

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Manusia pada zaman prasejarah sudah memiliki kebiasaan untuk berpindah-pindah dari satu tempat ketempat yang lain. Hal ini pada masa lampau disebut sebagai nomaden. Pengertian nomad berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) memiliki arti berkelana. Seiring berjalannya waktu, manusia beradaptasi untuk mempermudah kegiatan sehari – hari, dalam bidang transportasi sejak zaman dahulu manusia sudah mengenal hal tersebut.

Transportasi pada zaman dahulu dapat dibuktikan dengan adanya penggunaan hewan sebagai pembantu kehidupan sehari – hari manusia, bahkan hingga kini manusia tetap menggunakan hewan sebagai alat moda transportasi. Hewan yang digunakan sebagai moda transportasi oleh manusia berupa; sapi, kuda, kerbau, unta dan lain sebagainya. Setiap jenis hewan yang digunakan memiliki kegunaan yang berbeda – beda, tergantung dari medan dan juga fungsi yang akan dilakukan.

Pada era modern seperti sekarang moda transportasi sudah banyak pilihannya, mulai dari individual hingga massal. Transportasi individual yang kita kenal dan mungkin sering kita gunakan yaitu mobil dan sepeda motor, penggunaan mobil dan sepeda motor ini pada era sekarang juga terdapat aturan yang mengaturnya agar kegiatan transportasi yang terjadi akan timbul keteraturan. Aturan tersebut diatur dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

Peranan transportasi dalam kehidupan manusia sudah dirasakan kepentingannya sejak dahulu kala hingga sekarang, transportasi amat sangat berperan dalam rangka untuk saling menghubungkan antar daerah penghasil bahan baku dan juga daerah penghasil produksi, untuk di salurkan kedaerah pemasaran dan kedaerah dimana konsumen berada¹. Dapat dibayangkan apabila transportasi ini tidak terlaksana dengan baik dan benar maka dapat menimbulkan kekacauan yang luar biasa.

Kegiatan transportasi tidak hanya memindahkan satu orang ketempat yang lain saja, tetapi dapat berguna untuk memindahkan barang dari satu tempat ketempat lainnya., sehingga hal ini yang menjadi pembeda pentingnya sarana transportasi zaman dahulu dan zaman sekarang, yang mana perpindahan yang terjadi lebih banyak barang dari pada manusianya. Jika tidak terdapatnya sebuah alat transportasi yang dipergunakan dalam rangka untuk menunjang pergerakan barang atupun manusia, maka dapat disimpulkan untuk tercapainya hasil yang maksimal pada suatu negara perekonomian negara tersebut akan terhambat.²

Belakangan ini timbul sebuah fenomena dimana transportasi sepeda yang biasanya sudah jarang kita jumpai keberadaannya mulai muncul lagi kepermukaan, hal ini mulai marak timbul semenjak kebijakan New Normal diberlakukan. Masyarakat Indonesia semenjak timbulnya Covid-19 mulai memahami pentingnya kesehatan, maka dari itu alat transportasi sepeda kini mulai sering digunakan kembali sebagai sarana transportasi dan juga sebagai sarana untuk berolah raga.

¹ H. M. Nasution, *Manajemen Transportasi*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 1996, h. 11.

² H. A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta, Raja Grafindo, 1993, h. 1.

Ketertarikan masyarakat untuk kembali menggunakan alat transportasi sepeda ini memberikan dampak yang baik terhadap lingkungan sekitar dan juga terhadap tubuh. Dalam masa pandemi seperti sekarang, daya tahan tubuh kita diperlukan untuk dapat melawan virus Covid-19 ini, tidak hanya itu, penggunaan sepeda ini juga dapat menekan arus penularan virus. Penggunaan sepeda sebagai alat transportasi sendiri sudah dapat dikatakan tepat karena, jika masyarakat tetap menggunakan alat transportasi umum, maka penyebaran virus pun dapat tersebar dengan cepat.

