

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN DAN  
KEAMANAN PENGGUNA JALAN AKIBAT DARI KELALAIAN SUPIR  
TRANS JOGJA DI YOGYAKARTA**

**SKRIPSI**



**Oleh:**

**NOVY MUNAWAROH**

**No. Mahasiswa: 16410121**

**PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**YOGYAKARTA**

**2023**

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN DAN  
KEAMANAN PENGGUNA JALAN AKIBAT DARI KELALAIAN SUPIR  
TRANS JOGJA DI YOGYAKARTA**

**SKRIPSI**



**Oleh:**

**NOVY MUNAWAROH**

**No. Mahasiswa: 16410121**

**PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**YOGYAKARTA**

**2023**

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN DAN  
KEAMANAN PENGGUNA JALAN AKIBAT DARI KELALAIAN SUPIR  
TRANS JOGJA DI YOGYAKARTA**

**SKRIPSI**

**Diajukan untuk Memenuhi sebagai Persyaratan Guna Memperoleh Gelar**

**Sarjana (Strata-1) pada Fakultas Hukum**

**Universitas Islam Indoensia**

**Yogyakarta**



**NOVY MUNAWAROH**

**No. Mahasiswa 16410121**

**PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
YOGYAKARTA**

**2023**



## **PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENGGUNA JALAN AKIBAT DARI KELALAIAN SUPIR TRANS JOGJA DI YOGYAKARTA**

Telah diperiksa dan disetujui Dosen Pembimbing Tugas Akhir untuk  
diajukan ke depan TIM Penguji dalam Ujian Tugas Akhir/Pendadaran  
pada tanggal 10 April 2023



Yogyakarta, 2 Mei 2023  
Dosen Pembimbing Tugas Akhir,

Karimatul Ummah, SH., MHum.



## **PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENGGUNA JALAN AKIBAT DARI KELALAIAN SUPIR TRANS JOGJA DI YOGYAKARTA**

Telah Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji dalam

Ujian Tugas Akhir/Pendadaran

pada tanggal dan Dinyatakan LULUS

Yogyakarta, 10 April 2023

Tim Penguji

1. Ketua : Ery Arifudin, S.H., M.H.
2. Anggota : Karimatul Ummah, S.H., M.Hum.
3. Anggota : Retno Wulansari, S.H., M.Hum.

Tanda Tangan

Mengetahui,  
Universitas Islam Indonesia  
Fakultas Hukum  
Dekan,



**(Prof. Dr. Budi Agus Riswandi, S.H., M.Hum)**

NIK. 014100109

**SURAT PERNYATAAN**  
**ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH BERUPA TUGAS AKHIR**  
**MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**  
**BISMILLAHIRRAHMAANIRRAHIM**



Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : **NOVY MUNAWAROH**

No. Mahasiswa **16410121**

Adalah benar-benar Mahasiswi Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang telah melakukan penulis Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) berupa skripsi yang berjudul: **PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENGGUNA JALAN AKIBAT DARI KELALAIAN SUPIR TRANS JOGJA DI YOGYAKARTA**

Karya Tulis Ilmiah ini akan saya ajukan kepada tim penguji dalam ujian pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini Saya menyatakan:

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar benar karya saya sendiri yang dalam penyusunanya tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika, dan norma norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah ini pada saya, namun demi untuk kepentingan kepentingan yang bersifat akademik dan

pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada perpustakaan Fakultas Hukum UII dan Perpustakaan di lingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal di atas (terutama penyertaan pada butir no. 1 dan 2, saya sanggup menerima sanksi administratif, akademik, bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan tersebut. Saya juga akan bersifat kooperatif untuk hadir, menjawab, membuktikan, melakukan pembelaan terhadap hak-hak saya serta menandatangani berita acara terkait yang menjadi hak dan kewajiban saya, di depan “Majelis” atau “TIM” Fakultas Hukum UII yang ditunjuk oleh pimpinan fakultas, apabila tanda tanda plagiat disinyalir ada atau terjadi pada karya ilmiah saya oleh pihak Fakultas Hukum UII. Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar benarnya dan dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun.

Yogyakarta, 21 Maret 2023

Yang membuat pernyataan,

A handwritten signature in black ink is written over a pink revenue stamp. The stamp features the Garuda Pancasila emblem and the text '2000 METERAI TEMPEL' and '5A545AJX017204510'.

(Novy Munawaroh)

**NIM. 16410121**

## **CURRICULUM VITAE**

1. Nama Lengkap : Novy Munawaroh
2. TTL : Balikpapan, 10 November 1998
3. Jenis Kelamin : Perempuan
4. Golongan Darah : A
5. Agama : Islam
6. Alamat : Jl. Pattimura RT. 49 Kel. Batu Ampar Kec.  
Balikpapan Utara, Kota Balikpapan,  
Kalimantan Timur
7. Email : novymunawrachmat@gmail.com
8. Identitas Orang Tua
  - a. Nama Ayah : Rachmat Novy  
Pekerjaan Ayah : Wiraswasta
  - b. Nama Ibu : Jariyah  
Pekerjaan Ibu : Ibu Rumah Tangga
9. Riwayat Pendidikan
  - a. TK : TK. Kartika V-8 Balikpapan
  - b. SD : SD. Kartika V-3 Balikpapan
  - c. SMP : SMP Negeri 3 Balikpapan
  - d. SMA : SMA Negeri 2 Balikpapan
10. Organisasi : Divisi Keuangan Departemen Marketing  
Marching Band Universitas Islam Indonesia  
Periode 2017/2019

11. Hobi : Menyanyi dan Menonton Film

Yogyakarta, 21 Maret 2023

Yang membuat pernyataan,

( **Novy Munawaroh**)

**16410121**

## HALAMAN MOTTO



*“Allah Has A Plan For You. Everything, In Time. InshaAllah”*

**“Allah Tidak Membebani Seseorang Melainkan Sesuai dengan**



## HALAMAN PERSEMBAHAN



*Skripsi ini kupersembahkan kepada:*

*Mama dan Bapak tercinta,*

*Adikku tersayang,*

*Para Sahabatku,*

*Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum UII*

*Yang selalu mendukung dan menyemangatiku.*

## KATA PENGANTAR

*Assalamualaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.*

*Alhamdulillahirrabil'alamin*, puji dan syukur atas rahmat, karunia, serta hidayah yang telah diberikan Allah yang Maha Pengasih lagi Penyayang serta sholawat dan salam yang senantiasa tercurahkan kepada Rasulullah Muhammad SAW, keluarga, sahabat serta pengikutnya hingga akhir zaman dan juga doa berkat dukungan orang-orang yang berada disekeliling penulis hingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir penulis yang berupa skripsi yang berjudul **“PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENGGUNA JALAN AKIBAT DARI KELALAIAN SUPIR TRANS JOGJA DI YOGYAKARTA”** dimana skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

Kesulitan serta hambatan yang penulis lewati sepanjang penulisan tugas akhir ini tidak mungkin dapat penulis selesaikan sendiri tanpa berkat rahmat dan ridho Allah SWT, serta doa dan dukungan dari orang-orang tercinta. Tugas akhir ini selesai disusun juga merupakan berkat bantuan dari dosen pembimbing, juga teman-teman penulis yang memberikan doa, dukungan, mengorbankan waktu, pikiran, tenaga dan mencurahkan ilmu dan pemikirannya dalam membantu penulis melewati tiap-tiap kesulitan yang ada.

Untuk itu, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dan mendukung penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini kepada:

1. Allah SWT yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang yang telah senantiasa memberikan rahmat dan karunia-Nya kepada penulis.
2. Kedua orang tua tercinta, Bapak Rachmat Novy dan Mama Jariyah. Terima kasih atas semua kasih sayang, dukungan, doa, nasihat, dan segala sesuatu yang telah diberikan kepada penulis hingga hari ini.
3. Adik penulis, Ahmad Rifai. Terima kasih sudah menjadi pendengar keluh kesah, memberikan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan tugas akhir ini.
4. Ibu Karimatul Ummah, S.H., M.Hum selaku Dosen Pembimbing Tugas Akhir. Terima kasih atas kesabaran, tenaga, waktu, dan ilmu yang telah dicurahkan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini.
5. Bapak Prof. Dr. Budi Agus Riswandi, S.H., M.Hum, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
6. Seluruh dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang telah memberikan ilmu, nasihat, serta pengalaman yang bermanfaat selama penulis menempuh studi di kampus perjuangan ini.
7. Bapak dan ibu staff karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. Terima kasih atas bantuannya dalam memberikan informasi akademik kepada penulis selama menempuh studi di kampus tercinta ini.
8. Seluruh Narasumber yaitu Bapak Yohanes Nunung Dwi Saputra, S.T.,M.Eng, Bapak Rizki Budi Utomo S.T.,M.T, dan Ibu Dwi Pujiastuti yang telah memberikan

waktu untuk memberikan informasi dan data-data yang diperlukan penulis untuk menyelesaikan tugas akhir ini.

9. Keluarga besar penulis yang telah memberikan dukungan serta doa yang tiada henti kepada penulis.
10. Fitria Rosalinda dan Priasti Nuradini, sahabat sekaligus keluarga penulis selama di Jogja yang tidak henti-hentinya memberikan dukungan, semangat, serta nasihat selama penulis menyelesaikan tugas akhir ini.
11. Dita Fadillah, Kirana Nandika, Tiara Pemasari, Sheika Azzahra, Muchida Ade, sahabat penulis selama masa kuliah yang selalu memberikan dukungan, nasihat, serta tenaga selama penulis menyelesaikan tugas akhir ini.
12. Seluruh Kepengurusan Marching Band Universitas Islam Indonesia Periode 2017/2019, khususnya Divisi Keuangan *Bteam* yang telah menjadi keluarga penulis selama 1 periode dan mengajarkan penulis berorganisasi dan berproses bersama-sama.
13. *Battery* TWMC 2018, serta para sahabat penulis Intan, Edgar, Vitaloka, Indra, Ojak, Asti, Wendy, Santi yang sudah memberikan dukungan, motivasi dan hiburan selama penulis menyelesaikan tugas akhir ini.
14. Serta seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu yang telah terlibat serta berkontribusi dalam penulisan tugas akhir penulis baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis ucapkan terimakasih sekaligus permohonan maaf yang tulus kepada seluruh pihak yang telah berkontribusi serta mau direpotkan oleh penulis selama

pengerjaan tugas akhir ini. Semoga kebaikan yang telah diberikan penulis akan dibalas oleh Allah SWT. serta tugas akhir ini akan memberikan manfaat bagi yang membacanya.

***Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh***

Yogyakarta, 21 Maret 2023

Novy Munawaroh

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS KARYA TULIS .....</b>	<b>iv</b>
<b>CURRICULUM VITAE.....</b>	<b>vi</b>
<b>HALAMAN MOTTO .....</b>	<b>viii</b>
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN.....</b>	<b>ix</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xiv</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>xvi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penelitian .....	8
D. Manfaat Penelitian .....	9
E. Orisinalitas Penelitian .....	9
F. Definisi Operasional .....	11
G. Kerangka Teori .....	13
H. Metode Penelitian .....	20
I. Sistematika Penelitian .....	26
<b>BAB II KERANGKA KONSEPTUAL .....</b>	<b>28</b>
A. Konsep Tentang Transportasi Darat .....	28
1. Pengertian Transportasi Darat.....	28
2. Landasan Hukum Transportasi Darat.....	31
3. Keselamatan dan Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	33

B.	Konsep tentang Perlindungan Hukum.....	39
1.	Pengertian Perlindungan Hukum.....	39
2.	Hubungan Hukum Para Pihak Penyelenggara Trans Jogja Sebagai Transportasi Perkotaan.....	43
3.	Pengertian Perbuatan Melawan Hukum .....	50
4.	Perbuatan Melawan Hukum Karena Kelalaian .....	52
5.	Landasan Hukum Pengguna Jalan.....	53
C.	Pandangan Islam tentang Hak dan Kewajiban Asasi Manusia.....	56
<b>BAB III PEMBAHASAN DAN ANALISIS .....</b>		<b>65</b>
A.	Representasi Suara Pengguna Jalan atas Eksistensi Bus Trans Jogja sebagai Moda Transportasi Umum Dalam Kota .....	65
B.	Bentuk Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengguna Jalan di Yogyakarta.....	80
C.	Perlindungan Hukum Pengguna Jalan atas Keselamatan dan Pengguna Jalan Akibat Kelalaian Supir Trans Jogja .....	92
<b>BAB IV PENUTUP .....</b>		<b>108</b>
A.	Kesimpulan .....	108
B.	Saran .....	111
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		<b>113</b>

## **ABSTRAK**

Sepanjang beroperasinya Trans Jogja sebagai layanan angkutan umum perkotaan di Daerah Istimewa Yogyakarta, beberapa kali ditemukan supir bus Trans Jogja yang mengemudikan bus secara ugal-ugalan sehingga membahayakan pengguna jalan lainnya dan tidak jarang mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, seperti pada peristiwa kecelakaan lalu lintas hingga timbulnya korban jiwa, pengendara sepeda motor akibat kelalaian supir bus Trans Jogja di akhir tahun 2019 lalu. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bentuk perlindungan hukum terhadap keselamatan dan keamanan pengguna jalan di Yogyakarta serta untuk mengetahui apakah pengguna jalan telah mendapatkan perlindungan hukum terhadap keselamatan dan keamanan akibat kelalaian supir bus Trans Jogja di Yogyakarta.

Penelitian ini merupakan penelitian hukum empiris dilakukan dengan pengamatan serta wawancara dan hasil analisis penelitian dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa perlindungan hukum terhadap keselamatan dan keamanan pengguna jalan di Yogyakarta diwujudkan dalam bentuk perlindungan hukum melalui peraturan perundang-undangan dan perlindungan hukum melalui penegakan hukum oleh Dinas Perhubungan DIY dan Ditlantas Polda DIY. Kemudian pelaksanaan perlindungan hukum atas keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat dari kelalaian supir bus Trans Jogja belum sepenuhnya terlaksana dengan baik, hal ini dikarenakan bentuk pertanggungjawaban perusahaan hanya sebatas pada kerugian materiil dan tidak ada aturan pelaksana prosedur pengganti kerugian oleh perusahaan kepada korban.

***Kata Kunci: Perlindungan Hukum, Trans Jogja, Kecelakaan Lalu Lintas***

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Transportasi berperan dalam penyokong kebutuhan dasar hidup yang memudahkan mobilitas masyarakat Indonesia dalam beraktivitas. Transportasi terbagi menjadi transportasi umum dan transportasi pribadi. Mengingat jumlah penduduk yang begitu masif, keberadaan transportasi umum menjadi sangat krusial bagi masyarakat di kota-kota besar sebagai alternatif bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi.

Dijuluki sebagai kota pelajar, Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu kota besar yang ada di Indonesia dengan luas wilayah yang tidak terlalu lapang, menjadi tujuan perantau untuk mengenyam pendidikan maupun mengadu nasib, disertai dengan kepadatan kendaraan umum dan kendaraan pribadi yang relatif tinggi seperti yang tampak di jalan-jalan utama, membuat kemacetan umum dijumpai pada waktu-waktu tertentu.

Tingginya volume kendaraan di kawasan Jogja tidak hanya disebabkan oleh pertumbuhan kendaraan di Daerah Istimewa Yogyakarta saja. Penambahan volume kendaraan juga terjadi akibat migrasi masyarakat dari luar daerah yang bekerja di wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta. Ruas-ruas jalan di Daerah Istimewa Yogyakarta juga menjadi pintu perlintasan baik kendaraan dari Purworejo yang akan ke Solo, maupun kendaraan dari Magelang ke Jogja. Pertumbuhan volume kendaraan pun tidak bisa dihindari. Setiap tahun jumlah kendaran baru terus bertambah sekitar 4% untuk

mobil dan 6% untuk motor itupun masih dalam jangkauan wilayah kota Jogja belum termasuk 4 kabupaten lainnya.<sup>1</sup>

Salah satu penyebab kepadatan lalu lintas ialah karena minimnya layanan transportasi umum yang berkualitas, sehingga lebih nyaman menggunakan kendaraan pribadi. Terlebih lagi banyaknya jumlah armada yang sudah tidak laik jalan karena termakan usia serta tersisihkan oleh eksistensi transportasi *online* yang lebih diminati masyarakat saat ini. Menanggapi permasalahan kepadatan lalu lintas, Dinas Perhubungan selain melakukan rekayasa lalu lintas<sup>2</sup> juga berupaya untuk menghidupkan kembali moda transportasi umum yang diharapkan dapat memberikan kualitas pelayanan yang lebih baik dan memanjakan masyarakat yang menggemari transportasi umum seperti mahasiswa, pelajar, dan masyarakat dari berbagai kalangan, yaitu dengan menggunakan angkutan umum perkotaan Trans Jogja.

Trans Jogja atau Trans Jogja Istimewa merupakan sebuah sistem transportasi bus cepat, murah yang dicanangkan oleh Departemen Perhubungan Republik Indonesia sebagai salah satu bagian dari program *Bus Rapid Transit*. Saat ini per tahun 2020 sudah ada 129 unit termasuk bus cadangan di luar jumlah bus yang diproduksi pada tahun 2007-2008, dengan total 17 trayek menandakan bahwa kualitas kondisi bus ialah

---

<sup>1</sup> Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta, “Jumlah Kendaraan di Jogja Terus Bertambah, Rekayasa Lalu Lintas Jadi Solusi”  
<https://dishub.jogjaprov.go.id/berita/jumlah-kendaraan-di-jogja-terus-bertambah-rekayasa-lalu-lintas-jadi-solusi> (diakses pada tanggal 7 Juni 2020 pukul 09.25 WIB)

<sup>2</sup> Rekayasa lalu lintas adalah suatu penanganan yang berkaitan dengan perencanaan, perancangan geometrik dan operasi lalu lintas jalan serta jaringannya, terminal, penggunaan lahan serta keterkaitan dengan moda transportasi lainnya.

laik jalan.<sup>3</sup> Berdasarkan data yang dihimpun dari kepolisian, setidaknya tiga orang meninggal dunia dalam kecelakaan lalu lintas di Indonesia terjadi setiap jamnya. Tingginya angka kecelakaan di jalan raya dipengaruhi oleh beberapa faktor. Pertama, 61% faktor penyebab kecelakaan ialah unsur manusia yang berkaitan dengan kemampuan dan karakter pengemudi. Kedua, faktor kendaraan menyumbang 9%, yang berkaitan dengan pemenuhan persyaratan laik jalan. Ketiga, 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan.<sup>4</sup>

Kecelakaan lalu lintas secara normatif dikelompokkan menjadi 3 (tiga), yaitu:

1. Kecelakaan lalu lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang;
2. Kecelakaan lalu lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang;
3. Kecelakaan lalu lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.<sup>5</sup>

Berdasarkan data tersebut di atas, Pemerintah mengeluarkan peraturan dalam bentuk Undang-Undang, yakni Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) untuk menindaklanjuti banyaknya peristiwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia, termasuk di Daerah Istimewa Yogyakarta. Pertimbangan dikeluarkannya Undang-Undang tersebut adalah bahwa

---

<sup>3</sup> Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta, “Data Trans Jogja”  
<https://dishub.jogjaprov.go.id/trans-jogja> (diakses pada tanggal 01 Juli 2020 Pukul 10.17)

<sup>4</sup> Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia, “Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan”  
[https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel\\_gpr](https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr) (diakses pada tanggal 20 Desember 2020 Pukul 20.25)

<sup>5</sup> Pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, potensi dan perannya perlu dikembangkan untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.<sup>6</sup> UU LLAJ dibuat dengan tujuan untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman dan berkeselamatan, menciptakan masyarakat beretika lalu lintas, dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.<sup>7</sup>

Berdasarkan Undang-Undang tersebut jelas bahwa keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas merupakan hak setiap pengguna jalan baik pejalan kaki, pengemudi kendaraan pribadi, maupun angkutan umum. Rambu lalu lintas diciptakan pun untuk menunjang ketertiban berlalu lintas. Namun, tidak semua masyarakat Indonesia mematuhi aturan berkendara yang benar. Salah satunya adalah pengemudi bus Trans Jogja. Perusahaan operasional Trans Jogja, PT. Anindya Mitra Internasional tentu mempunyai SOP yang seharusnya dijalankan oleh para pengemudi. Beberapa kali bus Trans Jogja terpantau melaju secara ugal-ugalan. Perilaku tidak bertanggung jawab tersebut tidak hanya beresiko pada keselamatan pengemudi, namun juga membahayakan penumpang, dan pengguna jalan lainnya terutama disaat jam-jam sibuk. Beberapa armada Trans Jogja seringkali terlihat ugal-ugalan di ruas-ruas jalan besar seperti perempatan UPN Jalan Padjajaran, Depok, Sleman dan Simpang empat

---

<sup>6</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

<sup>7</sup> Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

Mirota UGM Jalan C.Simanjutak, Terban, Kota Yogyakarta. Mengingat sistem upah sopir yang tidak lagi terpatok pada target setoran, dan juga tujuan awal Trans Jogja yaitu bagaimana cara memberikan pelayanan yang aman dan nyaman kepada konsumen, kelalaian yang mengakibatkan terjadinya lakalantas seharusnya bisa dihindari.

Kehadiran Trans Jogja yang diusungkan sebagai salah satu transportasi andalan di Daerah Istimewa Yogyakarta sangatlah membantu keleluasaan mobilitas masyarakat, namun disamping itu salah satu moda transportasi ini tidak selalu membawa prestasi yang baik. Sejumlah armada Trans Jogja beberapa kali terlibat kecelakaan lalu lintas yang sebagiannya menimbulkan korban jiwa. Setidaknya berdasarkan data yang telah dihimpun oleh media [tirto.id](https://tirto.id) sejak 3 tahun terakhir (2017 hingga 2020), telah terjadi lakalantas sebanyak empat kali yang melibatkan bus Trans Jogja.<sup>8</sup> Salah satu lakalantas yang penulis teliti ialah lakalantas yang terjadi di Jalan Padjajaran, Simpang Empat UPN Veteran Yogyakarta, Desa Condongcatur Kecamatan Depok Kabupaten Sleman pada tanggal 27 November 2019 sekitar pukul 10.00 WIB yang melibatkan satu unit bus Trans Jogja berisikan sepuluh orang penumpang dengan seorang pengendara motor yang mengakibatkan pengendara meninggal dunia. Lakalantas tersebut terjadi akibat kelalaian pengemudi, yang dilakukan dengan menerobos lampu Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (selanjutnya disebut APILL) berwarna kuning dengan kecepatan sekitar 50

---

<sup>8</sup> Tirto.id, "11 Tahun Trans Jogja: Pernah Rugikan Negara hingga Tabrak 4 Pemotor" <https://tirto.id/11-tahun-trans-jogja-pernah-rugikan-negara-hingga-tabrak-4-pemotor-emzW> (diakses pada tanggal 01 Juli 2020 Pukul 10.48)

hingga 60 km/jam yang melaju dari arah barat yaitu Halte Amikom menuju arah timur yaitu Halte *Portable* Polsek Depok Timur yang telah diketahui oleh pengemudi sejak 10 hingga 15 meter dari APILL namun pengemudi tetap melaju tanpa mengurangi kecepatan dengan maksud agar terhindar dari lampu APILL berwarna merah beserta alasan agar tidak membahayakan kendaraan yang berada di belakangnya. Namun saat bersamaan dari arah utara, lampu APILL sudah menyala hijau sehingga sudah menjadi hak pengendara untuk mengemudikan sepeda motornya. Karena jarak yang begitu dekat antara bus Trans Jogja dengan sepeda motor korban, sehingga terjadilah tabrakan keras dibagian depan bus dengan bagian kanan sepeda motor yang mengakibatkan pengendara terjatuh ke sisi kiri dan tersangkut dibagian depan bus. Kendati mengetahui pengendara tersangkut, pengemudi tetap melanjutkan bus dengan alasan takut diamuk massa.

Pengadilan Negeri Sleman memutuskan berdasarkan putusan Pengadilan Negeri Sleman Nomor 64/Pid.Sus/2020/PN.Smn tanggal 09 April 2020, pengemudi terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah karena tindak pidana atas kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan menyebabkan meninggalnya orang lain sebagaimana yang diatur dalam pasal 310 ayat 4 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan mendakwakan pidana penjara selama 10 (sepuluh) bulan dan denda sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah)<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Detil Perkara Putusan Pengadilan Negeri Sleman Nomor 64/Pid.Sus/2020/PN.Smn [http://pn-sleman.go.id/sipp/detil\\_perkara](http://pn-sleman.go.id/sipp/detil_perkara) (diakses pada tanggal 05 Januari 2021)

Kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan seseorang meninggal dunia, dapat dikenai sanksi pidana bagi orang yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan berdasarkan UU LLAJ dan juga dapat disertai dengan sanksi perdata berupa tuntutan ganti kerugian material yang ditimbulkan. Kewajiban serta tanggung jawab pengemudi atau pemilik kendaraan atau perusahaan angkutan umum ditentukan dalam Undang-Undang LLAJ bahwa:

“Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pihak ketiga karena Kelalaian Pengemudi.”<sup>10</sup>

Salah satu bentuk tanggung jawab yang harus diberikan apabila korban meninggal dunia adalah wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidananya.<sup>11</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) pada pasal 359 sebenarnya telah memuat ketentuan sanksi pidana atas kelalaian yang menyebabkan matinya seseorang berupa ancaman pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun. Di samping itu Undang – Undang LLAJ secara khusus juga mengenakan sanksi pidana atas kelalaian yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia seperti yang dituangkan dalam pasal 310 ayat (4) yang berbunyi:

“Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara

---

<sup>10</sup> Pasal 234 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

<sup>11</sup> Pasal 235 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak RP. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).”<sup>12</sup>

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis tertarik untuk mengkaji, meneliti, dan selanjutnya menuangkannya dalam suatu karya ilmiah berbentuk skripsi dengan judul “Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengguna Jalan Akibat Kelalaian Supir Trans Jogja di Yogyakarta.”

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan Latar Belakang yang Penulis telah uraikan diatas, maka rumusan masalah yang akan diteliti adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana bentuk perlindungan hukum terhadap keselamatan dan keamanan pengguna jalan di Yogyakarta?
2. Apakah pengguna jalan sudah mendapat perlindungan hukum atas keselamatan dan keamanan akibat dari kelalaian supir Trans Jogja di Yogyakarta?

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bentuk perlindungan hukum terhadap keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat dari kelalaian supir Trans Jogja di Yogyakarta.

---

<sup>12</sup> Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ)

2. Untuk mengetahui apakah pengguna jalan sudah mendapat perlindungan hukum atas keselamatan dan keamanan akibat dari kelalaian supir Trans Jogja di Yogyakarta.

#### **D. MANFAAT PENELITIAN**

Adapun beberapa manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Diharapkan secara teori dapat menjadi manfaat untuk menambah wawasan, pengetahuan, pengembangan ilmu hukum secara umum, maupun dari segi sosiologi hukum. Khususnya mengenai perlindungan hukum terkait dengan keselamatan dan keamanan pengguna jalan.
2. Diharapkan dapat menjadi pertimbangan kepada pemerintah maupun instansi terkait dalam membuat kebijakan dan dapat digunakan sebagai bahan evaluasi rutin perusahaan bus Trans Jogja terkait dengan objek masalah yang dikaji.

#### **E. ORISINALITAS PENELITIAN**

Sebagai penulis dituntut untuk jujur dalam menulis objek atau peristiwa yang diteliti. Penelitian Hukum berbentuk Skripsi yang dilakukan oleh penulis dengan judul “Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengguna Jalan Akibat Kelalaian Supir Trans Jogja Di Yogyakarta bukanlah penelitian yang ditulis dengan tindakan menduplikasi karya atau hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis lainnya. Berikut beberapa penelitian dengan topik serupa yang dijadikan sebagai rujukan referensi penulis:

1. Thesis dengan judul “Perlindungan Konsumen Pengguna Jalan Ditinjau Dari Perspektif Undang – Undang Jalan yang Memiliki Hubungan Saling Melengkapi Dengan Undang – Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Serta Undang – Undang Perlindungan Konsumen” yang disusun oleh Hesti Tiffany Fitri, S.H pada tahun 2012 dari Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Berdasarkan penelusuran penulis, terdapat perbedaan pada objek penelitian daripada thesis tersebut, yakni terfokus pada perlindungan hukum terkait dengan keselamatan dan keamanan pengguna jalan yang mengalami kecelakaan atau kerugian akibat jalan yang rusak. Sedangkan didalam penelitian penulis objek penelitiannya adalah perlindungan hukum terkait dengan keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat dari kelalaian supir trans jogja di Yogyakarta
2. Skripsi dengan judul “Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Sepeda Motor Dari Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Klaten Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” yang disusun oleh Puguh Raditya Aditama pada tahun 2011 dari Fakutltas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta. Berdasarkan penelusuran penulis, terdapat perbedaan dalam subyek yang diteliti, penelitian sebelumnya terbatas pada pengguna sepeda motor. Sedangkan pada penelitian penulis subyeknya mencakup pengguna jalan lainnya. Sehingga penelitian peneliti ini diharapkan dapat melengkapi penelitian sebelumnya.asa

3. Skripsi dengan judul Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Jasa Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No 8 Tahun 1999 dan Hukum Islam (Studi Kasus Terhadap Angkutan L300 di Terminal Lueng Bata) yang disusun oleh Raudhatul Jannah pada tahun 2018 dari Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Darussalam Banda Aceh. Berdasarkan penelusuran peneliti, terdapat perbedaan pada objek penelitian, yakni objek penelitian tersebut ialah kasus terhadap angkutan L300 di Terminal Lueng Bata. Sedangkan dalam penelitian penulis objek penelitiannya ialah keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat kelalaian supir Trans Jogja di Yogyakarta.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa tidak ada unsur plagiasi di dalam penelitian ini.

## **F. DEFINISI OPERASIONAL**

Guna membatasi istilah – istilah yang terdapat dalam penelitian ini, maka dirasa perlu oleh penulis untuk memuat adanya definisi operasional sebagai berikut:

### **1. Bus Rapid Transit**

Bus Rapid Transit (BRT) adalah sistem berbasis angkutan umum berkapasitas besar, berkualitas tinggi, cepat, nyaman, dan relatif lebih murah untuk mobilitas perkotaan dilengkapi dengan ruang khusus pejalan kaki, infrastruktur yang baik, dan operasi layanan yang efisien. BRT pada dasarnya meniru karakteristik kinerja sistem kereta api modern. Salah satu keunggulan sistem BRT adalah biayanya 4

hingga 20 kali lebih murah dari biaya *Light Rail Transit* (LRT) dan juga 10 hingga 100 kali lebih murah dari biaya sistem kereta api bawah tanah.<sup>13</sup>

## 2. Pengguna Jalan

Pengguna jalan adalah orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas.<sup>14</sup>

## 3. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Keamanan yang dimaksud adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas<sup>15</sup>

## 4. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Keselamatan yang dimaksud adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.<sup>16</sup>

## 5. Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.<sup>17</sup>

---

<sup>13</sup> Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, “Mengenal Bus Rapid Transit (BRT)” <http://dishub.jabarprov.go.id/artikel/view/566.html> (diakses pada tanggal 15 Juli 2020 pukul 13.19)

<sup>14</sup> Pasal 1 angka 27 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

<sup>15</sup> Pasal 1 angka 30 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

<sup>16</sup> Pasal 1 angka 31 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

<sup>17</sup> Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

## G. KERANGKA TEORI

### 1. Tinjauan Tentang Layanan Transportasi Publik

Transportasi secara umum menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan peruntukannya beriringan dengan kemajuan teknologi. Transportasi berhubungan erat dengan pelayanan publik, yaitu serangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan dasar sesuai dengan hak sipil setiap warga negara atas suatu barang, jasa, dan pelayanan administrasi yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Transportasi umum atau publik adalah suatu jasa angkutan penumpang dengan kendaraan bermotor umum yang disediakan dan dipergunakan untuk umum, dikelola dalam suatu jaringan trayek dan beroperasi dengan biaya yang ditetapkan untuk setiap perjalanan.<sup>18</sup> Abdul Kadir Muhammad mengemukakan definisi pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang memiliki arti mengangkat atau membawa, memuat, dan atau mengirim.<sup>19</sup> Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 angka 2 mendefinisikan angkutan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

---

<sup>18</sup> Transportasi Umum

[https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi\\_umum](https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi_umum) (diakses pada tanggal 13 November 2020 pukul 21.03)

<sup>19</sup> Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung, 1991, PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 19.

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pelayanan publik baik dari faktor pemerintah sebagai penyedia layanan, maupun masyarakat sebagai penerima layanan. Faktor-faktor tersebut berupa organisasi struktur, faktor aparat, dan sistem pelayanan.<sup>20</sup>

Transportasi publik saat ini memegang peranan yang sangat penting karena merupakan suatu bentuk kebutuhan dasar bagi masyarakat perkotaan. Transportasi publik berperan dalam perpindahan orang dan barang sebagai penggerak perkembangan wilayah perkotaan, sehingga apabila sistem angkutan umum bernilai buruk, maka akan mengurangi efektivitas serta efisiensi sistem transportasi secara keseluruhan.<sup>21</sup>

## 2. Tinjauan Tentang Pengetahuan Hukum Masyarakat

Prof.Dr.P.Borst mendeskripsikan hukum sebagai keseluruhan peraturan bagi tingkah laku perbuatan manusia dalam masyarakat, yang penerapannya dapat dipaksakan dan bertujuan untuk menegakkan keadilan. Hukum diadakan dengan hajat menciptakan tertatanya suatu sistem berkedamaian yaitu terlaksananya “*cuius inquit tribuere*” (memberikan bagian yang sama kepada setiap anggota masyarakat).<sup>22</sup> Roscoe Pound dalam mendefinisikan hukum menekankan bahwa

---

<sup>20</sup> Rio Bagus Firmansyah Al Rasyid, “Kualitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi Deskriptif tentang Kualitas Pelayanan Jasa Angkutan Umum Perum Damri Unit Angkut Bus Khusus Gresik-Bandara Juanda)”, Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik, Edisi No. 2 Vol. 3, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Airlangga, 2015, hlm. 3-4

<sup>21</sup> Yane Chairunnisa, “Kajian Penyediaan dan Pemanfaatan Pelayanan Transportasi Publik di Kota Bekasi”, terdapat dalam <https://media.neliti.com/media/publications/238181-kajian-penyediaan-dan-pemanfaatan-pelaya-3e62e535.pdf> , (diakses pada tanggal 16 November 2020 pukul 13.28)

<sup>22</sup> R.Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta, 2009, Sinar Grafika, hlm. 27.

hukum ialah bentuk dari realitas sosial yang mengatur masyarakatnya sebagai sarana untuk mewujudkan tujuan dari negara yang didirikan demi kepentingan umum, dan tidak boleh merugikan kepentingan individu. Baginya, masyarakat yang baik adalah masyarakat yang memperhatikan kepentingan umum atau *bonum commune*.<sup>23</sup>

Salah tiga asas yang diterapkan dalam hukum adalah asas keadilan (*gerechtigheit*), kemanfaatan (*zweckmasigkeit*), dan kepastian hukum (*rechtssicherheit*). Pertama, keadilan merupakan tindakan yang didasari oleh norma yaitu sebuah pengambilan keputusan berdasarkan kebenaran, tidak memihak serta dapat dipertanggungjawabkan, dan memberikan kedudukan yang sama bagi setiap manusia di depan hukum.<sup>24</sup> Kedua, kemanfaatan. Jeremy Bentham penganut mazhab *utilitarianism* (suatu tindakan untuk menghasilkan kebahagiaan namun tidak hanya bagi pelaku melainkan bagi kebahagiaan setiap orang yang terkena pengaruhnya) sebagaimana dikutip oleh Bernard, hukum bisa dikatakan sebagai hukum apabila telah memberikan kemanfaatan yang sangat besar bagi sebanyak mungkin orang.<sup>25</sup> Mertokusumo Sudikno mengemukakan bahwa masyarakat mengharapkan hukum dapat memberikan manfaat dalam pelaksanaan ataupun penegakan hukum karena sejatinya hukum adalah untuk manusia, dan hukum

---

<sup>23</sup> Muhammad Sadi Is, *Pengantar Ilmu Hukum*, Edisi Pertama, Jakarta, 2015, Kencana, hlm. 57.

<sup>24</sup> Bernard L. Tanya, *Teori Hukum: Strategi Tertib Manusia, Lintas Ruang dan Generasi*, Yogyakarta, 2010, Genta Publishing, hlm. 11.

<sup>25</sup> *Ibid.* hlm. 76.

dilaksanakan bukan untuk menimbulkan suatu keresahan dalam masyarakat. Ketiga, kepastian hukum. Kepastian hukum bertujuan sebagai penjamin bahwa hukum harus dijalankan dengan cara yang tepat. Kepastian hukum harus didasari dengan hukum positif yang jelas, yaitu sebagai suatu aturan dasar atau ketentuan yang tidak multi tafsir sehingga dapat diterapkan dengan jelas. Dalam asas ini, tidak diperbolehkan adanya hukum yang saling bertentangan karena hukum harus dibuat dengan rumusan yang dapat dimengerti oleh masyarakat sebagai masyarakat hukum.

Masyarakat hukum ialah masyarakat yang menetapkan hukumnya sendiri dan dengan sendirinya akan mentaati aturan hukum tersebut. *Ubi societas ibi ius* yaitu dimana ada masyarakat, di situ ada hukum, karena masyarakat senantiasa akan selalu terdapat hukumnya.<sup>26</sup> Masyarakat hukum hidup berdampingan dengan yang dinamakan fungsi hukum. Hukum mempunyai fungsi untuk mengatur dan menertibkan pergaulan di dalam masyarakat serta untuk menyelesaikan masalah-masalah yang timbul di dalamnya. Hukum bekerja dengan membatasi tindakan seseorang atau antar hubungan orang dalam masyarakat. Untuk itu, kerja hukum dalam berbagai fungsi adalah antara lain pembentukan norma, penyelesaian

---

<sup>26</sup> Muhammad Sadi Is, *Op.Cit.* hlm. 80.

sengketa, menjamin kelangsungan hidup masyarakat manakala terjadi perubahan-perubahan.<sup>27</sup>

Untuk mempertegas fungsi hukum, diperlukan campur tangan dari masyarakat. Masyarakat diharuskan untuk memiliki kesadaran hukum. Zulfatul Ni'mah dalam bukunya mengutip pernyataan Paul Scholten yang menafsirkan kesadaran hukum sebagai pemahaman akan nilai yang terdapat dalam diri manusia mengenai hukum yang ada atau yang akan ada dengan menekankan nilai-nilai pada fungsi hukum daripada penilaian hukum terhadap peristiwa aktual yang terjadi dalam masyarakat itu sendiri.

### 3. Tinjauan tentang Perlindungan Hukum

Perlindungan hukum merupakan perlindungan yang mencakupi harkat dan martabat serta pengakuan terhadap segala hak asasi manusia yang dimiliki oleh subyek hukum berdasarkan ketentuan hukum dan kesewenangan atau sebagai kumpulan peraturan atau kaidah yang dapat melindungi sesuatu hal dari hal yang lainnya.<sup>28</sup>

Perlindungan memiliki arti yang sangat luas. Perlindungan hukum merupakan salah satu pembatasan arti dari kata perlindungan itu sendiri, yakni hanya terbatas pada perlindungan oleh hukum dan diberikan oleh hukum. Menyangkut pula

---

<sup>27</sup> Satjipto Rahardjo *Hukum dan Perubahan Sosial Suatu Tinjauan Teroritis Serta Pengalaman-Pengalaman di Indonesia*, Yogyakarta, 2009, Genta Publishing, hlm. 111.

<sup>28</sup> Phillipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Surabaya, 1987, Bina Ilmu, hlm. 25.

dengan hak dan kewajiban yang dimiliki oleh manusia sebagai subyek hukum dalam interaksinya dengan sesama manusia dan lingkungannya dimana sebagai subyek hukum manusia mempunyai hak dan kewajiban untuk melakukan suatu tindakan hukum.<sup>29</sup>

Hak mengenai pengertiannya dalam hukum ialah suatu kepentingan hukum yang dilindungi oleh hukum. Kepentingan dalam hal ini ialah suatu tuntutan yang diharapkan terpenuhi, dijamin serta dilindungi dalam pelaksanaannya. Hak bersumber dari tiga hal. Pertama, hak asasi yaitu hak yang hadir sejak manusia itu lahir sebagaimana kodratnya. Kedua, hak dilahirkan oleh hukum yaitu hak yang diberikan kepada warga negara oleh negaranya. Ketiga, hak yang timbul akibat adanya suatu hubungan hukum antar individu melalui sebuah kontrak atau perjanjian.<sup>30</sup> Prof. Dr. Notonegoro mendefinisikan hak sebagai kuasa untuk menerima atau melakukan sesuatu yang sepantasnya diterima atau dilakukan oleh pihak tertentu sedangkan kewajiban ialah beban daripada hak. Beban untuk memberikan sesuatu tersebut dan tidak bisa diberikan kepada pihak lain dan sifatnya memaksa karena dapat dituntut apabila hak tersebut tidak terpenuhi. Hak dan kewajiban merupakan satu kesatuan yang lahir karena adanya peristiwa sebagai akibat dari adanya hubungan hukum. Artinya, hak individu terhadap suatu benda

---

<sup>29</sup> CST Tamsil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Jakarta, 1980, Balai Pustaka, hlm. 102.

<sup>30</sup> Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Bandung, 2006, Citra Aditya Bakti, hlm.35.

menimbulkan akibat berupa kewajiban pada orang lain, yaitu menghormati dan tidak mengganggu gugat hak tersebut.<sup>31</sup>

Menurut pendapat Setiono, perlindungan hukum merupakan suatu tindakan atau upaya yang dilakukan untuk melindungi masyarakat dari tindakan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan dan norma hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia.<sup>32</sup>

Terdapat dua jenis perlindungan hukum yang dikemukakan oleh Muchsin yaitu perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif. Perlindungan hukum preventif diberikan oleh pemerintah untuk mencegah terjadinya suatu pelanggaran serta memberikan rambu-rambu atau batasan dalam melakukan suatu tindakan atau hak dan kewajiban antar warga Negara melalui peraturan perundang-undangan. Sedangkan perlindungan hukum represif diberikan ketika suatu tindakan pelanggaran dilakukan dengan perlindungan hukum berupa pemberian sanksi seperti denda, penjara maupun hukuman tambahan.<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> Lukman Santoso AZ Yahyanto, *Pengantar Ilmu Hukum: Sejarah, Pengertian, Konsep Hukum, Aliran Hukum dan Penafsiran Hukum*, Malang, 2016, Setara Press, hlm. 64.

<sup>32</sup> Setiono, *Rule of Law Supremasi Hukum*, Surakarta, 2004, Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, hlm. 3.

<sup>33</sup> Muchsin, *Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia*, Surakarta, 2003, Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, hlm. 14.

## **H. METODE PENELITIAN**

Agar penelitian terlaksana secara maksimal maka peneliti menggunakan beberapa metode sebagai berikut:

### **1. Obyek Penelitian**

Obyek penelitian adalah suatu permasalahan yang diteliti. Obyek penelitian dalam penelitian ini adalah:

- 1) Bentuk perlindungan hukum terkait dengan keselamatan dan keamanan pengguna jalan
- 2) Implementasi perlindungan hukum terkait dengan keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat kelalaian supir Trans Jogja.
- 3) Upaya penegakan hukum dalam mengimplementasikan perlindungan hukum terkait dengan keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat kelalaian supir Trans Jogja.
- 4) Faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan dan hambatan dalam mengimplementasikan perlindungan hukum terkait dengan keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat kelalaian supir Trans Jogja.

### **2. Jenis Penelitian**

Adapun jenis penelitian yang penulis gunakan adalah penelitian hukum empiris, yang terdiri atas penelitian terhadap identifikasi dan efektivitas hukum. Penelitian ini termasuk ke dalam jenis penelitian non doktrinal yaitu penelitian

berupa studi empiris untuk menemukan teori-teori mengenai proses terjadi dan bekerjanya hukum dalam masyarakat.<sup>34</sup>

### 3. Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan penelitian yang digunakan oleh penulis adalah yuridis empiris, yaitu penelitian terkait dengan pengimplementasian ketentuan hukum normatif secara *in action* terhadap suatu peristiwa hukum yang terjadi dalam masyarakat.<sup>35</sup> Maksudnya adalah penelitian ini dilakukan langsung dalam lingkup sosial masyarakat untuk menemukan fakta-fakta dan data agar dapat mengidentifikasi persoalan atau masalah untuk kemudian ditemukan opsi dari penyelesaian masalah.

### 4. Subjek Penelitian

Adapun subjek yang akan diteliti terdiri atas:

#### a. Responden

Penulis mengumpulkan 30 responden pengguna jalan yang masing-masing terbagi menjadi:

1. 10 (sepuluh) orang pengguna jasa bus Trans Jogja.
2. 10 (sepuluh) orang pejalan kaki.

---

<sup>34</sup> Suratman dan Phipps Dillah, *Metode Penelitian Hukum*, Bandung, 2014, Alfabeta, Ctk.2, hlm. 45.

<sup>35</sup> Abdul Kadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung, 2004, Citra Aditya Bakti, hlm. 134.

3. 10 (sepuluh) orang pengendara sepeda motor.

b. Narasumber

Penulis melakukan wawancara kepada narasumber sebagai pihak pemberi izin dan penanggung jawab penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek yang terbagi menjadi:

1. Rizki Budi Utomo, S.T., M.T selaku Kepala Seksi Angkutan Umum Dalam Trayek Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta.
2. Yohanes Nunung Dwi Saputra, S.T., M.Eng selaku Kepala Seksi Keselamatan Transportasi Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta.
3. AKP Dwi Pujiastuti, S.H., M.M PS KasiGar Subdit Gakkum Ditlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta.

5. Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilakukan di sekitar persimpangan jalur padat lalu lintas Daerah Istimewa Yogyakarta, yaitu Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman, dan Kabupaten Bantul. Penulis menetapkan ketiga lokasi tersebut karena lokasi tersebut berada di lintas perbatasan antara kota Yogyakarta dengan kabupaten lainnya di Daerah Istimewa Yogyakarta. Lokasi penelitian dilaksanakan di Simpang Empat Manna Kampus Mirota – KFC Terban Jalan C. Simanjuntak Kecamatan Gondokusuman Terban Kota Yogyakarta, Perempatan UPN Seturan Jalan

Padjajaran Kecamatan Depok Kabupaten Sleman, dan Perempatan Giwangan Jalan Imogiri Timur Kecamatan Banguntapan Kabupaten Bantul.

## 6. Jenis Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

### 1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama terkait dengan permasalahan yang sedang dibahas.<sup>36</sup> Data yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu data yang didapatkan dari hasil wawancara terhadap Pihak Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Ditlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta dan Pengguna jalan di jalan raya sekitar persimpangan ruas jalan yang sering kali terjadi kepadatan lalu lintas antara lain 10 (sepuluh) orang pengguna jasa Bus Trans Jogja, 10 (sepuluh) orang pejalan kaki, dan 10 (sepuluh) orang pengendara sepeda motor.

### 2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang menjadi pendukung dalam penelitian ini yaitu:

---

<sup>36</sup> Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, 2006, PT.Raja Grafindo Persada, hlm. 30.

- 1) Bahan Hukum Primer, berupa peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan obyek penelitian. Bahan hukum primer yang digunakan penulis yaitu:
  - a. Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
  - b. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek
  - c. Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2008 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 10 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
  - d. Putusan pengadilan nomor 64/Pid.Sus/2020/PN Smn.
  - e. Perundang-undangan yang berkesinambungan dengan penelitian penulis.
- 2) Bahan Hukum Sekunder, berupa bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer yaitu literatur-literatur, buku, jurnal, artikel, hasil penelitian terdahulu yang berkaitan dengan masalah penelitian, maupun sumber-sumber lainnya.
3. Data Tersier

Data tersier merupakan data yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap data primer dan data sekunder. Data tersier dalam penelitian ini berupa Kamus Besar Bahasa Indonesia dan Kamus Hukum.

## 7. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Penulis melakukan beberapa teknik dalam melakukan pengumpulan bahan hukum berupa:

### a. Pengamatan

Pengamatan dilakukan dengan mengamati kegiatan yang dilakukan untuk menghubungkan dan mengaitkan data primer dan data sekunder.

### b. Wawancara

Sebagai sumber dari data primer, wawancara dilakukan terhadap:

1. Rizki Budi Utomo, S.T., M.T selaku Kepala Seksi Angkutan Umum Dalam Trayek Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta;
2. Yohanes Nunung Dwi Saputra, S.T., M.Eng selaku Kepala Seksi Keselamatan Transportasi Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta;
3. AKP Dwi Pujiastuti, S.H., M.M PS KasiGar Subdit Gakkum Ditlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta;
4. 10 (sepuluh) orang pengguna jasa Bus Trans Jogja;
5. 10 (sepuluh) orang pejalan kaki; dan
6. 10 (sepuluh) orang pengendara sepeda motor.

c. Kajian Kepustakaan

Kajian kepustakaan dilakukan dengan cara melakukan pencarian dan menginvestasikan dokumen perundang-undangan dan dokumen lain yang berhubungan dengan hak keselamatan dan keamanan pengguna jalan.

8. Analisis Data

Analisis data yang akan dilakukan oleh penulis adalah secara kualitatif, yaitu menjelaskan data yang diperoleh dengan bentuk berupa keterangan dan penjelasan untuk kemudian dianalisa dengan menggunakan literatur hukum, pendapat ahli maupun argumen pendapat penulis.

## **I. SISTEMATIKA PENULISAN**

Agar mempermudah penulisan dalam skripsi ini, maka penulis mengelompokkan skripsi ini menjadi empat bab, yaitu:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bagian ini merupakan pendahuluan yang berisikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, orisinalitas penelitian, definisi operasional, kerangka konseptual, metode penelitian.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bagian ini merupakan tinjauan umum mengenai kecelekaan lalu lintas, tinjauan umum tentang undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, tinjauan umum tentang pertanggungjawaban, dan tinjauan umum tentang pertanggungjawaban dalam pandangan islam.

### BAB III PEMBAHASAN

Pada bagian ini memuat pembahasan berdasarkan hasil dari pengamatan dan analisis yang didasari oleh rumusan masalah yang terdiri atas dua sub bab, antara lain berisi representasi suara pengguna jalan atas eksistensi Bus Trans Jogja sebagai moda transportasi umum dalam kota, analisis mengenai bentuk perlindungan hukum yang diberikan kepada pengguna jalan, dan implementasi dari aturan perlindungan hukum terhadap pengguna jalan.

### BAB IV PENUTUP

Pada bagian ini memuat kesimpulan dan saran berdasarkan hasil penelitian.

## **BAB II**

### **KERANGKA KONSEPTUAL**

#### **A. Konsep Tentang Transportasi Darat**

##### **1. Pengertian Transportasi Darat**

Transportasi darat terdiri dari beragam macam alat transportasi yang dioperasikan di darat atau identik dengan moda transportasi darat yang terbagi menjadi transportasi jalan raya dan transportasi lintas rel atau kereta api.<sup>37</sup> Kebutuhan mobilitas manusia tidak terlepas dari peranan adanya transportasi darat yang beraneka ragam. Secara umum transportasi darat dapat diklasifikasikan menjadi beberapa bagian yaitu:

##### **1. Transportasi yang menggunakan jalan raya**

*Road Transport* atau transportasi jalan raya merupakan moda transportasi yang menggunakan alat angkut berupa tenaga manusia, hewan, maupun mesin. Jenis transportasi ini meliputi sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang.

##### **2. Transportasi jalan rel atau kereta api**

Transportasi jalan rel ialah jenis transportasi yang menggunakan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian

---

<sup>37</sup> Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*, Jakarta, 2003, Ghalia Indonesia, hlm. 18.

lainnya, yang akan atau sedang bergerak di jalan rel.<sup>38</sup> Pelaksanaan transportasi dilengkapi dengan prasarana berupa jalan seperti jalan raya, jalan baja, jalan air, maupun jalan khusus; serta Terminal berupa alat pemberhentian untuk menaikkan atau menurunkan penumpang dan barang seperti halte, stasiun kereta api dan stasiun bus.

Moda transportasi umum darat menurut jangkauan wilayah pelayanan terdiri atas transportasi umum lokal (desa dan kota), regional (dalam provinsi), nasional (antar provinsi), dan internasional (antar negara). Transportasi darat dikehendaki sebagai salah satu pilihan transportasi yang dapat dimiliki secara pribadi maupun komersil yang dapat disebut sebagai angkutan umum. Pengangkutan dapat dilihat dari tiga dimensi pokok, diantaranya adalah

a. Pengangkutan sebagai usaha atau *business*;

Pengangkutan sebagai usaha dapat dilihat dari karakteristik yang terdapat didalamnya berupa didasarkan oleh perjanjian, aktivitas ekonomi bergerak disektor jasa, berwujud perusahaan, menggunakan alat dan pengangkut mekanik.

b. Pengangkutan sebagai perjanjian atau *agreement*;

Pada umumnya pengangkutan jenis ini bersifat lisan dengan didukung oleh dokumen angkut.

c. Pengangkutan sebagai proses penerapan atau *applying process*.

---

<sup>38</sup> Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Serangkaian prosedur mulai dari pemuatan ke dalam alat angkut, pengiriman muatan, hingga pembongkaran atau penurunan muatan di tempat tujuan.<sup>39</sup>

Transportasi darat dapat disebut sebagai pengangkutan dengan kendaraan umum, apabila telah diadakan perjanjian pengangkutan, yaitu dibuktikan dengan adanya tiket penumpang ataupun otorisasi pengangkutan barang. Perusahaan angkutan umum wajib mengangkut orang dan barang setelah perjanjian angkut disepakati atau setelah penumpang maupun pengirim barang telah membayar biaya pengangkutan.<sup>40</sup> Mengenai biaya angkut yang dibayarkan terlebih dahulu, dokumen angkutan berfungsi sebagai bukti atas tercapainya kesepakatan perjanjian dan biaya angkut sudah dibayar sejak tanggal yang tertera pada dokumen angkut tersebut. Kemudian soal biaya angkutan dibayar kemudian, perjanjian sudah dikatakan terjadi dan mengikat sejak dimuatnya barang atau penumpang dalam kendaraan umum.<sup>41</sup>

Perjanjian pengangkutan dinilai penting karena memberikan suatu kepastian hukum bagi pihak-pihak yang mengadakan perjanjian. KUHPdata Pasal 1338 ayat (3) memberikan jaminan suatu asas keadilan yaitu pelaksanaan perjanjian beritikad baik dengan dipedomani pula oleh KUHPdata pasal 1337 bahwa suatu perjanjian dapat dibatalkan apabila dinilai bertentangan dengan Undang-Undang

---

<sup>39</sup> Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, 2013, Citra Aditya Bakti, hlm. 1.

<sup>40</sup> *Ibid.* hlm. 18.

<sup>41</sup> H.M.N Purwosujipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid III, Jakarta, 1981, Djambatan, hlm. 92.

Kesusilaan yang baik dan atau ketertiban umum.<sup>42</sup> Kemudian UU LLAJ Pasal 191 menyatakan perusahaan angkutan umum ikut bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.

## **2. Landasan Hukum Transportasi Darat**

Transportasi sebagai penunjang kehidupan, perkembangan ekonomi, sosial, politik dan mobilitas masyarakat membutuhkan aturan hukum yang khusus mengatur masalah transportasi agar tercipta keselarasan dan ketertiban sosial agar dapat digunakan dengan semestinya. Adapun beberapa peraturan yang berkaitan dengan penyelenggaraan transportasi atau pengangkutan darat yaitu:

a. KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) :

- Buku 1 Bagian Kedua Titel Kelima Pasal 86 sampai dengan Pasal 90, mengenai kedudukan para ekspeditur<sup>43</sup> sebagai pengusaha perantara.
- Buku 1 Bagian Ketiga Titel Kelima Pasal 91 sampai dengan Pasal 98 mengenai petugas pengangkut serta juragan kapal yang berlayar di sungai dan perairan dalam.

b. KUH Perdata (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata) :

---

<sup>42</sup> Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, dan Hari Pramono, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta, 1991, Rineka Cipta, hlm. 7.

<sup>43</sup> Ekspeditur adalah orang yang pekerjaannya menjadi tukang menyuruhkan kepada orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan lainnya, melalui daratan ataupun perairan.

- Pasal 1365: orang yang melakukan perbuatan melanggar hukum disertai dengan kerugian yang nyata wajib karena kesalahannya tersebut untuk mengganti kerugian.
  - Pasal 1367 ayat (1): seseorang tidak saja bertanggungjawab atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatannya sendiri melainkan termasuk pada kerugian yang disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.
- c. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pertimbangan diundangkannya peraturan perundang-undangan ini adalah sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, potensi dan perannya perlu dikembangkan untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Beberapa peraturan dalam UU LLAJ berkenaan dengan transportasi darat antara lain Pasal 14 ayat (1) yang berbunyi: *“(1) Untuk mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu dilakukan pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah di daratan.* Kemudian pada Pasal 49 ayat (1) dan (2) UU LLAJ: *“(1) Kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian”* kemudian pada ayat kedua *“(2)*

*Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. uji tipe; dan b. uji berkala.”*

Selanjutnya terdapat dalam Pasal 140 UU LLAJ disebutkan “*Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas:*

- a. angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek; dan*
- b. angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek.”*

### **3. Keselamatan dan Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Keselamatan di jalan raya merupakan bentuk integritas konsep transportasi berkelanjutan yang dapat diakses oleh semua kalangan. Keselamatan jalan berperan dalam menciptakan ketertiban lalu lintas sehingga setiap kegiatan yang dilakukan di jalan raya dapat berlangsung dengan aman. Keamanan lalu lintas dan angkutan jalan sebagai salah satu hak yang dimiliki oleh pengguna jalan ialah rasa aman dan terbebasnya suatu keadaan dimana setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum dalam berlalu lintas.

Menurut Soejachmoen, untuk mewujudkan keselamatan jalan raya perlu diterapkan hirarki prioritas penggunaan jalan. Peruntukkan prioritas diawali dari pejalan kaki, kendaraan tidak bermotor, angkutan umum, dan terakhir diberikan kepada kendaraan pribadi. Keselamatan di jalan raya dapat terwujud dengan berpedoman pada Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan

jalan yang meliputi kendaraan bermotor umum, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, operasional, serta lingkungan.

Kelancaran, ketertiban, dan keselamatan pengguna jalan dipengaruhi oleh 3 (tiga) indikator, antara lain:

a. Pengemudi

Sebab mengapa mengemudi memerlukan keterampilan khusus adalah karena pengemudi harus paham akan situasi dan kondisi jalan, kondisi jasmani dan rohani, serta perlengkapan kendaraan yang dikemudikan diwaktu yang bersamaan, sehingga sangat bergantung pada kesiapan dan keterampilan pengemudi saat menjalankan kendaraannya. Keterampilan mengemudi tersebut dibuktikan dengan diterbitkannya Surat Izin Mengemudi (SIM). Waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi juga memengaruhi tingkat keselamatan di Jalan raya. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.523/AJ.402/DRJD/2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum mengatur waktu kerja pengemudi maksimal 8 jam atau dalam kondisi tertentu maksimal 12 jam perhari serta waktu istirahat pengemudi setiap mengemudi terus-menerus selama 2 jam beristirahat paling sedikit selama 15 menit.

b. Pejalan Kaki

Pejalan kaki tidak memerlukan keterampilan khusus, tidak menggunakan alat apapun, melainkan dipengaruhi oleh tingkah laku saat berjalan dan tingkah laku penyeberangan.

c. Kendaraan

Jenis dan ukuran kendaraan sangat berpengaruh. Jumlah berat maksimum yang diangkut harus disesuaikan dengan jenis dan kendaraan yang mengangkut agar terhindar dari kejadian yang tidak diinginkan selama beroperasi. Kondisi kendaraan juga termasuk berpengaruh, dan memiliki ketersinambungan dengan pengemudi misalnya kendaraan yang tidak ergonomis, hingga keterbatasan pandangan pengemudi.<sup>44</sup>

Adapun beberapa peraturan yang menegaskan aturan mengenai keselamatan dan keamanan diantara lain:

1. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Peraturan pemerintah adalah peraturan perundang-undangan sebagai peraturan pelaksana yang ditetapkan oleh presiden untuk menjalankan undang-undang sebagaimana mestinya, sesuai dengan yang dirumuskan dalam Pasal 5 ayat (2) UUD 1945. PP Nomor 74 Tahun 2014 ini dibuat

---

<sup>44</sup> Ana Ramadhayanti, “Pengaruh Pengguna Transportasi Berkelanjutan dan Disiplin Berlalu Lintas Terhadap Dampak Tingkat Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) dalam Studi Kasus Penumpang Angkutan Umum M.19 Kranji (Bekasi)-PGC(Cililitan)”, Jurnal Kajian Ilmiah, No. 1, Vol. 18, Universitas Bhayangkara Jakarta Raya, 2018, hlm. 46.

untuk melaksanakan ketentuan pada pasal 137 ayat (5), pasal 150, pasal 172, pasal 185 ayat (2), pasal 198 ayat (3), pasal 242 ayat (3), dan pasal 244 ayat (2) UU LLAJ.

Ruang lingkup pengaturan dalam peraturan pemerintah ini sebagaimana yang tercantum pada pasal 2 terdiri atas:

- a. Angkutan orang dan/atau barang;
- b. Kewajiban penyedia Angkutan umum;
- c. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
- d. Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
- e. Dokumen Angkutan orang dan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
- f. Pengawasan muatan Angkutan barang;
- g. Pengusahaan Angkutan;
- h. Tarif Angkutan;
- i. Subsidi Angkutan Penumpang Umum;
- j. Industri Jasa Pengangkutan Umum;
- k. Sistem informasi manajemen perizinan Angkutan; dan
- l. Peran serta masyarakat.<sup>45</sup>

Kewajiban penyedia angkutan umum berdasarkan huruf b pada pasal tersebut di atas ialah mengupayakan angkutan umum untuk diselenggarakan dengan memenuhi kebutuhan angkutan orang dan/atau barang yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau serta pihak yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum tersebut ialah pemerintah dan/atau pemerintah daerah.

## 2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

---

<sup>45</sup> Pasal 2 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah ini dibuat sebagai pelengkap untuk melaksanakan ketentuan pasal 205 dan 207 UU LLAJ. Peraturan Pemerintah ini mengatur Perencanaan Keselamatan Lalu Lintas dan angkutan jalan ( KLLAJ), pelaksanaan dan pengendalian KLLAJ, Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas, dan pengawasan KLLAJ.<sup>46</sup> Pengguna jalan disebut sebagai salah satu dari lima pilar keselamatan dalam Program Nasional KLLAJ yang terdiri atas:

- Pilar 1 (satu) yaitu sistem yang berkeselamatan;
- Pilar 2 (dua) yaitu jalan yang berkeselamatan;
- Pilar 3 (tiga) yaitu kendaraan yang berkeselamatan;
- Pilar 4 (empat) yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan; dan
- Pilar 5 (lima) yaitu penanganan korban kecelakaan.

Sebagaimana yang disebutkan di atas, penyusunan pilar 4 (empat) mengenai pengguna jalan yang berkeselamatan, dikoordinasikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.<sup>47</sup>

3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

---

<sup>46</sup> Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>47</sup> Pasal 4 ayat (1) dan (5) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan menteri dibuat untuk menjalankan pengaturan lebih lanjut atas ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam peraturan presiden, sesuai fungsinya sebagai delegasi dari peraturan presiden. Agar terciptanya suatu kepastian hukum kepada pengguna jasa maupun pengguna jalan atas terpenuhinya standar pelayanan minimal yang wajib dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum dan penyelenggara jalan lain dalam memberikan pelayanan yang aman, selamat, nyaman, terjangkau, setara, dan teratur, Kementerian Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

Tujuan Permenhub Nomor PM 15 Tahun 2019 dikeluarkan adalah sebagai pedoman dalam penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. Penyelenggaraan meliputi perencanaan, pengaturan, dan pengawasan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor dalam trayek.

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor dalam trayek sebagaimana yang tercantum pada Pasal 37 terdiri atas angkutan lintas batas negara, angkutan antarkota antarprovinsi, angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan pedesaan. Secara keseluruhan dari 5 (lima) jenis angkutan tersebut dalam penyelenggaraanya diwajibkan untuk menerapkan pelayanan dengan tetap memperhatikan aspek

keselamatan dan kualitas pelayanan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Pada penyelenggaraannya, angkutan kendaraan bermotor dalam trayek dioperasikan oleh perusahaan angkutan umum yang telah memperoleh izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek untuk kemudian wajib melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin penyelenggaraan yang diberikan, mematuhi standar pelayanan minimal, dan wajib untuk melaksanakan sistem manajemen keselamatan. Selain itu perusahaan angkutan umum turut wajib mematuhi peraturan sebagaimana yang diatur dalam pasal 72 ayat (2) peraturan menteri ini. Salah satunya Pasal 72 huruf n yang menyebutkan dalam mengoperasikan kendaraan harus mengutamakan keselamatan sehingga tidak terjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa, dan salah satu cara untuk mengupayakannya adalah dengan menyelenggarakan peningkatan kemampuan dan keterampilan pengemudi. Karena pengemudi ialah pengangkut atau pihak yang paling dekat dengan pengguna jasa serta terlibat langsung dengan pengguna jalan saat berlalu lintas di jalan raya.

## **B. Konsep tentang Perlindungan Hukum**

### **1. Pengertian Perlindungan Hukum**

Perlindungan secara umum dapat diartikan sebagai perilaku atau perbuatan yang bertujuan mengayomi dan melindungi benda, hak, maupun seseorang yang

lebih lemah. Sementara hukum, secara etimologis dalam KBBI ialah peraturan dan/atau norma mengikat, terdapat penguasa yang menguasai atau pemerintah, berupa undang-undang, peraturan, untuk mengatur pola kehidupan masyarakat, berisikan kaidah atau ketentuan mengenai peristiwa tertentu serta keputusan atas pertimbangan yang ditetapkan oleh hakim dalam pengadilan atau yang disebut sebagai vonis.

Hukum menurut Mochtar Kusumaatmaja ialah keseluruhan asas dan kaidah yang mengatur pergaulan hidup, termasuk lembaga-lembaga dan proses-proses yang mewujudkan berlakunya kaidah-kaidah tersebut dalam kenyataan.<sup>48</sup> Dalam perspektif lain, hukum juga diciptakan sebagai prasarana untuk melindungi kepentingan masyarakat agar menciptakan suatu kehidupan masyarakat yang tertib dan adil.<sup>49</sup> Hadirnya hukum dalam masyarakat adalah untuk mengintegrasikan kepentingan-kepentingan yang bertentangan antara satu sama lain. Soedjono Dirdjosisworo menggambarkan bahwa hukum bukan hanya semata-mata sebagai peraturan perundang-undangan yang tertulis, melainkan hukum sebenarnya sudah hidup berdampingan dalam pergaulan masyarakat.<sup>50</sup>

Perlindungan memiliki arti yang sangat luas. Perlindungan hukum merupakan batasan dari arti kata perlindungan itu sendiri yaitu perlindungan oleh hukum dan

---

<sup>48</sup> Amran Suadi, *Sosiologi Hukum: Penegakan, Realitas, dan Nilai Moralitas Hukum*, Jakarta, 2018, Prenamedia Group, hlm. 191.

<sup>49</sup> Soedikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum*, Yogyakarta, 2003, Liberty, hlm. 70.

<sup>50</sup> Soerdjono Dirdjosisworo, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta, 2008, PT.Raja Grafindo Persada, hlm. 25-43.

diberikan oleh hukum. Menyangkut pula dengan hak dan kewajiban yang dimiliki oleh manusia sebagai subyek hukum untuk melakukan perbuatan hukum dalam interaksinya dengan sesama manusia dan lingkungannya.<sup>51</sup>

Adapun beberapa pendapat ahli mengenai pengertian perlindungan hukum, antara lain:

1. Menurut Satjipto Raharjo, perlindungan hukum adalah upaya untuk melindungi kepentingan individu dengan memberikan hak asasi manusia untuk bertindak sesuai dengan kepentingannya.<sup>52</sup>
2. Menurut Setiono, perlindungan hukum merupakan suatu tindakan atau upaya yang dilakukan untuk melindungi masyarakat dari tindakan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan dan norma hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia.<sup>53</sup>

Perlindungan hukum dibedakan menjadi dua bagian, yaitu perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif. Perlindungan hukum preventif, yaitu perlindungan yang memberikan kesempatan kepada rakyat untuk mengajukan keberatan (*inspraak*) atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapatkan bentuk yang definitif dan bertujuan untuk mencegah terjadinya

---

<sup>51</sup> CST Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Jakarta, 1980, Balai Pustaka, hlm. 102.

<sup>52</sup> Satjipto Rahardjo, *Sisi-Sisi Lain dari Hukum di Indonesia*, Jakarta, 2003, Kompas, hlm. 121.

<sup>53</sup> Setiono, *Loc.Cit*

sengketa. Sedangkan perlindungan hukum represif dibuat dengan tujuan untuk menyelesaikan sengketa.<sup>54</sup> Perlindungan represif ini diberikan ketika suatu tindakan pelanggaran dilakukan dengan perlindungan hukum berupa pemberian sanksi seperti denda, penjara maupun hukuman tambahan.<sup>55</sup>

Suatu sistem hukum dapat dikatakan efektif apabila tingkah laku masyarakat sesuai dengan apa yang telah ditetapkan dalam suatu peraturan hukum yang berlaku. 5 (lima) syarat hukum dapat dikatakan efektif apabila memenuhi:

- a. Mudah tidaknya makna aturan hukum tertentu dapat dipahami;
- b. Luas tidaknya kalangan masyarakat mengetahui isi aturan hukum terkait;
- c. Efisien dan efektif tidaknya mobilisasi aturan hukum;
- d. Mekanisme penyelesaian sengketa yang efisien dan mudah dijangkau masyarakat;
- e. Adanya pengakuan dalam lingkungan masyarakat bahwa aturan dan pranata hukum berdaya kemampuan yang efektif.<sup>56</sup>

Indonesia sebagai negara hukum memiliki asas-asas umum yang langsung berkaitan dengan jaminan perlindungan hukum bagi masyarakat terhadap kekuasaan pemerintah yaitu diantaranya adalah:

1. Asas legalitas dalam pelaksanaannya pemerintah, yaitu segala hal yang berkaitan dengan soal kewenangan, substansi, dan prosedur;

---

<sup>54</sup> Phillipus M. Hadjon, *Op.Cit*, hlm. 2-3.

<sup>55</sup> Muchsin, *Loc.Cit*

<sup>56</sup> Fithriatus Shalihah, *Sosiologi Hukum*, Depok, 2017, PT. Raja Grafindo Persada, hlm. 66.

2. Perlindungan hak asasi yaitu masalah hal klasik dan persoalan sosial.<sup>57</sup>

## **2. Hubungan Hukum Para Pihak Penyelenggara Trans Jogja Sebagai Transportasi Perkotaan**

Kehadiran Trans Jogja diinisiasi oleh Pemerintah Daerah DIY melalui Dinas Perhubungan DIY sebagai pelaksana program *Bus Rapid Transit* yang dicanangkan oleh Departemen Perhubungan Republik Indonesia sebagai suatu terobosan baru dalam pelayanan transportasi publik perkotaan di DIY. Pada pelaksanaannya Pemda DIY melalui Dinas Perhubungan DIY menjalin kerja sama dengan sebuah perusahaan, PT. Jogja Tugu Trans (selanjutnya disebut sebagai PT. JTT) yang merupakan perusahaan konsorsium atau gabungan koperasi-koperasi pengelola angkutan umum kota dan pedesaan antara lain Koperasi Kopata, Aspada, Koperasi Pemuda, Kobutri, Puskopkar, dan Perum Damri. Kesepakatan kerja sama ini dilandasi dengan adanya perjanjian kerja sama antara Pemda DIY dengan PT. JTT Nomor 17/KES.BER/GUB/2007(052/K/ORG-DIY/VIII/2007) tentang Kerja Sama Pengelolaan Sistem Pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum Wilayah Perkotaan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Hubungan hukum yang terjalin diantara keduanya ialah adanya kontrak kerja sama yang berlangsung selama 7 (tujuh) tahun sejak 2008 hingga 2015. PT. JTT ditunjuk oleh pemerintah sebagai operator dalam menjalankan sistem “*buy the service*” yang bertanggung

---

<sup>57</sup> Titik Triwulan T. dan H. Ismu Gunadi Widodo, *Hukum Tata Usaha Negara dan Hukum Acara Peradilan Tata Usaha Negara Indonesia*, Jakarta, 2011, Kencana, hlm. 13.

jawab atas seluruh operasional Trans Jogja sesuai dengan tarif yang telah disepakati dalam kontrak kerja sama yang terdiri atas pengadaan bus, sopir atau pengemudi, pegawai hingga perawatan rutin seluruh armada.<sup>58</sup> Dinas Perhubungan dalam hal ini hanyalah sebagai inisiator kebijakan dan pihak yang berwenang atas pengawasan seluruh kegiatan operasional Trans Jogja serta sebagai *steering agent* dalam menyiapkan strategi untuk mengarahkan publik agar mau menggunakan layanan Trans Jogja sebagai transportasi umum andalan<sup>59</sup>

1 Januari 2016, PT. Anindya Mitra Internasional (selanjutnya disebut sebagai PT. AMI) sebuah BUMD ditugaskan sebagai operator utama pengganti dari PT. JTT untuk menyelenggarakan seluruh operasional Trans Jogja melalui mekanisme penugasan dengan surat tugas yang dikeluarkan oleh Gubernur DIY kepada PT. AMI Nomor 384/KEP/2015 tanggal 31 Desember 2015 tentang Penugasan Perseroan Terbatas Anindya Mitra Internasional sebagai Penyelenggara Sistem Angkutan Umum Bersubsidi (*Buy The Service*).<sup>60</sup> Di tahun 2016 operasional Trans Jogja masih turut melibatkan PT. JTT karena sedang berada dalam masa transisi, hingga akhirnya sejak 2017, PT. AMI secara penuh bertugas sebagai operator utama Trans Jogja.<sup>61</sup>

---

<sup>58</sup> Sengguh DIY, “Sistem Evaluasi Pertanggungjawaban Pembangunan Daerah” <https://sengguh.jogjaproprov.go.id/s2018/lkpjlihat/indexisi/1/bbd218c81804fd1df2b7753b2a7c9b52> (diakses pada tanggal 10 Februari 2022 pukul 23.20 WIB)

<sup>59</sup> Satya Lesmana, “Pengelolaan Pelayanan Transportasi Publik: Studi Kasus Pengelolaan Trans Jogja”, Skripsi Politik dan Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2013, hlm. 52.

<sup>60</sup> Sengguh DIY, *Loc.Cit*

<sup>61</sup> Tribun Jogja, “PT. AMI Ingin Kelola Bersama Pihak Ketiga”

Berdasarkan Peraturan Gubernur DIY Nomor 109 Tahun 2020 tentang Penugasan Pengelolaan Sistem Angkutan Perkotaan Bersubsidi Trans Jogja dengan Sistem Buy The Service Kepada PT. Anindya Mitra Internasional, PT. AMI diberikan hak untuk mengelola dan mengoperasikan manajerial Trans Jogja sesuai dengan peraturan perundang-undangan demi merealisasikan terciptanya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, mudah, nyaman, terjangkau, dan berkualitas serta terpadu dengan moda angkutan lain untuk menyokong pertumbuhan ekonomi di daerah. Sementara Dinas Perhubungan ialah pihak yang melakukan pengawasan terhadap pelayanan yang dilaksanakan oleh PT. AMI melalui pemenuhan atas SPM.

Penanggungjawab sistem angkutan perkotaan bersubsidi Trans Jogja ini dijalankan adalah Gubernur yang kemudian kewenangannya dilimpahkan kepada Dinas Perhubungan. Kewenangan tersebut terdiri atas:

- a. Merencanakan, membangun, dan memelihara prasarana pendukung operasional Trans Jogja
- b. Menetapkan kebijakan operasionalisasi Trans Jogja
- c. Mengatur rute angkutan umum di luar Trans Jogja yang bersinggungan dengan jaringan layanan Trans Jogja
- d. Mengatur manajemen lalu lintas yang mendukung Trans Jogja, dan

---

<https://jogja.tribunnews.com/2015/09/09/pt-ami-ingin-kelola-bersama-pihak-ketiga> (diakses pada tanggal 10 Februari 2022 pukul 23.57 WIB)

- e. Melakukan evaluasi terhadap penyelenggaraan Trans Jogja secara periodik<sup>62</sup>

Berkesinambungan dengan kewenangan tersebut di atas, PT. AMI dalam penyelenggaraan angkutan perkotaan bersubsidi Trans Jogja berhak atas subsidi, pendapatan, dan juga mengusulkan tarif layanan angkutan serta berkewajiban untuk memberikan layanan angkutan penumpang yang memenuhi SPM, menerapkan prinsip kelola perusahaan yang baik, melakukan pengelolaan dan pengendalian manajemen pendukung, serta membuat laporan pelaksanaan operasional Trans Jogja yang ditujukan kepada Gubernur melalui Dinas Perhubungan secara berkala setiap tiga bulan berturut-turut paling lambat setiap tanggal lima di awal triwulan selanjutnya.<sup>63</sup>

Mengenai operator Trans Jogja yang turut serta bertanggung jawab atas seluruh operasional Trans Jogja sebagaimana yang telah disinggung sebelumnya, perusahaan diberikan hak kelola manajemen termasuk di dalamnya adalah pengadaan sopir atau pengemudi. Hubungan hukum yang terjadi antara perusahaan dengan pengemudi ialah hubungan kerja sebagaimana yang telah diatur dalam UU ketenagakerjaan. PT. AMI dalam pengadaan pengemudi berhak untuk memilah calon pengemudi yang akan berkerja di bawah manajemennya dengan persyaratan

---

<sup>62</sup> Pasal 4 Peraturan Gubernur Nomor 109 Tahun 2020 tentang Penugasan Pengelolaan Sistem Angkutan Perkotaan Bersubsidi Trans Jogja dengan Sistem Buy The Service Kepada PT. Anindya Mitra Internasional

<sup>63</sup> Pasal 6 dan 7 Peraturan Gubernur Nomor 109 Tahun 2020 tentang Penugasan Pengelolaan Sistem Angkutan Perkotaan Bersubsidi Trans Jogja dengan Sistem Buy The Service Kepada PT. Anindya Mitra Internasional

tidak hanya harus bisa mengemudikan bus namun juga harus lolos beberapa tes yang terdiri atas tes administratif, psikologis, dan tes bebas narkoba. Setelah pengemudi melewati beberapa tahapan tes tersebut, pengemudi bus wajib menghadiri pembinaan yang diinisiasikan oleh perusahaan. PT. AMI wajib melakukan pembinaan rutin bagi para pengemudi bus dari yang sifatnya *small class* maupun *big class* dan pengemudi wajib untuk menghadiri pembinaan tersebut. Pembinaan yang sifatnya *small class* biasanya dilakukan langsung oleh perusahaan kepada pengemudi beberapa kali dalam setahun berkenaan dengan penyelesaian suatu masalah dari yang kecil hingga besar sedangkan pembinaan yang sifatnya *big class* dilaksanakan setahun sekali oleh perusahaan maupun Dinas Perhubungan.<sup>64</sup> Pembinaan tersebut dilakukan untuk menegaskan kepada pengemudi agar selalu berhati-hati saat berlalu lintas di jalan raya dan mematuhi segala rambu-rambu yang ada. PT. AMI sebagai perusahaan angkutan umum berdasarkan pasal 191 UU LLAJ turut diwajibkan untuk menjadi pihak yang bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.

Pasal 1 UU LLAJ mendefinisikan pengemudi sebagai orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi. Sementara penumpang didefinisikan sebagai orang yang berada di

---

<sup>64</sup> Kompas, “Ini Tahapan yang Harus Dilalui Sebelum Menjadi Pengemudi Bus Trans Jogja” <https://regional.kompas.com/read/2019/11/28/13510041/ini-tahapan-yang-harus-dilalui-sebelum-menjadi-pengemudi-bus-trans-jogja?page=all> (diakses pada tanggal 12 Februari 2022)

dalam kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan. Penumpang bus Trans Jogja juga dapat dikategorikan sebagai pengguna jasa, yaitu perseorangan yang menggunakan jasa dari perusahaan angkutan umum, dalam hal ini ialah PT. AML. Hubungan hukum yang terjadi antara pengemudi bus dengan penumpang sebagai pengguna jasa atau konsumen ialah adanya perjanjian pengangkutan serta hubungan antara konsumen dengan penyedia jasa.

Perjanjian pengangkutan timbul dari adanya transaksi tiket atau karcis angkutan umum antara penumpang dengan penyedia layanan angkutan umum. Apabila penumpang mengalami kerugian akibat angkutan umum tersebut, maka pengangkut berkewajiban untuk bertanggung jawab atas segala kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengguna jasa selama penumpang masih berada dalam angkutan umum tersebut.<sup>65</sup> Pengemudi sebagai salah satu pengangkut dalam hal penyelenggaraan jasa angkutan, ialah pihak yang mengikatkan dirinya untuk melaksanakan urusan pengangkutan atas suruhan perusahaan angkutan. Pengemudi berkewajiban untuk mengangkut penumpang sampai ke tempat tujuan dengan keadaan yang aman dan selamat, tanpa adanya hambatan, tidak mengalami luka, sehingga tujuan pengangkutan berkeselamatan dapat terlaksana.<sup>66</sup> Dengan adanya perjanjian pengangkutan ini maka timbulah perikatan pada para pihak, yaitu

---

<sup>65</sup> Rabiah Z. Harahap, "Aspek Hukum Perlindungan Terhadap Penumpang Bus Dalam Mewujudkan Perlindungan Konsumen", Jurnal Hukum De Lega Lata, Edisi No. 1 Vol. 1, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera, 2016, hlm. 224.

<sup>66</sup> *Ibid*, hlm. 214.

hubungan hukum yang terjadi antara dua orang atau dua pihak yang mana pihak yang satu dapat menuntut hak atas suatu hal kepada pihak lain, dan pihak lainnya memiliki kewajiban atas pemenuhan tuntutan tersebut.<sup>67</sup>

Hubungan hukum antara pengemudi bus Trans Jogja sebagai pengangkut dengan pengguna jalan lainnya ialah hubungan yang terjadi dalam penyelenggaraan berlalu lintas di jalan raya. Sebagaimana Pasal 105 UU LLAJ menjelaskan setiap orang yang menggunakan jalan wajib untuk berperilaku tertib, mencegah hal-hak yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan pada jalan. Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2008 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 10 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta pasal 36 ayat 1 huruf a dan b, pengemudi yang bertugas dalam hal pengoperasian kendaraan umum untuk pelayanan orang wajib untuk mengemudikan kendaraan dengan wajar tanpa dipengaruhi keadaan sakit, lelah, maupun pengaruh narkotika dan zat adiktif lainnya sehingga dapat mempengaruhi kendali kemudi kendaraan ataupun hal-hal lain yang dapat membahayakan keselamatan dan atau pengguna jalan lainnya, serta wajib untuk menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang aman dan tidak mengganggu lalu lintas atau tempat-tempat yang telah ditentukan bagi angkutan

---

<sup>67</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta, PT. Intermasa, 1987, hlm. 1.

dalam trayek tetap dan teratur dalam keadaan berhenti penuh sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Keberhasilan pengoperasian sistem transportasi yang tertib, aman, selamat, dan lancar salah satunya sangat bergantung pada hubungan yang terjadi antara pengguna jalan.

Pengendara kendaraan bermotor dan pejalan kaki sebagai masyarakat pengguna jalan lainnya tentu juga mempunyai hak dan kewajiban dalam penyelenggaraan berlalu lintas di jalan raya sebagaimana yang diatur dalam pasal 3 UU LLAJ. Masyarakat berhak untuk mendapatkan ruang lalu lintas yang ramah lingkungan dan memperoleh informasi tentang kelestarian lingkungan bidang lalu lintas dan angkutan jalan, serta berkewajiban untuk menjaga kelestarian lingkungan bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

### **3. Pengertian Perbuatan Melawan Hukum**

Istilah perbuatan melawan hukum terdapat pada pasal 1365 *Burgerlijk Wetboek* “BW” atau Kitab Undang – Undang Hukum Perdata yang setelah diterjemahkan (tanpa mengubah inti dari bunyi asli pasal), menjadi “*tiap perbuatan melawan hukum yang menyebabkan orang lain menderita kerugian, mewajibkan siapa yang bersalah karena menyebabkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut*”.<sup>68</sup> Maka sesuai dengan pasal tersebut, yang dimaksud dengan perbuatan melawan hukum adalah suatu perilaku atau perbuatan yang karena kesalahannya mengakibatkan

---

<sup>68</sup> Sudikno Mertokusumo, *Perbuatan Melawan Hukum Oleh Pemerintah*, Yogyakarta, 2014, Cahaya Atma Pustaka, Ctk.1, hlm. 11.

kerugian bagi manusia lain. Maksud dari kata perbuatan dalam hal ini meliputi perbuatan positif dan negatif. Positif berartikan bahwa suatu perbuatan tersebut dilakukan sesuai dengan aturan dalam pasal 1365 KUHPerdara, sedangkan perbuatan negatif ialah perbuatan yang sebenar-benarnya tidak dikerjakan, diatur dalam pasal 1366 KUHPerdara. Kemudian pasal 1367 KUHPerdara menjelaskan unsur dari perbuatan melawan hukum bahwa seseorang tidak hanya bertanggungjawab atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatannya sendiri, melainkan juga bertanggungjawab atas perbuatan orang yang menjadi tanggungannya atau benda-benda yang masih berada di bawah pengawasannya.

Dr. R. Wirjono Projodikoro mengartikan perbuatan melawan hukum dengan suatu perbuatan yang menimbulkan suatu gejala yang berdampak pada keseimbangan dalam masyarakat.<sup>69</sup> Subekti dan Tjitrosudibio dalam bukunya mengartikan perbuatan melawan hukum sebagai setiap perbuatan yang membawa kerugian bagi orang lain, maka oleh karenanya diwajibkan untuk mengganti kerugian tersebut kepada pihak yang dirugikan.<sup>70</sup>

Berikut beberapa definisi mengenai perbuatan melawan hukum yang dikemukakan oleh Keeton 1984 sebagaimana yang dikutip oleh Munir Fuady dalam bukunya:<sup>71</sup>

---

<sup>69</sup> R. Wirjono Projodikoro, *Perbuatan Melawan Hukum*, Bandung, 1994, Sumur, hlm. 13.

<sup>70</sup> Subekti dan Tjitrosudibjo, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Jakarta, 2002, Pradnya Paramita, hlm. 346.

<sup>71</sup> Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum: Pendekatan Kontemporer*, Bandung, 2002, Citra Aditya Bakti, hlm. 4.

1. Tidak terpenuhinya suatu kewajiban selain daripada kewajiban kontraktual;
2. Tindakan atau kelalaian yang menimbulkan kerugian pada orang lain tanpa adanya hubungan hukum sebelumnya;
3. Ketidakmampuan dalam memenuhi kewajiban yang dibebankan padanya sehingga dapat diminta suatu ganti kerugian;
4. Kesalahan perdata terhadap suatu ganti kerugian bukan karena wanprestasi;
5. Setiap hak orang lain yang dirugikan oleh suatu tindakan hukum yang tidak disebabkan oleh adanya suatu hubungan kontraktual;
6. Sebuah tindakan atau kelalaian yang melanggar hak orang lain, pihak yang dirugikan dapat menuntut haknya;
7. Perbuatan melawan hukum bukanlah suatu kontrak, sama halnya dengan matematika yang bukanlah suatu kimia.

#### **4. Perbuatan Melawan Hukum Karena Kelalaian**

Kelalaian sangat berbeda dengan kesengajaan. Kesengajaan memerlukan niat dari dalam hati pelaku untuk menimbulkan kerugian bagi korbannya dan telah mengetahui tujuan akhir daripada perbuatannya. Sedangkan kelalaian tidak ada niat dari pelaku untuk menimbulkan kerugian bagi korban atau bisa saja punya keinginan untuk mencegah suatu hal buruk itu terjadi.

Suatu perilaku dapat digolongkan menjadi bagian dari perbuatan yang lalai haruslah memenuhi unsur-unsur yang sejalan dengan syarat-syarat perbuatan melawan hukum sebagaimana yang termuat dalam Pasal 1365 KUH Perdata. Unsur-

unsur tersebut berupa membiarkan sesuatu yang semestinya dilakukan, mempunyai *duty of care*, tidak menjalankan kewajiban kehati-hatiannya, merugikan orang lain, dan adanya hubungan sebab akibat antara kewajiban yang tidak dilakukan dengan kerugian yang dihasilkan.<sup>72</sup>

## **5. Landasan Hukum Pengguna Jalan**

Pengguna jalan ialah orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas. Setiap orang yang menggunakan jalan wajib untuk berperilaku tertib; dan/atau mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.<sup>73</sup> Dalam hal penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, masyarakat memiliki peran serta diantara lain pemantauan dan penjagaan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan; memberikan masukan kepada instansi pembina dan penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan di tingkat pusat maupun daerah dalam hal penyempurnaan peraturan, pedoman, dan standar teknis di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; memberikan pendapat dan pertimbangan kepada instansi terkait terhadap kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang memiliki dampak terhadap lingkungan; serta dukungan terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup> Munir Fuady, *Op.Cit*, hlm. 73.

<sup>73</sup> Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

<sup>74</sup> Pasal 256 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

Pengguna jalan dalam hal ini dapat dikatakan pula sebagai konsumen yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas, termasuk di dalamnya antara lain masyarakat perorangan, kelompok, maupun badan usaha. Konsumen dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen ialah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.<sup>75</sup>

Adapun beberapa peraturan yang menegaskan aturan mengenai pengguna jalan, diantara lain:

- a. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan satu kesatuan dari sebuah sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, termasuk pengelolaannya. UU LLAJ mendefinisikan pengguna jalan sebagai orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas. Secara menyeluruh Undang-Undang ini berisikan aturan-aturan yang bertujuan untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, tertib, lancar, dan terpadu, etika dalam

---

<sup>75</sup> Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

berlalu lintas, serta memberikan kepastian hukum kepada masyarakat sesuai dengan hak dan kewajibannya sebagai pengguna jalan.

- b. Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas dalam Keadaan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas.

Peraturan ini ditetapkan atas pertimbangan digunakan sebagai pelaksana ketentuan Pasal 104 ayat (4) dan Pasal 130 UU LLAJ. Maksud dari peraturan ditetapkan adalah dapat digunakan sebagai pedoman bagi petugas untuk melaksanakan pengaturan lalu lintas dalam suatu keadaan tertentu dan peruntukkan jalan selain untuk kegiatan lalu lintas. Pada peraturan ini pula menjelaskan mengenai pengguna jalan yang diprioritaskan karena keadaan tertentu. Keadaan tertentu merupakan suatu keadaan sistem lalu lintas yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya demi kelancaran lalu lintas yang disebabkan adanya perubahan lalu lintas secara tiba-tiba, tidak berfungsinya alat pemberi isyarat lalu lintas, pengguna jalan yang diprioritaskan, pekerjaan jalan, bencana alam, atau kecelekaan lalu lintas.<sup>76</sup>

Dalam keadaan tertentu demi menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat

---

<sup>76</sup> Pasal 1 angka 11 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas dalam Keadaan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas.

melakukan tindakan pengaturan lalu lintas yang wajib untuk dipatuhi oleh pengguna jalan sebagai berikut:

- Memberhentikan arus lalu lintas dan/atau pengguna jalan;
- Mengatur pengguna jalan untuk terus jalan;
- Mempercepat arus lalu lintas;
- Memperlambat arus lalu lintas;
- Mengalihkan arus lalu lintas; dan/atau
- Menutup atau membuka arus lalu lintas.<sup>77</sup>

## **B. Pandangan Islam tentang Hak dan Kewajiban Asasi Manusia**

Istilah hukum yang dipakai saat ini dalam bahasa Indonesia merupakan sebuah kata serapan yang berasal dari bahasa Arab yaitu *hukm*. Artinya, norma atau kaidah yakni sebagai tolak ukur atau pedoman yang dipergunakan untuk menilai tingkah laku manusia ataupun benda.<sup>78</sup> Hukum Islam merupakan hukum yang bersumber dari dan menjadi bagian dari agama Islam.<sup>79</sup> Dasar dan kerangka hukum Islam ditetapkan oleh Allah, dimana tidak hanya mengatur hubungan manusia dengan manusia lain dan benda dalam masyarakat, tetapi juga dengan hubungan-hubungan lainnya, karena manusia yang hidup dalam lingkungan yang bermasyarakat

---

<sup>77</sup> Pasal 4 ayat (2) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas dalam Keadaan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas.

<sup>78</sup> Mohammad Daud Ali, *Hukum Islam: Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Islam di Indonesia*, Jakarta, Rajawali Pers, 2014, hlm. 44.

<sup>79</sup> *Ibid*, hlm. 42.

mempunyai berbagai hubungan.<sup>80</sup> Di Indonesia, hukum Islam berlaku secara normatif dan formal yuridis. Secara normatif hukum Islam mempunyai sanksi kemasyarakatan apabila norma-normanya dilanggar. Kuat atau tidaknya sanksi tersebut bergantung kepada kesadaran umat Islam terhadap norma-norma hukum yang bersifat normatif tersebut. Kemudian secara formal yuridis, hukum Islam menjadi hukum positif karena ditunjuk oleh peraturan perundang-undangan, seperti halnya dengan hukum perkawinan, hukum kewarisan, dan hukum wakaf yang telah dikompilasikan tahun 1988.<sup>81</sup>

Terdapat beberapa sumber hukum Islam yang dijadikan sebagai pedoman untuk mengatur hubungan sebagaimana yang telah disebutkan di atas, antara lain Al-Qur'an, As-Sunnah (hadist), Ijma', dan Qiyas. Ketetapan Badan Legislatif yang diambil dari sumber dasar Islam tersebut dikenal sebagai *ijtihad*. Namun, tidak berarti bahwa pendapat independen dari seseorang dapat dijadikan sebagai sumber, melainkan pendapat tersebut haruslah berkembang dari Al-Qur'an dan As-Sunnah, dalam batas-batas yang telah ditentukan di dalamnya.<sup>82</sup>

Manusia dianugerahi oleh Allah berupa hak yang terbingkai dan melekat pada dirinya untuk benar-benar merasakan kehidupan di dunia. Hak ini disebut sebagai Hak Asasi Manusia (selanjutnya disebut HAM). Hak-hak yang dimiliki oleh manusia tidak bersifat absolut, yang absolut hanyalah milik Allah semata. Semesta

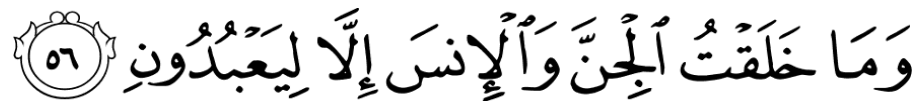
---

<sup>80</sup> *Ibid*, hlm. 43.

<sup>81</sup> *Ibid*, hlm. 6.

<sup>82</sup> Syekh Syaikat Hussain, *Hak Asasi Manusia Dalam Islam*, Terj. Abdul Rochim, Jakarta, Gema Insani Press, 1966, hlm. 49.

pada hakikatnya merupakan milik Allah, termasuk manusia itu sendiri. Manusia mempunyai kehendak untuk hidup bermasyarakat sepanjang berada dalam syariatnya sebagai hukum tertinggi, sebagai realisasinya untuk selalu kembali kepada Allah. Hal tersebut sebagaimana yang tercantum dalam QS. Adz-Dzariyat ayat 56 yang berbunyi:<sup>83</sup>



Yang Artinya:

“Dan aku tidak menciptakan jin dan manusia melainkan supaya mereka mengabdikan kepada-Ku.”

Manusia merupakan makhluk yang mempunyai tugas dan tanggung jawab, sehingga ia diberikan hak dan kebebasan. Hal yang mendasarinya ialah keadilan yang ditegakkan atas dasar persamaan tanpa ada yang dibedakan. Sehingga, amanah atau tugas yang diemban tidak akan terwujud apabila tidak ada kebebasan, sementara kebebasan tersebut tidak akan eksis tanpa disertai tanggung jawab.<sup>84</sup>

Secara bahasa, hak asasi manusia apabila dibedah menjadi beberapa kata diantaranya adalah hak yang diserap dari kata *haqq* yang diambil dari akar kata *haqqa-yahiqqu-haqqaan* artinya benar, nyata, pasti, dan wajib. Apabila dikatakan menjadi sebuah kalimat, *yahiqqu ‘alaika an taf’ala kadza* maka artinya adalah kamu wajib melakukan seperti ini. Berdasarkan pengertian tersebut dapat

---

<sup>83</sup> Surat Adz-Dzariyat ayat 56

<sup>84</sup> M. Luqman Hakim, *Deklarasi Islam tentang HAM*, Surabaya, Risalah Gusti, 2000, hlm. 12.

disimpulkan bahwa *haqq* merupakan kewenangan atau kewajiban untuk atau tidaknya melakukan sesuatu. Kata asasi diserap dari kata *asasiy* diambil dari akar kata *assa-yaussu-asasaan* artinya membangun, mendirikan, dan meletakkan. Dengan demikian, asasi memiliki arti sebagai segala sesuatu yang sifatnya mendasar dan fundamental yang selalu melekat pada objeknya.<sup>85</sup> Kemudian kata manusia yang berasal dari kata *al-insan* yang berarti makhluk yang berakal budi dan memiliki fungsi sebagai fungsi hukum. Islam mengkonsepkan kehidupan manusia melalui pendekatan secara teosentris, yaitu menempatkan Allah melalui ketentuan syari'at-Nya sebagai tolak ukur tentang baik buruknya suatu tatanan kehidupan manusia baik sebagai individual ataupun sebagai warga masyarakat atau warga negara.

Hak-hak yang diberikan oleh Allah tidak dapat dihapuskan oleh suatu kuasa apapun. HAM dalam pemikiran islam klasik dan pertengahan didasari oleh kepentingan umum masyarakat. Pemikiran islam tidak mengingkari hak individu, tetapi menekankan bahwa hak individu harus dapat dikontekstualisasikan secara sosial yakni keadilan yang sejalan dengan kebebasan individual.<sup>86</sup>

Secara konseptual, HAM dalam Islam mencakup 5 (lima) hal yang berisikan hak-hak fundamental merujuk pada yang disebut sebagai *al-dlaruriyyat al-khams*

---

<sup>85</sup> Mujaid Kumkelo, Moh. Anas Kholish, Fiqh Vredian Aulia Ali, *FIQH HAM: Ortodoks dan Liberalisme Hak Asasi Manusia dalam Islam*, Malang, Setara Press, 2015, hlm. 42.

<sup>86</sup> Ahmad Nur Fuad, Cekli Setya Pratiwi, M. Saiful Aris, *Hak Asasi Manusia dalam Perspektif Islam*, Malang, Madani, 2010, hlm. 44-45.

yaitu antara lain memelihara agama (*hifdh al-din*); memelihara jiwa (*hifdh al-nafs*); memelihara akal (*hifdh al-'aql*); memelihara keturunan (*hifdh al-nasl*); dan memelihara kekayaan (*hifdh al-mal*). Kelima hal itu disebut sebagai hak fundamental karena selain merupakan hak dari individu melainkan juga sekaligus sebagai kewajiban dari individu. Contohnya, hak memelihara jiwa mencakup tanggungjawab memelihara integritas pribadi, baik moral maupun material.<sup>87</sup>

HAM dalam Islam menggunakan prinsip-prinsip dasar berupa persamaan, kebebasan, dan penghormatan terhadap setiap umat manusia. Islam memandang semua manusia adalah sama dan yang membedakannya ialah kadar ketaqwaannya kepada Allah SWT. Hal ini sesuai sebagaimana yang telah difirmankan oleh Allah dalam QS. Al-Hujurat ayat 13:<sup>88</sup>

Yang artinya:

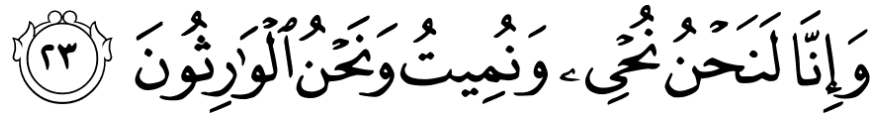
يَا أَيُّهَا النَّاسُ إِنَّا خَلَقْنَاكُمْ مِنْ ذَكَرٍ وَأُنْثَىٰ وَجَعَلْنَاكُمْ شُعُوبًا وَقَبَائِلَ  
لِتَعَارَفُوا إِنَّ أَكْرَمَكُمْ عِنْدَ اللَّهِ أَتْقَاكُمْ إِنَّ اللَّهَ عَلِيمٌ خَبِيرٌ ﴿١٣﴾

“Hai manusia, sesungguhnya Kami menciptakan kamu dari seorang laki-laki dan seorang perempuan dan menjadikan kamu berbangsa-bangsa dan bersuku-suku supaya kamu saling kenal-mengenal. Sesungguhnya orang yang paling mulia diantara kamu disisi Allah ialah orang yang paling takwa diantara kamu. Sesungguhnya Allah Maha Mengetahui lagi Maha Mengenal.”

<sup>87</sup> *Ibid*, hlm. 43.

<sup>88</sup> Surat Al-Hujurat ayat 13

Salah satu diantara hak-hak manusia yang diatur dalam Al-Quran adalah Hak untuk hidup. Hak untuk hidup merupakan sebuah karunia yang diberikan oleh Allah kepada setiap umat manusia. Allah berfirman dalam QS. Al-Hijr ayat 23:<sup>89</sup>



Yang artinya:

“Dan sesungguhnya benar-benar Kami-lah yang menghidupkan dan mematikan dan Kami (pulalah) yang mewarisi.”

Firman Allah tersebut menegaskan bahwa tidak kuasa seseorang pun yang dapat menghidupkan bahkan melenyapkam hidupnya tanpa kehendak-Nya. Kekuasaan menghidupkan atau mematikan makhluk hanyalah ada pada Allah, maka dari itu manusia memiliki hak yang sama untuk bertahan hidup dan meneruskan kehidupannya dengan aman.

---

<sup>89</sup> Surat Al-Hijr ayat 23

QS. Al-Maidah ayat 32:<sup>90</sup>

مِنْ أَجْلِ ذَلِكَ كَتَبْنَا عَلَىٰ بَنِي إِسْرَءِيلَ أَنَّهُ مَن قَتَلَ نَفْسًا  
بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ النَّاسَ  
جَمِيعًا وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَا أَحْيَا النَّاسَ جَمِيعًا وَلَقَدْ  
جَاءَتْهُمْ رُسُلُنَا بِالْبَيِّنَاتِ ثُمَّ إِنَّ كَثِيرًا مِّنْهُمْ بَعْدَ ذَلِكَ فِي  
الْأَرْضِ لَمُسْرِفُونَ ﴿٣٢﴾

Yang artinya:

“Oleh karena itu Kami tetapkan (suatu hukum) bagi Bani Israil, bahwa: barangsiapa yang membunuh seorang manusia, bukan karena orang itu (membunuh) orang lain, atau bukan karena membuat kerusakan dimuka bumi, maka seakan-akan dia telah membunuh manusia seluruhnya. Dan barangsiapa yang memelihara kehidupan seorang manusia, maka seolah-olah dia telah memelihara kehidupan seorang manusia semuanya. Dan sesungguhnya telah datang kepada mereka rasul-rasul Kami dengan (membawa) keterangan-keterangan yang jelas, kemudian banyak diantara mereka sesudah itu sungguh-sungguh melampaui batas dalam berbuat kerusakan di muka bumi.”

Ayat tersebut menjelaskan bahwa kehidupan manusia itu murni dan suci. Allah memandang bahwa menghilangkan nyawa seseorang tanpa hak termasuk dalam golongan orang yang membunuh semua manusia termasuk membunuh keturunannya. Selain itu ayat ini juga menjelaskan bahwa, seseorang yang merusak atau mengganggu ketertiban umum serta keamanan samalah perbuatan tersebut

---

<sup>90</sup> Surat Al-Maidah ayat 32

dengan membunuh semua manusia sebab dengan begitu manusia lain tidak merasa aman dan tidak terjamin lagi hak untuk hidupnya.<sup>91</sup>

Pada hakikatnya, dalam pandangan islam penghormatan dan perlindungan terhadap HAM adalah menjaga keseimbangan antara keselamatan dan eksistensinya secara keseluruhan. Keseimbangan yang dimaksud adalah keseimbangan antara hak dan kewajiban serta keseimbangan antara individu dengan kepentingan umum. Jadi pada dasarnya dalam hal memenuhi dan menuntut suatu hak tidak terlepas dari pemenuhan kewajiban. Sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa pemenuhan, perlindungan, dan penghormatan terhadap HAM harus dilengkapi dengan dipenuhinya kewajiban asasi manusia untuk mengabdikan kepada Allah sebagai penciptanya.

Petunjuk mengenai hak dan kewajiban diturunkan kepada manusia sejak manusia itu ada dari diutusnya manusia pertama (Nabi Adam) hingga Nabi Muhammad SAW yang diutus oleh Allah bagi manusia untuk menyampaikan teladan dan menyempurnakan terdahulunya. Manusia mempunyai kewajiban untuk mengikuti segala ketentuan yang ditetapkan oleh Allah. Kewajiban tersebut dibagi menjadi dua, Pertama *huququllah* atau hak-hak Allah yaitu kewajiban-kewajiban manusia terhadap Allah yang diwujudkan dalam bentuk suatu ritual ibadah, Kedua *huququl ibad* atau hak-hak manusia yaitu kewajiban-kewajiban manusia terhadap sesamanya serta makhluk-makhluk Allah lainnya. Hak-Hak Allah bukan berarti

---

<sup>91</sup> Ahmad Nur Fuad, Cekli Setya Pratiwi, M. Saiful Aris, *Op.Cit*, hlm. 24.

hak tersebut bermanfaat bagi-Nya melainkan hak-hak tersebut bersesuaian dengan hak-hak makhluknya.<sup>92</sup>

Upaya Islam dalam mencegah kemungkinan terjadinya suatu pelanggaran HAM adalah dengan melakukan penekanan terhadap tindakan preventif dibandingkan dengan tindakan represif. Tindakan preventif tidak memerlukan adanya bukti secara hukum seperti larangan untuk bertemunya dua orang berlainan jenis dalam suatu ruangan yang sama dan sepi tanpa didampingi oleh mahromnya. Sedangkan tindakan represif hanya berpijak pada hukum legal-formal yang memerlukan bukti-bukti yang nyata dan hanya bersifat material semata. Sehingga apabila bukti tersebut tidak dapat ditemukan, tetapi telah terjadi suatu pelanggaran, maka pelaku tersebut dapat terbebas dari tuntutananya.

---

<sup>92</sup> Syekh Syaikat Hussain, *Op.Cit*, hlm. 54.

### **BAB III**

#### **PEMBAHASAN DAN ANALISIS**

##### **A. Representasi Suara Pengguna Jalan atas Eksistensi Bus Trans Jogja sebagai Moda Transportasi Umum Dalam Kota**

Trans Jogja merupakan salah satu angkutan antarkota dalam provinsi yang dalam pengoperasiannya harus berpedoman pada Standar Pelayanan Minimal (selanjutnya disebut SPM) sebagaimana yang dicantumkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek yang memuat 6 (enam) variabel yang harus dipatuhi oleh penyelenggara transportasi umum berupa standar keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Salah dua dari ke-enam variabel tersebut yakni keselamatan dan keamanan merupakan elemen penting terutama bagi pengguna jalan demi menunjang keberlangsungan penyelenggaraan jasa transportasi umum yang baik.

Keselamatan dan keamanan merupakan hak yang dimiliki oleh setiap pengguna jalan yang telah dijamin oleh Negara melalui perundang-undangan yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Trans Jogja sebagai angkutan kendaraan umum dalam trayek<sup>93</sup> selama beroperasi

---

<sup>93</sup> Trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal.

di jalan raya tentu berdampingan dengan pengguna jalan lainnya seperti pengemudi sepeda motor, pejalan kaki, maupun pengguna jasa bus Trans Jogja itu sendiri.

Masyarakat sebagai pengguna jalan di Daerah Istimewa Yogyakarta sudah pasti mempunyai pengalaman atau opini mereka mengenai eksistensi bus Trans Jogja di jalan raya. Representasi suara atas opini masyarakat sebagai pengguna jalan tersebut penulis peroleh melalui wawancara dan pengamatan langsung yang dilakukan di beberapa titik ramai dan rawan akan kemacetan yaitu antara lain di Simpang Empat Manna Kampus Mirota – KFC Terban Jalan C. Simanjuntak Kecamatan Gondokusuman Terban Kota Yogyakarta, Perempatan UPN Seturan Jalan Padjajaran Kecamatan Depok Kabupaten Sleman, dan Perempatan Giwangan Jalan Imogiri Timur Kecamatan Banguntapan Kabupaten Bantul. Observasi dilakukan oleh penulis dengan cara mengamati situasi pada perempatan jalan yang seringkali terpantau padat saat jam-jam ramai antara lain pagi hari pukul 06.00 - 08.00, siang hari pukul 11.30 - 13.00, dan sore hari pukul 16.00 – 18.00 dimana bus Trans Jogja di jam-jam tersebut juga turut lalu lalang bersama dengan pengguna jalan lainnya. Pengamatan dilakukan selama 3 (tiga) hari di ketiga tempat tersebut dan di jam yang sama. Berikut ini hasil dari observasi penulis terhadap eksistensi bus Trans Jogja yang beroperasi di jalan raya:

**Tabel 1 Hasil Pengamatan di Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman, dan Kabupaten Bantul**

<b>Tempat Pengamatan</b>	<b>Hari Pertama</b>	<b>Hari Kedua</b>	<b>Hari Ketiga</b>
Simpang Empat Manna Kampus Mirota – KFC Terban Jalan C. Simanjuntak Kecamatan Gondokusuman Terban Kota Yogyakarta	<p><b>Jam ke-1:</b> 2 (dua) bus berbelok kurang hati-hati; 1 (satu) bus mengeluarkan asap hitam cukup pekat</p> <p><b>Jam ke-2:</b> 1 (satu) bus berbelok kurang hati-hati; 1 (satu) bus terlalu rapat dengan mobil di sebelahnya</p> <p><b>Jam ke-3:</b> 2 (dua) bus melaju dengan kecepatan cukup di atas batas maksimal</p>	<p><b>Jam ke-1:</b> 3 (tiga) bus melaju dengan kecepatan dalam batas wajar</p> <p><b>Jam ke-2:</b> 2 (dua) bus melaju dengan kecepatan dalam batas wajar; 1 (satu) bus mengeluarkan asap hitam cukup pekat</p> <p><b>Jam ke-3:</b> 1 (satu) bus melaju dengan kecepatan cukup di atas batas maksimal; 1 (satu) bus berbelok kurang hati-hati</p>	<p><b>Jam ke-1:</b> 2 (dua) bus mengeluarkan asap hitam cukup pekat</p> <p><b>Jam ke-2:</b> 2 (dua) bus melaju dengan kecepatan cukup di atas batas maksimal; 1 (satu) bus berbelok kurang hati-hati</p> <p><b>Jam ke-3:</b> 3 (tiga) bus melaju dengan kecepatan dalam batas wajar</p>
Perempatan UPN Seturan Jalan Padjajaran Kecamatan Depok Kabupaten Sleman	<p><b>Jam ke-1:</b> 3 (tiga) bus melaju dengan kecepatan dalam batas wajar; 1 (satu) bus mengeluarkan asap hitam cukup pekat</p>	<p><b>Jam ke-1:</b> 2 (dua) melaju dengan kecepatan dalam batas wajar</p> <p><b>Jam ke-2:</b> 1 (satu) bus mengeluarkan</p>	<p><b>Jam ke-1:</b> 1 (satu) bus mengeluarkan asap hitam cukup pekat; 1 (satu) bus melaju dengan kecepatan dalam batas wajar</p> <p><b>Jam ke-2:</b></p>

Tempat Pengamatan	Hari Pertama	Hari Kedua	Hari Ketiga
	<p><b>Jam ke-2:</b> 1 (satu) bus terlalu rapat dengan kendaraan di sekitarnya saat melewati persimpangan lampu merah saat akan berbelok</p> <p><b>Jam ke-3:</b> 1 (satu) bus melaju dengan kecepatan dalam batas wajar; 1 (satu) bus melaju dengan kecepatan cukup di atas batas maksimal saat melewati lampu APILL yang menyala hijau</p>	<p>asap hitam cukup pekat</p> <p><b>Jam ke-3:</b> 2 (dua) bus melaju dengan posisi cukup dekat dengan kendaraan lain disekitarnya saat melewati persimpangan perempatan dari arah timur ke barat</p>	<p>3 (tiga) bus melaju dengan kurang hati-hati saat tidak jadi berhenti di halte <i>portable</i></p> <p><b>Jam ke-3:</b> 1 (satu) bus melaju dengan kurang hati-hati saat tidak jadi berhenti di halte <i>portable</i>; 1 (satu) bus terlalu rapat dengan kendaraan disekitarnya saat melewati persimpangan lampu merah saat akan berbelok</p>
Perempatan Giwangan Jalan Imogiri Timur Kecamatan Banguntapan Kabupaten Bantul	<p><b>Jam ke-1:</b> 2 (bus) melaju dengan kecepatan dalam batas wajar</p> <p><b>Jam ke-2:</b> 2 (dua) bus mengeluarkan asap hitam cukup pekat</p>	<p><b>Jam ke-1:</b> 3 (bus) melaju dengan kecepatan dalam batas wajar</p> <p><b>Jam ke-2:</b> 1 (satu) bus terlalu rapat dengan kendaraan di sekitarnya saat</p>	<p><b>Jam ke-1:</b> 1 (satu) bus melaju dengan kecepatan dalam batas wajar</p> <p><b>Jam ke-2:</b> 1 (satu) bus melaju dengan kecepatan dalam batas wajar; 1 (satu) bus terlalu rapat dengan kendaraan di</p>

Tempat Pengamatan	Hari Pertama	Hari Kedua	Hari Ketiga
	<b>Jam ke-3:</b> 1 (satu) bus terlalu rapat dengan kendaraan di sekitarnya saat melewati persimpangan lampu merah saat akan berbelok; 3 (tiga) bus melaju dengan kecepatan dalam batas wajar	melewati persimpangan lampu merah saat akan berbelok; 1 (satu) bus mengeluarkan asap hitam cukup pekat  <b>Jam ke-3:</b> 1 (bus) melaju dengan kecepatan cukup di atas batas maksimal; 1 (satu) bus masuk ke dalam jalur lambat untuk menuju halte kurang hati-hati	sekitarnya saat melewati persimpangan lampu merah saat akan berbelok  <b>Jam ke-3:</b> 2 (dua) bus mengeluarkan asap hitam cukup pekat; 1 (satu) bus melaju dengan kecepatan cukup di atas batas maksimal

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa pada ketiga periode jam tersebut banyak bus Trans Jogja yang turut lalu lalang berdampingan dengan pengguna jalan lainnya. Beberapa diantaranya bus melaju dengan aman dalam arti masih berada pada kecepatan yang wajar, terdapat bus yang dikemudikan kurang hati-hati, dan juga asap hitam yang dikeluarkan melalui knalpot bus terpantau cukup pekat sehingga sangat membuat pengguna jalan lainnya merasa tidak nyaman. Atas hasil pengamatan tersebut, kemudian penulis melakukan pendekatan kepada pengguna

jalan lainnya untuk menemukan kesan atau tanggapan pengguna jalan terhadap eksistensi bus Trans Jogja dalam berlalu lintas di jalan raya. Pendekatan tersebut dilakukan dengan melakukan wawancara oleh penulis terhadap 30 (tiga puluh) responden pengguna jalan yang sering berpapasan dengan bus Trans Jogja dalam berlalu lintas di jalan raya yang terbagi atas 10 (sepuluh) konsumen pengguna jasa bus Trans Jogja, 10 (sepuluh) pejalan kaki, dan 10 (sepuluh) pengendara sepeda motor terkait dengan keamanan dan keselamatan ketiga jenis responden sebagai pengguna jalan terhadap eksistensi atau keberadaan bus Trans Jogja di Jalan Raya. Eksistensi bus Trans Jogja sebagai moda transportasi umum tentu memberikan kesan tersendiri bagi masyarakat Daerah Istimewa Yogyakarta. Representasi suara atas kesan tersebut penulis peroleh dengan melakukan wawancara kepada responden yang kemudian hasilnya dijabarkan melalui tabel berikut:

**Tabel 2 Hasil Wawancara Penulis terkait Kesan Pengguna Jalan terhadap Keberadaan Bus Trans Jogja di Jalan Raya**

Responden	Kesan Pengguna Jalan Terhadap Keberadaan bus Trans Jogja di Jalan Raya		
30 Pengguna Jalan Yang Sering Berpapasan Dengan Bus Trans Jogja di Jalan Raya	Baik	Kurang Baik	Sangat Buruk

10 Pengguna Jasa Bus Trans Jogja	4 orang	5 orang	1 orang
10 Pejalan Kaki	4 orang	5 orang	1 orang
10 Pengendara Sepeda Motor	6 orang	3 orang	1 orang
Total	14 orang	13 orang	3 orang

Berdasarkan hasil daripada wawancara yang dilakukan oleh penulis terhadap responden sebagaimana yang telah dijabarkan pada tabel di atas, dapat diketahui bahwa kesan para responden sebagai pengguna jalan terdapat 14 (empat belas) orang diantaranya memberikan kesan yang baik, 13 (tiga belas) orang memberikan kesan kurang baik, dan 3 (tiga) orang lainnya memberikan kesan sangat buruk sehingga dapat diketahui bahwa eksistensi bus Trans Jogja di Jalan raya cukup memberikan kesan yang masih kurang baik apabila dilihat dari hasil wawancara yang dilakukan penulis terhadap responden. Kemudian untuk mendukung opini atas kesan yang responden terangkan kepada penulis, ketiga jenis responden turut menerangkan pengalaman responden terkait dengan keberadaan atau eksistensi bus Trans Jogja di jalan raya yang penulis rangkum dan jabarkan berupa tabel berikut:

**Tabel 3 Hasil Wawancara Penulis terkait Pengalaman Pengguna Jalan terhadap Keberadaan Bus Trans Jogja di Jalan Raya**

Responden	Pengalaman Pengguna Jalan terhadap Keberadaan Bus Trans Jogja di Jalan Raya				
30 Pengguna Jalan Yang Sering Berpapasan Dengan Bus Trans Jogja di Jalan Raya	Aman	Asap Hitam	Ugal-Ugalan	Terserempet	Pernah Mengalami Ketiga situasi yang kurang baik
10 Pengguna Jasa Trans Jogja	1 orang	3 orang	5 orang	-	1 orang
10 Pejalan Kaki	1 orang	7 orang	-	-	2 orang
10 Pengendara Sepeda Motor	-	6 orang	2 orang	1 orang	1 orang
TOTAL	2 orang	16 orang	7 orang	1 orang	4 orang

Berdasarkan hasil dari wawancara oleh penulis kepada responden sebagaimana yang telah dijabarkan pada tabel di atas, dapat diketahui bahwa pengalaman-pengalaman responden sebagai pengguna jalan di jalan raya yang sering berpapasan dengan bus Trans Jogja cukup variatif seperti merasa aman-aman saja, terkena asap hitam dari bus, ugal-ugalan, terserempet bus, dan bahkan terdapat responden yang pernah mengalami ketiga situasi yang kurang baik tersebut. Salah satu responden, seorang mahasiswi sebuah perguruan tinggi negeri di Daerah Istimewa Yogyakarta, memberikan kesan yang cukup baik dari bus Trans Jogja yakni dari segi fasilitas dalam bus. Mengesampingkan nyamannya fasilitas bus, beliau juga merasakan keresahan saat berpapasan dengan bus Trans Jogja saat berada di jalan raya berupa asap hitam yang ditimbulkan dari emisi gas buang yang dikeluarkan melalui knalpot bus. Beliau sering kali mengejar dan mendahului bus Trans Jogja dengan tujuan untuk menghindari asap hitam yang dikeluarkan melalui knalpot bus. Asap hitam meskipun terlihat sepele, sangat membahayakan pengguna jalan yang berada disekitar bus Trans Jogja, bukan hanya berbahaya bagi pernapasan tetapi juga asap hitam yang mengepul tebal dapat mengganggu jarak pandang pengguna jalan terutama pengendara kendaraan bermotor lainnya. Berikut beberapa gambar yang memperlihatkan bus Trans Jogja yang mengeluarkan asap hitam yang cukup pekat:

**Gambar 1 Bus Trans Jogja Mengeluarkan Asap Hitam Cukup Pekat yang Membahayakan Pengguna Jalan Lainnya**



*Sumber: Dokumentasi Penulis<sup>94</sup>*

Dilihat dari gambar di atas, dapat dengan jelas terlihat asap hitam yang dihasilkan dari emisi gas buang dikeluarkan oleh bus Trans Jogja melalui knalpot yang berada tepat di bagian belakang bus tersebut sangat pekat hingga mengganggu

---

<sup>94</sup> Hasil Observasi Penulis di Daerah Istimewa Yogyakarta pada tanggal 14 Juni 2021

jarak pandang, terlebih posisi bus saat itu berada di jalur lambat yang juga banyak dilewati oleh pengendara motor yang apabila konsentrasi dalam mengendarai sepeda motornya terganggu, akan sangat membahayakan keselamatan dari pengendara motor itu sendiri.

Berdasarkan hasil dari observasi penulis kepada responden, selain asap hitam terdapat beberapa diantaranya yang juga pernah mengalami kesan tidak baik berupa pengemudi bus yang melajukan bus nya secara ugal-ugalan. Salah satu responden, seorang pengendara motor menyatakan bahwa pernah terserempet oleh bus Trans Jogja saat berdampingan dikepadatan kendaraan yang menunggu lampu APILL menyala hijau. Kemudian responden lainnya, seorang penumpang bus Trans Jogja mengeluhkan hal yang sama, pengemudi melajukan busnya dengan ugal-ugalan saat berbelok di perempatan *ringroad* Gejayan Jalan Affandi Kecamatan Depok Kabupaten Sleman. Akibatnya banyak penumpang yang terjerebab terutama penumpang yang tidak mendapatkan kursi.

Perilaku pengemudi bus Trans Jogja yang mengemudikan busnya dengan tidak hati-hati tentu melanggar kewajiban pengemudi terhadap pengoperasian kendaraan umum di jalan raya yang ketentuannya tercantum pada pasal 36 Perda Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2008 yaitu kewajiban untuk mengemudikan dengan wajar serta kewajiban untuk mengutamakan keselamatan pejalan kaki. Selain membahayakan dirinya sendiri, perilaku lalai pengemudi juga membahayakan pengguna jalan lainnya. Mengingat ukuran bus yang besarnya

melebihi ukuran kendaraan-kendaraan lain disekitarnya apabila dikemudikan dengan kecepatan yang melebihi batas maksimum akan membuat keseimbangan bus menjadi tidak stabil. Oleh karenanya, penulis kemudian melanjutkan kembali wawancara kepada responden terkait apakah situasi dan kondisi yang responden alami merupakan sebuah kelalaian dari pengemudi bus Trans Jogja yang membahayakan pengguna jalan atau bukan. Hasil dari wawancara tersebut kemudian penulis jabarkan melalui tabel sebagai berikut:

**Tabel 4 Hasil Wawancara Penulis Terkait Perilaku Pengemudi Bus Trans Jogja Yang Membahayakan Pengguna Jalan**

Responden	Perilaku Pengemudi bus Trans Jogja Membahayakan Pengguna Jalan	
30 Pengguna Jalan Yang Sering Berdampingan Dengan Bus Trans Jogja di Jalan Raya	Kelalaian	Bukan Kelalaian
10 Pengguna Jasa Bus Trans Jogja	6 orang	4 orang
10 Pejalan Kaki	8 orang	2 orang
10 Pengendara Sepeda Motor	9 orang	1 orang
TOTAL	23 orang	7 orang

Berdasarkan tabel yang tertera di atas, 23 (dua puluh tiga) dari 30 (tiga puluh) orang responden sadar bahwa perilaku ugal-ugalan di jalan raya yang dilakukan oleh pengemudi bus Trans Jogja sebagai bentuk kelalaian yang dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya. 7 (tujuh) responden lainnya beranggapan bahwa situasi atau kondisi yang telah diterangkan sebelumnya merupakan bukan kelalaian dari pengemudi bus Trans Jogja melainkan perusahaan pengelola bus Trans Jogja, pemda Daerah Istimewa Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan serta Ditlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta sebagai pemberi izin dan penanggung jawab penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. Sesuai dengan salah satu dari 10 (sepuluh) asas yang menjadi dasar diselenggarakannya lalu lintas dan angkutan jalan yaitu asas akuntabel yang menegaskan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus dapat dipertanggungjawabkan.<sup>95</sup> Atas dasar tanggapan responden sebagaimana yang telah dijabarkan sebelumnya, penulis melanjutkan wawancara kepada responden terkait dengan pengetahuan responden terhadap adanya peraturan-peraturan yang menjamin keselamatan dan keamanan mereka sebagai pengguna jalan akibat dari kelalaian pengemudi bus Trans Jogja yang hasilnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

---

<sup>95</sup> Pasal 2 huruf b Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

**Tabel 5 Hasil Wawancara Penulis Terkait Adanya Peraturan yang Menjamin Keselamatan dan Keamanan Pengguna Jalan Akibat dari Kelalaian Pengemudi Bus Trans Jogja**

Responden	Adanya Peraturan yang Menjamin Keselamatan dan Keamanan Pengguna Jalan Akibat dari Kelalaian Pengemudi Bus Trans Jogja		
30 Pengguna Jalan Yang Sering Berdampingan Dengan Bus Trans Jogja di Jalan Raya	Mengetahui		Tidak Mengetahui
	Sekedar Mengetahui	Cukup Mengetahui Beberapa Aturan	
10 Pengguna Jasa Bus Trans Jogja	4 orang	2 orang	4 orang
10 Pejalan Kaki	5 orang	3 orang	2 orang
10 Pengendara Sepeda Motor	10 orang	-	-
Total	19 orang	5 orang	6 orang

Berdasarkan uraian sebagaimana tabel di atas, dapat dilihat bahwa hanya sedikit responden yang mengetahui adanya peraturan-peraturan yang menjamin keselamatan dan keamanan akibat dari kelalaian supir bus Trans Jogja dan sebagian besar responden lainnya menjawab tahu akan adanya peraturan-peraturan yang

menjamin keselamatan dan keamanan responden sebagai pengguna jalan akibat dari kelalaian supir bus Trans Jogja namun hanya sebatas mengetahui saja tanpa yakin peraturan-peraturan tersebut diatur dimana dan seperti apa bentuknya. Berdasarkan keseluruhan hasil dari pengamatan penulis sebagaimana yang telah diterangkan melalui tabel-tabel dan masing-masing penjabarannya, dapat dikatakan bahwa masyarakat sebagai pengguna jalan belum sepenuhnya paham terhadap hukum. Hal tersebut terjadi karena tanpa disadari, fiksi hukum sudah sangat mengakar di kehidupan masyarakat kita, dimana fiksi hukum ialah asas yang menganggap bahwa semua orang tahu hukum. Masyarakat dianggap mengerti dan tahu bahwa segala hal apapun itu sudah pasti ada aturan atau hukum yang mengatur tanpa mengetahui bahwa aturan atau hukum tersebut juga mempunyai produk hukum yang dapat memberikan kepastian hukum kepada masyarakat.

Hadirnya hukum dalam masyarakat adalah untuk mengintegrasikan kepentingan-kepentingan yang bertentangan satu sama lainnya. Suatu sistem hukum dikatakan tepat guna atau efektif apabila tindak tanduk masyarakat selaras dengan suatu peraturan hukum yang telah ditetapkan. Hasil pengamatan yang dilakukan oleh penulis terkait responden yang belum mengetahui adanya peraturan-peraturan hukum, mengetahui sebagian, serta hanya sekedar mengetahui tanpa tahu pasti peraturan tersebut diatur dimana dan seperti apa, membuktikan bahwa hukum di dalam masyarakat belum sepenuhnya berjalan secara efektif. Hal tersebut bertolak belakang dengan yang dikemukakan oleh Paul dan Dias mengenai salah

satu syarat untuk menyatakan suatu sistem hukum dapat dikatakan efektif yaitu apabila memenuhi syarat luas atau tidaknya kalangan masyarakat mengetahui isi aturan hukum terkait.<sup>96</sup>

## **B. Bentuk Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengguna Jalan di Yogyakarta**

Soerjono Soekanto mendefinisikan perlindungan hukum sebagai perlindungan yang diberikan kepada subyek hukum dalam bentuk perangkat hukum. perlindungan hukum merupakan upaya untuk melindungi yang dilakukan oleh pemerintah atau penguasa melalui sejumlah peraturan. Bila diartikan secara singkatnya, perlindungan hukum adalah fungsi hukum, yaitu memberikan perlindungan.<sup>97</sup> Perlindungan hukum berkaitan erat dengan kepastian hukum sebagai salah satu dari tiga asas yang diterapkan dalam hukum.

Kepastian hukum bertujuan sebagai penjamin bahwa hukum harus dijalankan dengan cara yang tepat dan harus didasari dengan hukum positif yang jelas, yaitu sebagai suatu aturan dasar atau ketentuan yang tidak multi tafsir sehingga dapat diterapkan dengan jelas. Perlindungan hukum di Indonesia diwujudkan dalam bentuk produk-produk hukum berupa Peraturan Perundang-undangan dan penegakan hukum.

---

<sup>96</sup> Fithriatus Shalihah, *Loc.Cit*

<sup>97</sup> Hukum Online, "Pengertian Perlindungan Hukum dan Cara Memperolehnya"  
<https://www.hukumonline.com/berita/a/perlindungan-hukum-lt61a8a59ce8062?page=all> (diakses pada tanggal 13 Februari 2022 pukul 05.30 WIB)

## **1. Perlindungan Hukum berupa Peraturan Perundang-Undangan**

Pengaturan mengenai perlindungan hukum kepada pengguna jalan atas jaminan keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas termasuk jaminan terhadap korban kecelakaan lalu lintas secara menyeluruh telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kecelakaan lalu lintas ialah suatu ancaman yang mencederai hak atas keselamatan dan keamanan bagi setiap pengguna jalan saat berlalu lintas. UU LLAJ Pasal 1 angka 24 mendefinisikannya sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas biasanya pasti terjadi karena sebelumnya terjadi pelanggaran lalu lintas seperti melawan arus, menerobos lampu APILL, dan lain sebagainya.<sup>98</sup> Pada kecelakaan lalu lintas antar kendaraan bermotor maupun dengan pengguna jalan lainnya, secara umum orang akan mempertanyakan hukuman bagi pelaku penyebab kecelakaan.

Tertib berlalu lintas dan berkeselamatan ialah etika yang seharusnya dijalankan oleh setiap pengguna jalan. Untuk mendapatkan haknya tentu setiap pengguna jalan secara sadar harus menjalankan kewajibannya terlebih dulu. Ketentuan UU LLAJ menegaskan dalam Pasal 105, setiap orang wajib untuk berperilaku tertib dan

---

<sup>98</sup> Wawancara dengan ibu AKP Dwi Pujiastuti, S.H., M.M selaku PS KasiGar SubditGakkum Ditlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta pada tanggal 9 April 2021

mencegah segala hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan serta merusak jalan. Setiap pengguna jalan wajib untuk saling bahu membahu bersinergi bersama demi mewujudkan lalu lintas yang aman dan berkeselamatan.

UU LLAJ dalam memberikan perlindungan kepada korban kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian pengemudi angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum menggunakan asas *presumption of liability*, yaitu pengangkut selalu dianggap bersalah.<sup>99</sup> Hal tersebut dapat dibuktikan dalam ketentuan pada Pasal 188 yang berbunyi “*Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan*”, Pasal 191 yang berbunyi “*Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan pengangkutan*”, dan Pasal 192 ayat (1) yang berbunyi “*Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang*”. Selain itu penanggung jawab atas terjaminnya keselamatan dan keamanan lalu lintas dan angkutan jalan juga dibebankan kepada pemerintah melalui Dinas Perhubungan

---

<sup>99</sup> Galadri Badar Muhammad dan Siti Nurbaiti, “Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkut DMH Trans Terhadap Penumpang yang Menjadi Korban Kecelakaan di Pangandaran”, Jurnal Ilmiah Hukum, Fakultas Hukum Universitas Trisakti, 2019, hlm. 6.

dan Kepolisian Negara Republik Indonesia sejalan dengan ketentuan yang dicantumkan pada Pasal 203 ayat (1) UU LLAJ *“Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”*

Sebagai upaya untuk mendorong tercapainya hak pengguna jalan atas keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas di jalan raya, pemerintah menjamin hak tersebut ke dalam rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang memuat salah satunya ialah manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Perusahaan angkutan umum pun sesuai dengan ketentuan dalam pasal 204, wajib untuk membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman pada rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Terkait pihak yang bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh korban maupun keluarga korban yang diakibatkan oleh kelalaian pengemudi, Pasal 234 ayat (1) menegaskan kepada pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pemilik barang, dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi. Namun ketentuan tersebut tidak berlaku jika adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dihindari atau di luar keahlian pengemudi, disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga, dan/atau yang disebabkan oleh gerakan orang atau hewan walau sebelumnya telah ada tindakan pencegahan. Untuk menjalankan peran sebagai pihak yang bertanggung jawab, perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya

baik asuransi penumpang, awak pegawai yang dipekerjakan, hingga asuransi kecelakaan bagi korban kecelakaan, sebagaimana yang telah diatur oleh pemerintah melalui UU LLAJ dalam Pasal 189, dan Pasal 237. Namun hingga saat penelitian ini dibuat, belum ada aturan penjas yang mengatur bagaimana mekanisme pengaturan ganti kerugian perusahaan angkutan umum atas kerugian yang timbulkan oleh orang yang dipekerjakannya. Selain untuk memberikan jaminan keselamatan dan keamanan kepada pengguna jalan yang “sehat”, UU LLAJ turut memberikan jaminan atas hak-hak korban kecelakaan lalu lintas berupa:

- a. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab dan/atau pemerintah atas terjadinya lakalantas
- b. Memperoleh ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya lakalantas
- c. Serta santunan lakalantas dari perusahaan asuransi yang dibentuk dan dikembangkan oleh pemerintah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Perusahaan asuransi yang dibentuk dan dikembangkan oleh pemerintah yang dimaksudkan ialah PT. Asuransi Jasa Raharja. Perusahaan ini dibentuk secara khusus oleh pemerintah untuk mengelola asuransi kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Dasar pendirian perusahaan ini ialah berdasarkan Peraturan Pemerintah

Nomor 8 Tahun 1965 tentang Pendirian Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Bentuk perlindungan yang diberikan oleh Jasa Raharja berupa:<sup>100</sup>

- a. Asuransi kecelakaan penumpang alat angkutan umum yang dilaksanakan berdasarkan UU Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan jawab Kecelakaan Penumpang

Korban atau ahli waris yang berhak atas santunan dalam aturan ini ialah setiap penumpang yang sah dari alat angkutan umum yang mengalami kecelakaan selama penumpang berada di dalam angkutan sejak pemberangkatan awal angkutan hingga titik akhir tujuan.

- b. Asuransi tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga berdasarkan UU Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

Pihak ketiga ialah korban/ahli waris di luar penumpang alat angkutan umum yang berada dalam suatu kendaraan bermotor dan ditabrak, dimana penyebab kecelakaan adalah pengemudi kendaraan bermotor, maka penumpang kendaraan bermotor tersebut dan sepeda motor pribadi berhak atas santunan.

---

<sup>100</sup> Jasa Raharja  
<https://www.jasaraharja.co.id/profile/tentangkami> (diakses pada tanggal 22 Februari 2022 Pukul 6.38 WIB)

Untuk mendapatkan hak memperoleh santunan dari PT. Jasa Raharja sebagaimana yang telah disinggung sebelumnya, terdapat ketentuan-ketentuan mengenai cara memperoleh santunan tersebut. Ketentuan tersebut antara lain:

- a. Menghubungi kantor jasa raharja terdekat;
- b. Mengisi formulir pengajuan yang diberikan oleh jasa raharja secara percuma berikut lampiran yang berisikan laporan polisi mengenai kecelakaan lalu lintas dari unit laka satlantas polres terdekat atau instansi berwenang lainnya. Formulir ini terbagi menjadi fomulir K1 untuk kecelakaan yang ditabrak kendaraan bermotor dan formulir K2 untuk penumpang angkutan, keduanya dapat diperoleh di polres maupun kantor jasa raharja terdekat;
- c. Keterangan kesehatan dari Rumah Sakit;
- d. Identitas asli korban/ahli waris

Asuransi oleh Jasa Raharja ini harus segera diurus oleh korban/ahli waris agar dapat memperoleh haknya, karena asuransi ini memiliki masa kadaluarsa. Permohonan asuransi dapat dikatakan kadaluarsa apabila Pertama, permohonan baru diajukan setelah 6 bulan dari waktu terjadinya lakalantas. Kedua, uang

santunan tidak diambil atau tidak melakukan penagihan 3 bulan sejak pengajuan atas hak santunan disetujui oleh Jasa Raharja.<sup>101</sup>

Perlindungan hukum atas jaminan keselamatan dan keamanan pengguna jalan baik haknya atas lalu lintas yang aman dan selamat maupun jaminan pengguna jalan sebagai korban kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian pengemudi kendaraan bermotor adalah dengan memberikan jaminan ganti kerugian. Namun adanya jaminan ganti kerugian tersebut tidak menghilangkan tuntutan pidana kepada pelaku penyebab kecelakaan lalu lintas. Hal tersebut dapat dilihat dari ketentuan pidana yang terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) pada Pasal 359 yang memuat ketentuan sanksi pidana atas kelalaian yang menyebabkan matinya seseorang berupa ancaman pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun. Kemudian pada Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pada Pasal 1853 memuat kepentingan-kepentingan keperdataan yang terdiri dari suatu kejahatan atau pelanggaran, dapat diadakan perdamaian. Perdamaian ini tidak tidak sekalipun menghalangi Jawatan Kejaksaan untuk menuntut perkaranya. UU LLAJ secara khusus juga mengenakan sanksi pidana atas kelalaian yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas hingga

---

<sup>101</sup> Ari Dermawan, “Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, *Journal of Law*, No.1 Vol.3 Universitas Medan Area, 2020, hlm. 8.

menimbulkan kerugian terhadap barang maupun korban jiwa seperti yang dituangkan dalam Pasal 310 yaitu sebagai berikut:<sup>102</sup>

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp.1.000.000,00 (satu juta rupiah)
2. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 2.000.000,00 (dua juta rupiah)
3. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah)
4. Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

## **2. Perlindungan Hukum dengan Penegakan Hukum**

Perlindungan hukum dan penegakan hukum merupakan dua ihwal yang berbeda. Namun begitu, keduanya saling melengkapi. Hukum diciptakan untuk memberikan kepastian hukum bagi warga negara melalui perlindungan hukum berupa aturan dan/atau produk-produk hukum untuk kemudian ditegakkan oleh para penegak hukum.

### **a. Peran Penegak Hukum dalam Melindungi Hukum**

---

<sup>102</sup> Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Perihal melindungi hukum ini para penegak hukum memiliki peranan untuk:

- a) Menegakkan supremasi hukum, yaitu menghindari kesenjangan antara pemerintah atau penguasa kepada rakyat, dimana supremasi hukum ialah hukum memiliki kekuasaan mutlak dalam mengatur manusia.
- b) Mewujudkan keadilan, penegak hukum berperan untuk menjalankan tujuan dari dibentuknya hukum yaitu mewujudkan keadilan bagi setiap orang agar dapat menjalankan kewajiban serta mendapatkan hak-hak sebagai warga negara.
- c) Mewujudkan perdamaian, penegak hukum berperan sebagai aktor yang paling dekat dengan warga negara sesuai dengan harapan warga negara untuk hidup dalam keadaan damai, aman, dan terlindungi.<sup>103</sup>

#### **b. Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum**

Soerjono Soekanto dalam bukunya mencantumkan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi penegakan hukum berupa:<sup>104</sup>

- a) Faktor dari hukumnya itu sendiri

Undang-undang yang merupakan produk hukum, dalam pelaksanaan penegakan hukumnya tentu memiliki permasalahan-permasalahan yang

---

<sup>103</sup> Hukum Online, "Perbedaan Perlindungan dan Penegakan Hukum  
<https://www.hukumonline.com/berita/a/perbedaan-perlindungan-dan-penegakan-hukum-lt6230577e1a784?page=all> (diakses pada tanggal 15 Februari 2022 pukul 21.20 WIB)

<sup>104</sup> Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 2008, hlm. 8.

apabila disimpulkan terjadi karena tidak mengikuti asas-asas berlakunya undang-undang, terdapat aturan-aturan yang belum bisa berdiri sendiri sehingga membutuhkan peraturan pelaksana, dan peraturan-peraturan multitafsir dikarenakan ketidakjelasan arti kata-kata sehingga memunculkan kesimpang siuran dalam penerapannya.

b) Faktor penegak hukum

Masing-masing pihak yang membentuk serta menerapkan hukum

c) Faktor sarana dan fasilitas yang mendukung proses berlangsungnya penegakan hukum

d) Faktor masyarakat

Masyarakat turut berperan andil dalam keberlangsungan penegakan hukum, hal ini dikarenakan masyarakat ialah tempat atau lingkungan dimana hukum itu berlaku dan diterapkan

e) Faktor kebudayaan

Sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia dalam pergaulan hidup.

**c. Upaya Penegakan Hukum**

Terdapat dua upaya yang dapat dilakukan dalam menegakan hukum agar tercipta penegakan hukum yang sesuai dengan kaidah-kaidah hukum yang berlaku, yaitu antara lain:

a) Upaya preventif

Upaya ini dimaksudkan untuk mencegah suatu penyimpangan perilaku dalam masyarakat agar tidak terjadi pelanggaran yang menimbulkan kerugian-kerugian bagi masyarakat maupun pihak-pihak terkait

b) Upaya represif

Upaya ini dilakukan setelah atau saat terjadinya suatu pelanggaran. Hal ini dilakukan dalam rangka untuk memulihkan keadaan menjadi seperti semula atau lebih baik dari sebelumnya.

Sebagai upaya untuk mendorong tercapainya hak pengguna jalan atas keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas di jalan raya, pemerintah menjamin hak tersebut ke dalam rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang memuat salah satunya ialah manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Pemerintah mengatur Perencanaan Keselamatan Lalu Lintas dan angkutan jalan ( KLLAJ), pelaksanaan dan pengendalian KLLAJ, Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas, dan pengawasan KLLAJ.<sup>105</sup> Didalamnya mencakup pengguna jalan sebagai salah satu dari lima pilar keselamatan dalam Program Nasional KLLAJ yang terdiri atas:

- Pilar 1 (satu) yaitu sistem yang berkeselamatan;
- Pilar 2 (dua) yaitu jalan yang berkeselamatan;

---

<sup>105</sup> Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- Pilar 3 (tiga) yaitu kendaraan yang berkeselamatan;
- Pilar 4 (empat) yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan; dan
- Pilar 5 (lima) yaitu penanganan korban kecelakaan.

Sebagaimana yang disebutkan di atas, penyusunan pilar 4 (empat) mengenai pengguna jalan yang berkeselamatan, dikoordinasikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.<sup>106</sup> Sehingga dapat disimpulkan pihak yang menjalankan peran sebagai penegak hukum disini ialah Pemerintah Republik Indonesia melalui Dinas Perhubungan dan berkoordinasi dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

### **C. Apakah Pengguna Jalan Sudah Mendapat Perlindungan Hukum atas Keselamatan dan Kemananan Akibat Dari Kelalaian Supir Trans Jogja di Yogyakarta?**

#### **1. Perlindungan Hukum Melalui Ganti Kerugian oleh PT. Anindya Mitra Internasional dan PT. Jasa Raharja**

Pengemudi yang berperilaku lalai, sering ugal-ugalan di jalan, melanggar rambu lalu lintas dan lampu APILL ialah perbuatan yang tidak beretika dan merampas hak atas keselamatan dan keamanan tidak hanya atas dirinya saja, melainkan pengguna jalan lainnya. Peristiwa kecelakaan lalu lintas yang melibatkan satu armada bus Trans Jogja dengan seorang pengendara motor pada akhir tahun 2019 lalu ialah contoh akibat dari kelalaian yang dilakukan oleh

---

<sup>106</sup> Pasal 4 ayat (1) dan (5) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

pengemudi bus Trans Jogja sebagai angkutan umum andalan perkotaan DIY. Kecelakaan lalu lintas ini terjadi di Jalan Padjajaran, Simpang Empat UPN Veteran Yogyakarta, Desa Condongcatur Kecamatan Depok Kabupaten Sleman pada tanggal 27 November 2019 sekitar pukul 10.00 WIB. Kecelakaan ini terjadi akibat kelalaian pengemudi bus Trans Jogja yang menerobos lampu APILL yang saat itu sudah menyala merah dengan kecepatan sekitar 50 km/jam sampai dengan 60 km/jam melaju dari arah barat yaitu Halte Amikom menuju yaitu Halte *Portable* Polsek Depok Timur yang telah diketahui oleh pengemudi bus sejak 10 meter hingga 15 meter dari APILL, menabrak seorang pengendara sepeda motor dari arah utara yaitu Condongcatur menuju ke selatan yaitu Babarsari.

PT. Anindya Mitra Internasional atau PT. AMI selaku operator pengelola Trans Jogja turut bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh kelalaian supir bus Trans Jogja yang diperkerjakannya. Menanggapi kecelakaan lalu lintas yang terjadi tersebut, PT. AMI melakukan langkah awal dengan melakukan investigasi secara mandiri dengan turut mengikuti prosedur ketentuan penyelidikan yang dilakukan oleh kepolisian. Investigasi secara mandiri dilakukan dengan tujuan untuk membantu kepolisian dalam mengumpulkan data dan fakta kejadian untuk selanjutnya dilakukan klarifikasi.<sup>107</sup> Kemudian selanjutnya setelah mendapatkan data dan fakta diperoleh pengakuan dari pengemudi bahwa pada saat kejadian,

---

<sup>107</sup>Suara Jogja.id, “Begini Tanggapan PT AMI Usai Pelajar Ditabrak Trans Jogja Hingga Meninggal” <https://jogja.suara.com/read/2019/11/28/125754/begini-tanggapan-pt-ami-usai-pelajar-ditabrak-trans-jogja-hingga-meninggal> (diakses pada tanggal 23 Februari 2022 Pukul 12.38 WIB)

benar adanya saat mengemudikan bus Trans Jogja ia melakukan pelanggaran lalu lintas dengan menerobos lampu APILL yang sudah berwarna merah. Atas temuan fakta tersebut, PT. AMI melakukan pemecatan kepada pengemudi bus Trans Jogja beserta pramugara atau kondektur bus yang saat itu sedang bertugas. Alasan pemutusan hubungan kerja tersebut selain dengan jelas dikarenakan oleh fakta lapangan, juga dikarenakan pengemudi beserta pramugara pada awalnya memberikan keterangan palsu dengan berdalih saat sebelum lakalantas terjadi, kondisi lampu APILL masih berwarna kuning. Hal tersebut mengakibatkan citra bus Trans Jogja semakin buruk.<sup>108</sup>

Melalui proses persidangan, insiden kecelakaan lalu lintas ini diputus oleh hakim bahwa pengemudi sebagai terdakwa berdasarkan putusan Pengadilan Negeri Sleman Nomor 64/Pid.Sus/2020/PN.Smn tanggal 09 April 2020, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah karena tindak pidana atas kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan menyebabkan meninggalnya orang lain sebagaimana yang diatur dalam pasal 310 ayat 4 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan mendakwakan pidana penjara selama 10 (sepuluh) bulan dan denda sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah)

---

<sup>108</sup> Merdeka.com, “Pengelola Sebut Sopir dan Pramugara Trans Jogja Sempat beri Keterangan Palsu”  
<https://www.merdeka.com/peristiwa/pengelola-sebut-sopir-dan-pramugara-trans-jogja-sempat-beri-keterangan-palsu.html> (diakses pada tanggal 23 Februari 2022 Pukul 12.53 WIB)

dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar maka digantikan dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan.<sup>109</sup>

Salah satu bentuk perlindungan hukum sebagaimana yang telah disinggung sebelumnya, PT. AMI sebagai perusahaan angkutan umum berdasarkan pasal 191 UU LLAJ turut diwajibkan untuk menjadi pihak yang bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan. UU LLAJ menegaskan bahwa korban kecelakaan lalu lintas berhak memperoleh ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya lakalantas. Terkait ganti kerugian ini secara pelaksanaannya cukup sulit untuk dilakukan. Sulit dalam arti belum ada ketentuan aturan hukum pelaksana yang mengatur prosedur ganti kerugian termasuk besaran jumlah ganti rugi apabila berbentuk nominal materi. Secara umum pelaksanaannya hanya berupa tali kasih atau secara kekeluargaan saja.<sup>110</sup> Bentuk ganti kerugian yang dilakukan oleh PT. AMI kepada korban/ahli waris dalam insiden lakalantas ini ialah berupa santunan. Direktur PT. AMI ibu Dyah Puspitasari dalam wawancara kepada media Tagar.id mengemukakan jika tentu PT. AMI sudah pasti memberikan santunan kepada korban/ahli waris sebagai perwujudan dalam

---

<sup>109</sup> Putusan Pengadilan Negeri Sleman Nomor 64/Pid.Sus/2020/PN.Smn tanggal 09 April 2020

<sup>110</sup> Wawancara dengan Bapak Yohanes Nunung Dwi Saputra, S.T., M.Eng selaku Kepala Seksi Keselamatan Transportasi Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta pada tanggal 8 April 2021

menjalankan SOP perusahaan dan memberikan dukungan moral kepada ahli waris korban.<sup>111</sup>

Berdasarkan Pasal 239 UU LLAJ pemerintah memberikan jaminan kepada pengguna jalan akibat kecelakaan lalu lintas berupa program asuransi yang kemudian dibentuk dan dikembangkan oleh PT. Jasa Raharja sebagai perusahaan yang mengelola asuransi kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Pelaksanaan peran Jasa Raharja terkait dengan insiden lakalantas ini ialah memberikan santunan kepada ahli waris korban berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16 Tahun 2017 tentang Besar Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebesar Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah)<sup>112</sup>. Santunan ini disampaikan langsung kepada orang tua korban selaku ahli waris korban yang sah oleh Kepala Cabang Jasa Raharja DIY, Bapak Akhdiyat Setya Purnama di kediaman keluarga korban.<sup>113</sup>

## **2. Perlindungan Hukum Melalui Penegakan Hukum Oleh Dinas Perhubungan DIY dan Ditlantas Polda DIY**

---

<sup>111</sup> Tagar.id, “Langkah Pengelola Trans Jogja Setelah Pelajar Tewas” <https://www.tagar.id/langkah-pengelola-trans-jogja-setelah-pelajar-tewas> (diakses pada tanggal 23 Februari 2022 pukul 14.35 WIB)

<sup>112</sup> Pasal 3 ayat (2) huruf a Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 16/PMK.010/2017 tentang Besar Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>113</sup> Detiknews, “Pemotor Tewas Tertabrak Trans Jogja, Keluarga Korban Terima Santunan” <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-4805422/pemotor-tewas-tertabrak-trans-jogja-keluarga-korban-terima-santunan?single=1> (diakses pada tanggal 23 Februari 2022 Pukul 16.23 WIB)

Guna mewujudkan jaminan atas keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat kelalaian pengemudi bus Trans Jogja diperlukan perlindungan hukum melalui penegakan hukum. Penegakan hukum akan berjalan secara praktis dan efektif apabila melibatkan aparat penegak hukum didalamnya. Perihal aparat penegak hukum dalam penelitian ini ialah Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta dan Ditlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta.

a. Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta

Baik dalam Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek maupun Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum ada yang mengatur secara tertulis bagaimana mekanisme penegakan yang dapat dilakukan secara mandiri oleh Dinas Perhubungan terhadap pengemudi angkutan umum. Sehingga pada pelaksanaannya, Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan Kepolisian dalam menegakkan tertib lalu lintas yang aman dan berkeselamatan.

Upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan DIY dalam rangka memberikan jaminan keselamatan dan keamanan kepada pengguna jalan dalam penyelenggaraan angkutan jalan yang berkeselamatan adalah dengan melakukan inspeksi terhadap pemenuhan aspek keselamatan pada angkutan umum sesuai dengan peraturan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan yaitu Peraturan

Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.2574/AJ.403/DRJD/2017 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan adanya peraturan tersebut, Dinas Perhubungan DIY rutin melakukan inspeksi terhadap perusahaan pengelola Trans Jogja yakni PT. AML. Inspeksi yang dilakukan terdiri atas pemeriksaan terhadap kondisi kelayakan kendaraan dan pemeriksaan terhadap pengemudi.<sup>114</sup> Kegiatan inspeksi oleh Dinas Perhubungan DIY dilaksanakan di tiap terminal titik awal keberangkatan bus Trans Jogja seperti Terminal Condong Catur, Terminal Jombor, Terminal Giwangan, dsb. Inspeksi kendaraan dilakukan dengan pemeriksaan kondisi fisik kendaraan seperti rem, lampu utama, lampu *sign*, emisi gas buang, dsb. Apabila ditemukan pelanggaran seperti kadar emisi gas buang melebihi ketentuan, maka akan dilakukan peneguran kepada perusahaan dan penilangan langsung. Bus yang tercatat melanggar, dilarang untuk beroperasi dan harus digantikan dengan bus cadangan. Inspeksi terhadap pengemudi dilakukan dengan pemeriksaan kondisi fisik dan psikologis supir dalam keadaan prima atau tidak. Pengemudi juga selama mengoperasikan kendaraannya akan selalu dipantau melalui *CCTV* yang terdapat pada kabin bus dan terhubung langsung dengan ruang pantau atau *CC ROOM* di Kantor Dinas Perhubungan DIY.<sup>115</sup>

---

<sup>114</sup> Wawancara dengan Bapak Rizki Budi Utomo, S.T., M.T selaku Kepala Seksi Angkutan Umum Dalam Trayek Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta.

<sup>115</sup> *Ibid.*

Terkait dengan bus Trans Jogja yang acap kali terlibat dalam kecelakaan lalu lintas, Dinas Perhubungan DIY akan melakukan *cross check* terlebih dahulu untuk memastikan apakah kecelakaan disebabkan oleh pengemudi bus Trans Jogja atau pihak lainnya. Seluruh aduan kecelakaan yang masuk kepada Dinas Perhubungan akan terekam pada *CCTV* yang letaknya berada dalam kabin bus. Selain itu bus Trans Jogja juga dilengkapi dengan *GPS* dan alat pendeteksi kecepatan yang terpantau dari ruang pengawas Dinas Perhubungan DIY. Alat-alat inilah yang kemudian dapat dijadikan sebagai bukti dalam persidangan apabila kecelakaan lalu lintas diakibatkan oleh kelalaian supir bus Trans Jogja.<sup>116</sup> Selanjutnya untuk meminimalisir keterlibatan Trans Jogja sebagai dalang kecelakaan lalu lintas, Dinas Perhubungan DIY bersama dengan PT. AMI saling berkoordinasi untuk sama-sama mengevaluasi kinerja Trans Jogja setiap tiga bulan sekali. Apabila Dinas Perhubungan menemukan pelanggaran yang terjadi di dalam kabin bus saat sedang beroperasi, pihaknya akan melakukan teguran kepada PT. AMI untuk kemudian ditindaklanjuti oleh PT. AMI. Contohnya ialah pengemudi bus yang sengaja memutar dan merusak *CCTV* dalam bus. Pelanggaran ini termasuk ke dalam kesalahan berat yang berakibat pengemudi bus dikenakan SP 3 hingga berujung pemecatan.<sup>117</sup>

---

<sup>116</sup> *Ibid.*

<sup>117</sup> *Ibid.*

Upaya lain yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan DIY adalah dengan melaksanakan sosialisasi rutin yang dilaksanakan setiap tahun. Pada tahun ini sosialisasi dilakukan kepada masyarakat usia 15 sampai dengan 29 tahun karena usia tersebut termasuk usia rentan dan banyak terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Pada sosialisasi tersebut, Dinas Perhubungan DIY turut menganjurkan kepada masyarakat untuk banyak menggunakan angkutan umum terutama Trans Jogja.<sup>118</sup>

b. Ditlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta

Penegakan hukum yang ditujukan kepada pengendara kendaraan bermotor khususnya pengemudi angkutan umum akan efektif apabila Kepolisian Republik Indonesia berperan aktif di dalamnya. Hal ini dikarenakan Kepolisian memiliki kewenangan dalam melakukan pengawasan serta penegakan langsung kepada pelanggar lalu lintas. Unit bidang dalam Kepolisian pada penelitian ini ialah Ditlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta. Sehubungan dengan hal tersebut, maka penulis melakukan penelitian lebih lanjut dengan melakukan wawancara kepada pihak Ditlantas Polda DIY ibu AKP Dwi Pujiastuti, S.H., M.M selaku PS KasiGar Subdit Gakkum Ditlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta.

Menurut penuturan ibu AKP Dwi Pujiastuti, S.H., M.M, dalam menyelenggarakan lalu lintas yang aman dan berkeselamatan, terdapat berbagai unsur yang terlibat didalamnya, termasuk apabila terjadi kecelakaan lalu lintas.

---

<sup>118</sup> Wawancara dengan Bapak Yohanes Nunung Dwi Saputra, S.T., M.Eng selaku Kepala Seksi Keselamatan Transportasi Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta pada tanggal 8 April 2021

Keterlibatan tersebut terdiri atas manusia sebagai pengendara, kondisi kendaraan, kelayakan jalan, dan kondisi di lingkungan sekitarnya dengan presentase yang berbeda. Setiap kecelekaan lalu lintas sudah pasti terjadi karena sebelumnya terjadi pelanggaran lalu lintas seperti melawan arus, menerobos APILL, tidak patuh pada rambu-rambu lalu lintas, dsb. <sup>119</sup>

Pada kasus kecelakaan yang melibatkan pengemudi bus Trans Jogja dengan pengendara sepeda motor adalah contoh nyata kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi bus Trans Jogja dengan menerobos lampu APILL tanpa memperlambat laju kendaraan hingga akhirnya terjadi tabrakan. Perilaku lalai pengemudi bus Trans Jogja tersebut melanggar ketentuan berlalu lintas yang tertib, aman, dan berkeselamatan. Pihak Ditlantas Polda DIY turut mendapatkan keluhan dari masyarakat terkait dengan sering ditemukannya oknum pengemudi bus Trans Jogja yang melaju secara ugal-ugalan baik saat kondisi jalan sedang lengang maupun padat, tanpa diketahui alasan pengemudi berperilaku seperti demikian mengingat pengemudi bus Trans Jogja saat ini tidak lagi diwajibkan memiliki target setoran.

Terkait dengan permasalahan hukum tersebut Ditlantas Polda DIY apabila melihat secara kasat mata pelanggaran yang terjadi, maka akan dilakukan tindakan langsung berdasarkan ketentuan dalam UU LLAJ. Penindakan langsung dilakukan

---

<sup>119</sup> Wawancara dengan ibu AKP Dwi Pujiastuti, S.H., M.M selaku PS KasiGar SubditGakkum Ditlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta pada tanggal 9 April 2021

dengan penilangan yang didasari oleh Pasal 287 ayat (2) jo. Pasal 106 ayat (4) huruf c UU LLAJ serta Pasal 287 ayat (5) jo. Pasal 106 ayat (4) huruf g jo. Pasal 115 huruf a UU LLAJ. Kedua pasal ini memuat sanksi bagi pelanggar berupa hukuman pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Selain penilangan langsung, saat ini penilangan dapat dilakukan dengan pemantauan melalui teknologi informasi kamera *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang terpasang pada setiap persimpangan APILL, apabila tertangkap melakukan pelanggaran, akan mendapatkan surat pelanggaran yang ditujukan kepada pelanggar melalui perusahaan pengemudi bus Trans Jogja.<sup>120</sup> Upaya Ditlantas DIY dalam meminimalisir terjadinya lakalantas adalah dengan memberikan edukasi rutin kepada pengemudi angkutan umum terkait etika mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum yang tertib, aman, dan berkeselamatan.<sup>121</sup>

c. Faktor-Faktor Yang Menjadi Penghambat dan Pendukung Dalam  
Mengimplementasikan Upaya Perlindungan Hukum Terhadap  
Keselamatan dan Keamanan Pengguna Jalan Akibat Kelalaian Pengemudi  
Bus Trans Jogja

---

<sup>120</sup> *Ibid.*

<sup>121</sup> *Ibid.*

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis, dapat ditemukan beberapa faktor yang mempengaruhi implementasi upaya perlindungan hukum terhadap keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat kelalaian pengemudi bus Trans Jogja. Faktor-faktor tersebut diperoleh berdasarkan peranan penyelenggara jalan dalam berlalu lintas terdiri atas masyarakat sebagai pengguna jalan, pengemudi bus Trans Jogja, PT. AMI sebagai perusahaan pengelola Bus Trans Jogja, Dinas Perhubungan DIY, dan Kepolisian. Adapun faktor-faktor tersebut dibagi menjadi dua yaitu faktor penghambat dan faktor pendukung. Faktor-Faktor yang menjadi penghambat dalam implementasi upaya perlindungan hukum terhadap keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat kelalaian pengemudi bus Trans Jogja antara lain:

1. Mekanisme Pelaksanaan Aturan Ganti Kerugian Oleh Perusahaan Angkutan Umum Tidak Diatur Secara Lanjut

Pengaturan mengenai kewajiban perusahaan dalam menggantikan kerugian yang diakibatkan oleh orang yang dipekerjakannya secara nyata telah diatur dalam perundang-undangan seperti yang tercantum pada Pasal 188 dan Pasal 191 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun begitu, belum ada peraturan pelaksana yang menjadi aturan pengikat yang sifatnya memaksa perusahaan angkutan umum untuk melaksanakan kewajibannya. Sehingga pada pelaksanaannya secara nyata, perusahaan angkutan umum terkesan seperti melempar tanggung jawab ganti kerugian ini kepada PT. Jasa Raharja

sebagai perusahaan asuransi. Bilapun perusahaan angkutan umum sadar akan tanggung jawab ganti kerugian ini, perusahaan tetap tidak memiliki pedoman secara khusus dalam melaksanakan kewajibannya sebagaimana Pemerintah menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1965 tentang Pendirian Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja sebagai pedoman PT. Jasa Raharja dalam melaksanakan tanggung jawabnya kepada korban kecelakaan lalu lintas.

## 2. Kurangnya Pengetahuan Pengguna Jalan Atas Produk Hukum Yang Menjamin Keselamatan dan Keamanannya Dari Perilaku Lalai Pengemudi Bus Trans Jogja

Faktor warga masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, aman, dan berkeselamatan sangat berpengaruh terhadap efektivitas berlakunya jaminan perlindungan yang diberikan kepada masyarakat sebagai pengguna jalan akibat perilaku lalai pengemudi Bus Trans Jogja. Hal ini dapat dilihat pada tabel 4 bahwa sebagian besar pengguna jalan sadar akan perilaku pengemudi Bus Trans Jogja karena kelalaiannya dapat membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas. Namun kesadaran tersebut tidak didasari oleh pengetahuan pengguna jalan terhadap adanya peraturan-peraturan yang menjamin hak atas keselamatan dan keamanannya. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel 5 dimana penulis mengambil kesimpulan bahwa pengguna jalan yang belum mengetahui adanya peraturan-peraturan

hukum, mengetahui sebagian, serta hanya sekedar mengetahui tanpa tahu pasti peraturan tersebut diatur dimana dan seperti apa, membuktikan bahwa hukum di dalam masyarakat belum sepenuhnya berjalan secara efektif.

### 3. Sarana dan Prasarana Jalan Yang Tidak Memadai

Pengadaan jaringan trayek bus Trans Jogja yang masih menggunakan jalur umum lalu lintas membuat ruang gerak bus Trans Jogja menjadi terbatas. Tidak adanya jalur khusus membuat bus Trans Jogja seperti tidak ada bedanya dengan kendaraan bermotor lainnya. Cita-cita pemerintah DIY adalah ingin membuat Trans Jogja sebagai satu-satunya moda transportasi umum yang memberikan pelayanan terbaik bagi masyarakat DIY sehingga masyarakat mau menggunakan angkutan umum dalam bermobilisasi. Kebutuhan akan jalur khusus berguna agar kecelakaan yang melibatkan bus dengan pengguna jalan lainnya dapat diminimalisir semaksimal mungkin.

Selain faktor penghambat sebagaimana yang tertera di atas, implementasi upaya perlindungan hukum terhadap keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat kelalaian pengemudi bus Trans Jogja dapat berjalan tepat guna dengan didukung oleh faktor-faktor sebagai berikut:

#### 1. Penegakan Hukum Yang Progresif

Penegakan hukum dalam hal ini ialah penegakan hukum yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan DIY dan Ditlantas Polda DIY. Pada penegakan

hukum yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan DIY berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis sebagaimana yang telah penulis jabarkan melalui penjelasan pada sub bab nomor 2 bagian a, Dinas Perhubungan melakukan upaya pengawasan berupa inspeksi terhadap pemenuhan aspek keselamatan pada angkutan umum sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.2574/AJ.403/DRJD/2017 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Disamping itu Dinas Perhubungan DIY juga mengupayakan sosialisasi rutin yang diberikan setiap setidaknya setahun sekali kepada masyarakat.

Selain melalui Dinas Perhubungan DIY, penegakan hukum progresif juga ditunjukkan oleh Ditlantas Polda DIY melalui tindakan penilangan langsung apabila secara kasat mata menangkap pelaku pelanggaran lalu lintas dan juga penilangan melalui teknologi informasi kamera *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang terpasang pada setiap persimpangan APILL dan terhubung dengan aplikasi e-tilang, yang apabila tertangkap melakukan pelanggaran, pelanggar akan mendapatkan surat pelanggaran lalu lintas yang berisikan keterangan pelanggaran beserta denda yang harus dibayarkan tanpa mengikuti proses persidangan.

## 2. Adanya Layanan Aduan Masyarakat

Layanan aduan masyarakat ini dapat dilakukan langsung kepada Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta melalui *hotline* telp 0274-485775

atau 0822-4357-6006, dan/atau kepada PT. Anindya Mitra Internasional (PT. AMI) melalui *hotline* telp 0819-0402-0535. Adanya layanan ini sangat membantu masyarakat dalam menyampaikan aspirasinya terhadap beroperasinya Trans Jogja.

### 3. Kemudahan Klaim Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas PT. Jasa Raharja

Adanya ketentuan yang jelas dalam mengatur mekanisme pemberian santunan dan ganti kerugian terhadap korban/ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana pemerintah mewujudkannya dalam bentuk Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1965 tentang Pendirian Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Korban/ahli waris dapat mengurus klaim asuransi sesuai dengan jenis penanganan akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana yang telah penulis jelaskan dalam sub bab nomor 1 mengenai mekanisme perlindungan hukum melalui ganti kerugian oleh PT. Jasa Raharja.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah penulis jelaskan sebelumnya tentang perlindungan hukum terhadap keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat dari kelalaian supir Trans Jogja di Yogyakarta, maka dapat diambil kesimpulan berupa:

1. Bentuk perlindungan hukum terhadap keselamatan dan keamanan pengguna jalan di Yogyakarta diwujudkan dalam bentuk perlindungan hukum melalui peraturan perundang-undangan dan perlindungan hukum melalui penegakan hukum. Pertama, Perlindungan hukum melalui peraturan perundang-undangan diwujudkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 188, Pasal 191, Pasal 192 ayat (1), Pasal 203 ayat (1), dan Pasal 234 ayat (1) serta Jaminan penanganan kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa oleh PT. Jasa Raharja berupa Asuransi kecelakaan penumpang alat angkutan umum yang dilaksanakan berdasarkan UU Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan jawab Kecelakaan Penumpang dan Asuransi tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga berdasarkan UU Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Kedua, Perlindungan Hukum melalui penegakan hukum yaitu perlindungan dengan bantuan aparat penegak hukum dalam menegakkan produk-produk hukum berkenaan dengan hak pengguna jalan atas keselamatan dan

keamanan dalam berlalu lintas. Penegakan hukum dilakukan oleh Pemerintah melalui Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta dan berkoordinasi dengan Kepolisian Republik Indonesia melalui Ditlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta. Dalam penegakannya Dinas Perhubungan DIY berkoordinasi dengan Kepolisian melalui Ditlantas Polda DIY, hal ini disebabkan belum ada pengaturan yang mengatur secara tertulis mengenai mekanisme penegakan yang dapat dilakukan oleh Dinas Perhubungan DIY secara mandiri. Upaya penegakan hukum yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan DIY dan Ditlantas Polda DIY terbagi menjadi dua, yaitu upaya penegakan preventif dan represif. Upaya preventif dilakukan oleh Dinas Perhubungan DIY dengan melakukan inspeksi aspek keselamatan terhadap perusahaan pengelola Trans Jogja yakni PT. AMI berupa pemeriksaan kelayakan kendaraan, pemeriksaan kondisi pengemudi, dan pengadaan sosialisasi kepada masyarakat rutin setiap tahun serta evaluasi rutin bersama dengan PT. AMI terkait dengan operasional Trans Jogja setiap tiga bulan sekali. Upaya represif oleh Dinas Perhubungan DIY ialah peneguran kepada perusahaan. Kemudian, upaya preventif yang dilakukan oleh Ditlantas Polda DIY adalah pengawasan, pemberian edukasi rutin kepada pengemudi angkutan umum, dan pemantauan lalu lintas di pos-pos persimpangan jalan. Lalu, upaya represif yang dilakukan oleh Ditlantas Polda DIY atas pelanggaran lalu lintas adalah melalui penilangan baik secara langsung ataupun tilang elektronik. Pada pelaksanaannya, terdapat beberapa pos-pos penjagaan lalu lintas yang kosong tidak ada petugas yang berjaga. Selain itu di persimpangan lalu lintas yang terjadi kepadatan, masih sering dijumpai bus

Trans Jogja yang melaju secara ugal-ugalan karena kurangnya pengawasan dan ketegasan petugas dalam menindaklanjuti oknum pengemudi tersebut.

2. Pelaksanaan perlindungan hukum atas keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat dari kelalaian supir bus Trans Jogja belum sepenuhnya terlaksana dengan baik. Hal ini dikarenakan belum ada aturan yang mengatur secara khusus mengenai pemberian ganti kerugian yang wajib dilakukan oleh perusahaan angkutan umum darat atas segala kerugian yang diderita oleh penumpang, pemilik barang, dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi atau orang yang dipekerjakannya. Sehingga perusahaan angkutan umum darat bertanggungjawab seakan-akan hanya untuk menggugurkan beban moral kepada ahli waris/keluarga korban. PT. AMI sebagai perusahaan yang mempunyai tanggung jawab mutlak atas orang yang dipekerjakannya terhadap kecelakaan lalu lintas menimbulkan korban jiwa yang melibatkan bus Trans Jogja dengan pengendara sepeda motor ialah hanya berupa tali kasih dengan bentuk berupa santunan yang diberikan kepada ahli waris korban sebagai perwujudan dalam menjalankan SOP perusahaan dan memberikan dukungan moral kepada ahli waris korban. Kemudian pertanggungjawaban perusahaan atas kerugian sebagaimana yang diatur dalam perundang-undangan hanya sebatas pada kerugian materiil, dan membebaskan tuntutan pidana hanya kepada pengemudi Trans Jogja sebagai orang yang dipekerjakannya.

Namun disamping hal tersebut, korban dan ahli waris korban sudah mendapatkan perlindungan hukum berupa ganti kerugian oleh PT. Jasa Raharja, berupa santunan kepada ahli waris korban berdasarkan Peraturan

Menteri Keuangan Nomor 16 Tahun 2017 tentang Besar Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebesar Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah). Adanya jaminan ganti kerugian tersebut tidak menghilangkan tuntutan pidana kepada pelaku penyebab kecelakaan lalu lintas. Pengemudi bus Trans Jogja ditetapkan sebagai terdakwa berdasarkan putusan Pengadilan Negeri Sleman Nomor 64/Pid.Sus/2020/PN.Smn tanggal 09 April 2020.

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah penulis jelaskan sebelumnya tentang perlindungan hukum terhadap keselamatan dan keamanan pengguna jalan akibat dari kelalaian supir Trans Jogja di Yogyakarta, maka penulis akan memberikan beberapa saran, berupa:

1. Perlunya ketegasan aparat penegak hukum dalam menertibkan oknum-oknum pengemudi bus Trans Jogja yang melaju ugal-ugalan terutama saat jam-jam padat kendaraan, dengan menambah personil yang disebarluaskan di berbagai trayek perlintasan bus Trans Jogja.
2. Perlunya pemerintah membuat peraturan pelaksana khusus untuk mengatur mekanisme ganti kerugian oleh perusahaan angkutan umum darat yang berisikan pedoman prosedur ganti kerugian termasuk besaran jumlah ganti rugi apabila berbentuk nominal materi. Karena selama ini secara umum pelaksanaan ganti kerugian hanya berupa tali kasih atau secara kekeluargaan saja. Serta peraturan pemerintah yang khusus mengatur pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum darat diluar pertanggungjawaban kerugian materiil.

3. Kepada perusahaan pengelola Trans Jogja diharapkan semakin selektif dalam memilih calon pengemudi bus, semakin rutin dalam menanamkan pentingnya etika kerja dan etika mengemudi yang berkeselamatan, serta memberikan *reward* kepada pengemudi teladan disetiap bulannya agar pengemudi memiliki rasa kompetitif untuk terus memberikan pelayanan terbaiknya selama menjalankan tugas.

## DAFTAR PUSTAKA

### 1. BUKU

- \_\_\_\_\_, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- \_\_\_\_\_, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013
- \_\_\_\_\_, *Perbuatan Melawan Hukum Oleh Pemerintah*, Cahaya Atma Pustaka Yogyakarta, 2014.
- Abdul Kadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004
- Ahmad Nur Fuad, Cekli Setya Pratiwi, M. Saiful Aris, *Hak Asasi Manusia dalam Perspektif Islam*, Madani, Malang, 2010.
- Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006.
- Amran Suadi, *Sosiologi Hukum: Penegakan, Realitas, dan Nilai Moralitas Hukum*, Prenamedia Group, Jakarta, 2018.
- Bernard L. Tanya, *Teori Hukum: Strategi Tertib Manusia, Lintas Ruang dan Generas*, Genta Publishing, Yogyakarta, 2010.
- CST Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, Balai Pustaka, 1980.
- CST Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1980.
- Fithriatus Shalihah, *Sosiologi Hukum*, Raja Grafindo Persada, Depok, 2017.
- H.M.N Purwosujipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1981.
- Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006.
- Lukman Santoso AZ Yahyanto, *Pengantar Ilmu Hukum: Sejarah, Pengertian, Konsep Hukum, Aliran Hukum dan Penafsiran Hukum*, Setara Press, Malang, 2016.
- M. Luqman Hakim, *Deklarasi Islam tentang HAM*, Risalah Gusti Surabaya, 2000.

- Mohammad Daud Ali, *Hukum Islam: Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Islam di Indonesia*, Rajawali Press, Jakarta, 2014.
- Muchsin, *Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia*, Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, Surakarta, 2003.
- Muhammad Sadi Is, *Pengantar Ilmu Hukum*, Edisi 1, Kencana, Jakarta, 2015.
- Mujaid Kumkelo, Moh. Anas Kholish, Fiqh Vredian Aulia Ali, *FIQH HAM: Ortodoks dan Liberalisme Hak Asasi Manusia dalam Islam*. Setara Press, Malang, 2015
- Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum: Pendekatan Kontemporer*, Citra Aditya Bakti Bandung, 2002.
- Phillipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Bina Ilmu Surabaya, 1987
- R. Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009.
- R. Wirjono Projodikoro, *Perbuatan Melawan Hukum*, Sumur, Bandung, 1994.
- Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003.
- Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Perubahan Sosial Suatu Tinjauan Teroritis Serta Pengalaman-Pengalaman di Indonesia*, Genta Publishing, Yogyakarta, 2009.
- \_\_\_\_\_, *Sisi-Sisi Lain dari Hukum di Indonesia*, Kompas, Jakarta, 2003.
- Setiono, *Rule of Law Supremasi Hukum*, Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, Surakarta, 2004.
- Soedikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum*, Liberty, Yogyakarta, 2003.
- Soerdjono Dirdjosisworo, *Pengantar Ilmu Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2008.
- Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2008.
- Subekti dan Tjitrosudibjo, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Pradnya Paramita, Jakarta, 2002.
- Subekti, *Hukum Perjanjian*, Intermasa, Jakarta, 1987.
- Suratman dan Phipps Dillah, *Metode Penelitian Hukum*, Alfabeta, Bandung, 2014.
- Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, dan Hari Pramono, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991.

Syekh Syaikat Hussain, *Hak Asasi Manusia Dalam Islam*, Terj. Abdul Rochim, Gema Insani Press Jakarta, 1966.

Titik Triwulan T. dan H. Ismu Gunadi Widodo, *Hukum Tata Usaha Negara dan Hukum Acara Peradilan Tata Usaha Negara Indonesia*, Kencana, Jakarta, 2011.

## **2. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas dalam Keadaan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas

Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2008 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 10 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

## **3. PUTUSAN PENGADILAN**

Pengadilan Negeri Sleman Nomor 64/Pid.Sus/2020/PN.Smn tanggal 09 April 2020.

## **4. JURNAL**

Ana Ramadhayanti, Pengaruh Pengguna Transportasi Berkelanjutan dan Disiplin Berlalu Lintas Terhadap Dampak Tingkat Keselamatan Berkendara (Safety Riding) dalam Studi Kasus Penumpang Angkutan Umum M.19 Kranji (Bekasi)-PGC(Cililitan), *Jurnal Kajian Ilmiah*, Edisi No. 1 Vol. 18, 2018.

Ari Dermawan, Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *Journal Of Law*, Edisi No. 1 Vol. 3, 2020.

Galadri Badar Muhammad dan Siti Nurbaiti, Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkut DMH Trans Terhadap Penumpang yang Menjadi Korban Kecelakaan di Pangandaran, *Jurnal Ilmiah Hukum*, 2019.

Rabiah Z Harahap, Aspek Hukum Perlindungan Terhadap Penumpang Bus Dalam Mewujudkan Perlindungan Konsumen, *Jurnal Hukum De Lega Lata*, Edisi No. 1 Vol. 1, 2016.

Rio Bagus Firmansyah Al Rasyid, Kualitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi Deskriptif tentang Kualitas Pelayanan Jasa Angkutan Umum Perum Damri Unit Angkut Bus Khusus Gresik-Bandara Juanda, *Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik*, Edisi No. 2 Vol. 3, 2015.

Satya Lesmana, Pengelolaan Pelayanan Transportasi Publik: Studi Kasus Pengelolaan Trans Jogja. *Skripsi Politik dan Pemerintahan*, 2013.

## 5. INTERNET

Detiknews, “Pemotor Tewas Tertabrak Trans Jogja, Keluarga Korban Terima Santunan”, <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-4805422/pemotor-tewas-tertabrak-trans-jogja-keluarga-korban-terima-santunan?single=1>, Akses pada tanggal 23 Februari 2022.

Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Jawa Barat, “Mengenal Bus Rapid Transit (BRT)”, <http://dishub.jabarprov.go.id/artikel/view/566.html>, Akses pada tanggal 15 Juli 2020.

Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta, “Data Trans Jogja”. <https://dishub.jogjaprov.go.id/trans-jogja>, Akses pada tanggal 1 Juli 2020

Hukumonline.com, “Pengertian Perlindungan Hukum dan Cara Memperolehnya”, <https://www.hukumonline.com/berita/a/perlindungan-hukum-lt61a8a59ce8062?page=all>, Akses pada tanggal 13 Februari 2022.

Hukumonline.com, “Perbedaan Perlindungan dan Penegakan Hukum”, <https://www.hukumonline.com/berita/a/perbedaan-perlindungan-dan-penegakan-hukum-lt6230577e1a784?page=al>, Akses pada tanggal 15 Februari 2022.

JasaRaharja.co.id, “Profile Jasa Raharja”, <https://www.jasaraharja.co.id/profile/tentangkami>, Akses pada tanggal 22 Februari 2022

Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia, “Rata-Rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan”, [https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel\\_gpr](https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr), Akses pada tanggal 20 Desember 2020.

- Kompas, “Ini Tahapan yang Harus Dilalui Sebelum Menjadi Pengemudi Bus Trans Jogja, <https://regional.kompas.com/read/2019/11/28/13510041/ini-tahapan-yang-harus-dilalui-sebelum-menjadi-pengemudi-bus-trans-jogja?page=all>, Akses pada tanggal 12 Februari 2022.
- Merdeka.com, “Pengelola Sebut Sopir dan Pramugara Trans Jogja Sempat Beri Keterangan Palsu” <https://www.merdeka.com/peristiwa/pengelola-sebut-sopir-dan-pramugara-trans-jogja-sempat-beri-keterangan-palsu.html>, Akses pada tanggal 23 Februari 2022.
- Sungguh DIY, “Sistem Evaluasi Pertanggungjawaban Pembangunan Daerah” <https://sungguh.jogjaprovo.go.id/s2018/lkpjlihat/indexisi/1/bbd218c81804fd1df2b7753b2a7c9b52>, Akses pada tanggal 10 Februari 2022.
- Suara Jogja.id, “Begini Tanggapan PT AMI Usai Pelajar Ditabrak Trans Jogja Hingga Meninggal”, <https://jogja.suara.com/read/2019/11/28/125754/begini-tanggapan-pt-ami-usai-pelajar-ditabrak-trans-jogja-hingga-meninggal>, Akses pada tanggal 23 Februari 2022.
- Tagar.id, “Langkah Pengelola Trans Jogja Setelah Pelajar Tewas”, <https://www.tagar.id/langkah-pengelola-trans-jogja-setelah-pelajar-tewas>, Akses pada tanggal 23 Februari 2022.
- Tirto.id, “11 Tahun Trans Jogja: Pernah Rugikan Negara Hingga Tabrak 4 Pemotor”, <https://tirto.id/11-tahun-trans-jogja-pernah-rugikan-negara-hingga-tabrak-4-pemotor-emzW>, Akses pada tanggal 1 Juli 2020.
- Tribunnews.com, “PT. AMI Ingin Kelola Bersama Pihak Ketiga”, <https://jogja.tribunnews.com/2015/09/09/pt-ami-ingin-kelola-bersama-pihak-ketiga>, Akses pada tanggal 10 Februari 2022.
- Wikipedia, “Transportasi Umum”, [https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi\\_umum](https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi_umum) Akses pada tanggal 13 November 2020.
- Yane Chairunnisa, “Kajian Penyediaan dan Pemanfaatan Pelayanan Transportasi Publik di Kota Bekasi”, terdapat dalam <https://media.neliti.com/media/publications/238181-kajian-penyediaan-dan-pemanfaatan-pelaya-3e62e535.pdf>, Akses pada tanggal 16 November 2020.

## LAMPIRAN

### 1. Surat Izin Penelitian



FAKULTAS  
HUKUM

Gedung Mr. Moh. Yamin  
Universitas Islam Indonesia  
Jl. Taman Siswa No. 158 Yogyakarta 55151  
T. (0274) 379178  
F. (0274) 377043  
E. fh@uii.ac.id  
W. fh@uii.ac.id

Nomor : 136 /Dek/70/Div.URT/TU/H/III/2021  
Hal : Permohonan Wawancara

29 Maret 2021 M  
16 Sya'ban 1442 H

Kepada Yth.  
Kepala Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta  
Jl. Babarsari No.30, Janti, Caturtunggal, Kec. Depok, Kab. Sleman,  
D.I.Yogyakarta 55281

*Assalamu'alaikum Warrahmatullaahi Wabarakaatuh.*

Dengan hormat, kami beritahukan bahwa sebelum mengakhiri kuliah di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, setiap mahasiswa diwajibkan membuat karya ilmiah sebagai tugas akhir dalam bentuk Skripsi, Studi Kasus Hukum (SKH), Legal Memorandum (LM).

Sehubungan dengan hal tersebut diatas mahasiswa kami :

Nama : Novy Munawaroh  
No. Mahasiswa : 16410121  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Alamat : Kost Griya Anugerah, Jl. Raya Seturan Blok E2 No.7 RT.16  
Telp Rumah/HP : 082157659448  
Dosen Pembimbing : Karimatul Ummah, S.H., M.Hum.

Bermaksud melakukan wawancara dengan Bapak Yohanes Nunung Dwi Saputra, S.T., M.Eng. (Kasi Keselamatan Transportasi) & Bapak Rizki Budi Utomo, S.T., M.T. (Kasi Angkutan dalam Trayek) untuk menyusun karya ilmiahnya dengan judul "Perlindungan Hukum terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengguna Jalan Akibat dari Kelalaian Sopir Trans Jogja di Yogyakarta".

Sehubungan dengan hal di atas, kami mohon Bapak/Ibu berkenan untuk mengizinkan mahasiswa tersebut melakukan wawancara.

Perlu kami sampaikan, bahwa hasil karya ilmiah tersebut semata-mata bersifat dan bertujuan untuk kepentingan keilmuan serta tidak disajikan kepada pihak luar.

Demikian permohonan ini di sampaikan, atas perhatian dan perkenannya kami ucapkan terima kasih.

*Wassalamu'alaikum Warahmatullaahi Wabarakaatuh.*



2.



**FAKULTAS  
HUKUM**

Gedung Mr. Moh. Yamin  
Universitas Islam Indonesia  
Jl. Taman Siswa No. 158 Yogyakarta 55151  
T. (0274) 379178  
F. (0274) 377043  
E. fh@uii.ac.id  
W. fh.uii.ac.id

Nomor : 36 /Dek/70/Div.URT/TU/H/III/2021  
Hal : Permohonan Wawancara

29 Maret 2021 M  
16 Sya'ban 1442 H

Kepada Yth.  
Kepala DITLANTAS POLDA DIY  
Jl. Tentara Pelajar No. 11, Sosromenduran, Gedong Tengen, Kota Yogyakarta

*Assalamu'alaikum Warrahmatullaahi Wabarakaatuh.*

Dengan hormat, kami beritahukan bahwa sebelum mengakhiri kuliah di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, setiap mahasiswa diwajibkan membuat karya ilmiah sebagai tugas akhir dalam bentuk Skripsi, Studi Kasus Hukum (SKH), Legal Memorandum (LM).

Sehubungan dengan hal tersebut diatas mahasiswa kami :

Nama : Novy Munawaroh  
No. Mahasiswa : 16410121  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Alamat : Kost Griya Anugerah, Jl. Raya Seturan Blok E2 No.7 RT.16  
Telp Rumah/HP : 082157659448  
Dosen Pembimbing : Karimatul Ummah, S.H., M.Hum.

Bermaksud melakukan wawancara dengan Kepala Subdirektorat Pembinaan Penegakan Hukum (SUBDITBINGAKKUM) Polda DIY untuk menyusun karya ilmiahnya dengan judul "Perlindungan Hukum terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengguna Jalan Akibat dari Kelalaian Sopir Trans Jogja di Yogyakarta".

Sehubungan dengan hal di atas, kami mohon Bapak/Ibu berkenan untuk mengizinkan mahasiswa tersebut melakukan wawancara.

Perlu kami sampaikan, bahwa hasil karya ilmiah tersebut semata-mata bersifat dan bertujuan untuk kepentingan keilmuan serta tidak disajikan kepada pihak luar.

Demikian permohonan ini di sampaikan, atas perhatian dan perkenannya kami ucapkan terima kasih.

*Wassalamu'alaikum Warahmatullaahi Wabarakaatuh*



Dekan,

Abdul Jamil, S.H., M.H.,  
NIK. 904100102

### **3. Daftar Pertanyaan Wawancara kepada Dinas Perhubungan Daerah**

#### **Istimewa Yogyakarta**

Daftar pertanyaan di bawah ini berkaitan dengan lakalantas yang menyangkut bus Trans Jogja dan Pengguna Jalan di Yogyakarta

1. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 523/AJ.402/DRJD/2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum, inspeksi terhadap perusahaan pengelola Trans Jogja yakni PT. Anindya Mitra Internasional (PT. AMI) apakah rutin dilaksanakan?
2. Trans Jogja seringkali terlibat dalam kecelakaan lalu lintas hingga menimbulkan korban jiwa. Bagaimana Dishub menanggapi hal tersebut? Mengingat bus Trans Jogja sudah pernah mengalami kecelakaan sebanyak empat kali.
3. Apakah ada tindakan lanjutan yang diberikan kepada PT. AMI terkait armada Trans Jogja yang seringkali mengalami kecelakaan?
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Dalam Trayek Pasal 3 ayat (2) huruf c menuliskan acuan dari tujuan diberlakukannya peraturan ini salah satunya adalah pengawasan. Bagaimanakah bentuk dari pengawasan tersebut yang diberlakukan oleh Dishub Yogyakarta, terutama kepada Trans Jogja sebagai salah satu angkutan perkotaan di DIY?

5. Apakah ada upaya yang dilakukan oleh pihak Dishub untuk meminimalisir kecelakaan Trans Jogja yang melibatkan pengguna jalan lainnya?
6. Apakah ada jaminan yang diberikan kepada pengguna jalan terhadap keselamatan dan keamanannya dalam berlalu lintas?

**4. Daftar Pertanyaan Wawancara Kepada DITLANTAS POLDA Daerah Istimewa Yogyakarta**

1. Menurut Ditlantas POLDA DIY apa saja yang menjadi unsur keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas secara umum?
2. Seringkali ditemui bus Trans Jogja melaju secara ugal-ugalan baik saat kondisi jalan sedang senggang ataupun saat jam-jam padat sehingga sangat membahayakan pengguna jalan lainnya. Apakah ada tindakan yang diberlakukan kepada pengemudi bus Trans Jogja yang ugal-ugalan tersebut?
3. Sampai sejauh manakah pembinaan dan penanganan kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh pihak Ditlantas terutama pada kasus lakalantas yang melibatkan bus Trans Jogja hingga menimbulkan korban jiwa?
4. Apakah ada upaya dari pihak Ditlantas untuk memberikan jaminan keselamatan dan keamanan kepada pengguna jalan dalam berlalu lintas?

## **5. Daftar Pertanyaan Wawancara Kepada Pengguna Jalan**

1. Bagaimana Kesan Responden sebagai Pengguna Jalan terhadap Keberadaan Bus Trans Jogja di Jalan Raya (Baik/Kurang Baik/Sangat Buruk)?
2. Bagaimana Pengalaman Responden sebagai Pengguna Jalan terhadap Keberadaan Bus Trans Jogja di Jalan Raya? (Aman/Terpapar Asap Hitam/Supir Bus Ugal/Terserempet/atau pernah mengalami ketiga situasi sebelumnya yang kurang baik)?
3. Apakah Perilaku Pengemudi Bus Trans Jogja yang Membahayakan Pengguna Jalan Adalah Murni Kelalaian Pengemudi atau Bukan?
4. Apakah Responden Mengetahui Adanya Peraturan yang Menjamin Keselamatan dan Keamanan Pengguna Jalan Akibat dari Kelalaian Pengemudi Bus Trans Jogja (Mengetahui/Tidak Mengetahui)?



FAKULTAS  
HUKUM

Gedung Fakultas Hukum  
Universitas Islam Indonesia  
Jl. Kaliurang km 14,5 Yogyakarta 55584  
T. (0274) 7070222  
E. fh@uii.ac.id  
W. law.uii.ac.id

## **SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIASI**

No. : 56/Perpus-S1/20/H/III/2023

*Bismillaahhirrahmaanirrahaim*

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : **Joko Santosa, A.Md.**  
NIK : **961002136**  
Jabatan : **Staf Perpustakaan Referensi Fakultas Hukum UII**

Dengan ini menerangkan bahwa :

Nama : Novy Munawaroh  
No Mahasiswa : 16410121  
Fakultas/Prodi : Hukum  
Judul karya ilmiah : **PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN  
DAN KEAMANAN PENGGUNA JALAN AKIBAT DARI  
KELALAIAN SUPIR TRANS JOGJA DI YOGYAKARTA**

Karya ilmiah yang bersangkutan di atas telah melalui proses uji deteksi plagiasi dengan hasil **20.%**

Demikian surat keterangan ini dibuat agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Yogyakarta, 21 Maret 2023 M  
29 Sya'ban 1444 H

Perpustakaan Referensi FH UII



Joko Santosa, A.Md.

# PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENGGUNA JALAN AKIBAT DARI KELALAIAN SUPIR TRANS JOGJA DI YOGYAKARTA

*by* 16410121 Novy Munawaroh

---

**Submission date:** 21-Mar-2023 01:41PM (UTC+0700)

**Submission ID:** 2042486741

**File name:** JALAN\_AKIBAT\_DARI\_KELALAIAN\_SUPIR\_TRANS\_JOGJA\_DI\_YOGYAKARTA.pdf (1.14M)

**Word count:** 21837

**Character count:** 139478

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN DAN  
KEAMANAN PENGGUNA JALAN AKIBAT DARI KELALAIAN SUPIR  
TRANS JOGJA DI YOGYAKARTA**

**SKRIPSI**



**Oleh:**

**NOVY MUNAWAROH**

**No. Mahasiswa: 16410121**

**<sup>1</sup>  
PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**YOGYAKARTA**

**2020**

# PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENGGUNA JALAN AKIBAT DARI KELALAIAN SUPIR TRANS JOGJA DI YOGYAKARTA

## ORIGINALITY REPORT

20%

SIMILARITY INDEX

2%

INTERNET SOURCES

17%

PUBLICATIONS

10%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1	Submitted to Universitas Islam Indonesia Student Paper	2%
2	Submitted to Universitas Ibn Khaldun Student Paper	1%
3	Submitted to Sriwijaya University Student Paper	1%
4	Submitted to Universitas Muhammadiyah Ponorogo Student Paper	1%
5	Rr. Citra Aristi Amelia, Edy Mulyantomo, Sugeng Rianto. "PERSEPSI PENGGUNA JASA TRANS JATENG TERHADAP KUALITAS PELAYANAN ANGKUTAN AGLOMERASI PERKOTAAN TRANS JATENG (Studi Kasus Trans Jateng Koridor I Semarang (Tawang) - Bawen)", Solusi, 2020 Publication	1%

6

Abadi Dwi Saputra. "Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari Tahun 2007-2016", Warta Penelitian Perhubungan, 2018

Publication

1 %

7

Submitted to Universitas Borneo Tarakan

Student Paper

1 %

8

Indriaty Wulansari. "Sosialisasi Keselamatan Transportasi Supir AKDP Kota Makassar", Jurnal Pengabdian Nasional (JPN) Indonesia, 2022

Publication

<1 %

9

Raja Desril, Elviandri Elviandri, Aksar Aksar, Raihana Raihana, Desi Sommaliagustina, Tri Wahyuni Lestari. "PENYULUHAN HUKUM KESELAMATAN LALU LINTAS: Strategi Mewujudkan Budaya Patuh Hukum Lalu Lintas", Jurnal Pengabdian UntukMu NegeRI, 2018

Publication

<1 %

10

Reza Aurora Fani, Hardiyanto Wibowo. "PROSEDUR PENCAIRAN DANA SANTUNAN ASURANSI KECELAKAAN TERHADAP KORBAN KECELAKAAN MENINGGAL DUNIA PADA PT.JASA RAHARJA (PERSERO) PURWOKERTO", Review of Applied Accounting Research (RAAR), 2021

<1 %

- 
- 11** Aprilia Stefany Leliak, Gusti Ferdiany Sriwardan, Savina Ayu Maharani. "Penetapan Harga Dan Penguasaan Pasar Oleh Transportasi Online Dalam Perspektif Hukum Persaingan Usaha", Batulis Civil Law Review, 2021

Publication

- 
- 12** Submitted to Lambung Mangkurat University

Student Paper

- 
- 13** Submitted to Universitas Pamulang

Student Paper

- 
- 14** Submitted to iGroup

Student Paper

- 
- 15** Besse Tenriabeng Mursyid. "TINJAUAN TENTANG PEMBERIAN SANTUNAN DANA KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN TERHADAP KORBAN OLEH PT. ASURANSI JASA RAHARJA DI KOTA PALU", Bilancia: Jurnal Studi Ilmu Syariah dan Hukum, 2020

Publication

- 
- 16** Ismail Ismail. "Pelaksanaan Pengenaan Denda Tilang Pelanggaran Lalu Lintas (Studi Di Satlantas Polres Batubara)", Citra Justicia : Majalah Hukum dan Dinamika Masyarakat, 2020

Publication

---