Maraknya bersepeda ternyata juga menimbulkan sebuah permasalahan yang cukup besar, salah satunya adalah kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda dengan kendaraan bermotor pada jalur sepeda. Berdasarkan data yang diperoleh bahwa terjadi sebuah peningkatan penggunaan sepeda dimasa pandemic Covid-19 ini dimana di Jakarta saja terjadi kenaikan sebesar 1000 persen, data ini dihimpun oleh (ITTDP) Institute for Transportation and Development Policy.³

Pembagian jalur sepeda tersebut menimbulkan masalah bagi pengendara kendaraan bermotor yang kurang memperhatikan marka jalan bahwa terdapat jalur sepeda yang berada pada kiri jalan. Kecelakaan antara pengendara bermotor dengan pesepeda ini biasanya terjadi dikarenakan kurang memperhatikan sekitar pada saat hendak untuk berpindah jalur, padahal dalam UU LLAJ sendiri mengatur bahwa

³ Irwan Syambudi, “Riyan Setiawan, kecelakaan sepeda meningkat, pemerintah wajib penuhi Hak Pesepeda”, *Tirto.id* <https://tirto.id/kecelakaan-sepeda-meningkat-pemerintah-wajib-penuhi-hak-pesepeda-fLKG> ,Jakarta, di akses pada tanggal 1 desember 2020

kendaraan bermotor harus mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan juga pesepeda hal ini tercantum dalam Pasal 106 ayat (2) UU LLAJ.

Jalur sepeda sendiri tersebut juga telah diatur dalam Pasal 45 UU LLAJ, jalur sepeda tersebut berada pada kiri jalan dan biasanya memilih marka jalan berupa cat berlogo sepeda. Jalur sepeda tersebut adalah adalah satu bentuk pemerintah untuk mewujudkan perlindungan bagi para pesepeda di jalan raya.

Perlindungan pesepeda di Indonesia masih dirasa kurang, karena di Indonesia sendiri belum ada aturan khusus yang mengatur terkait sepeda itu sendiri. Dalam UU LLAJ, pesepeda diberikan perlindungan yaitu dengan cara mendapatkan hak untuk diutamakan keselamatan, tetapi dalam prakteknya pengendara kendaraan bermotor masih banyak yang belum menyadari hak-hak pesepeda. Sering kali ditemui di jalanan bahwa sekalipun pesepeda telah berkendara pada kiri jalan, masih saja terjadi kecelakaan dengan pengendara kendaraan bermotor.

Kota Surabaya merupakan contoh daerah yang telah memiliki jalur sepeda sendiri, tetapi jalur sepeda yang ada di kota Surabaya masih dirasa setengah hati dalam upaya memberikan perlindungan kepada pesepeda yang ada. Jalur sepeda yang ada di kota Surabaya tidak dilengkapi dengan *cone* ataupun separator yang berguna untuk memisahkan dari jalan utama, rambu pemisahannya hanyalah berupa garis putus – putus yang dilapisi oleh karet agar tampak timbul. Pemisahan tersebut masih belum cukup, karena banyak pula pengendara kendaraan bermotor yang kurang paham bahwa pesepeda sudah memiliki jalurnya sendiri sehingga resiko kecelakaanpun cukup besar.

Dalam permasalahan ini terdapat pelanggaran norma, norma yang dilanggar

adalah norma publik yang bersinggungan dengan norma privat dalam hal ini norma privatnya adalah pengguna sepeda itu sendiri. Akibat dari pelanggaran aturan yang ada dan norma ini, timbul sebuah perbuatan melanggar hukum (PMH). Akibat dari adanya sebuah permasalahan yang terjadi akan menimbulkan sebuah sengketa dimana pihak yang merasa dirugikan akan menuntut sedemikian rupa baik dalam bentuk gugatan ataupun penyelesaian sengketa lainnya, umumnya dalam hal ini apabila terjadi kecelakaan antara sepeda dengan kendaraan bermotor hanya dengan ganti kerugian atau mediasi yang dilakukan oleh pihak ketiga tentu permasalahan ini akan dapat lebih mudah di selesaikan. Permasalahan demikian akan menjadi rumit apabila objek dari pihak yang dirugikan memiliki nilai yang besar. Maka diperlukannya sebuah penyelesaian sengketa alternatif yang dapat saling menguntungkan ataupun tidak terlalu merugikan pihak yang bersalah.

Dalam judul ini terdapat sebuah permasalahan utama yang cukup penting yaitu, pesepeda. Apakah status pesepeda ini dilindungi oleh asuransi jasa raharja apabila terjadi kecelakaan dengan pengendara kendaraan bermotor, hal ini belum secara tertulis dalam Undang – undang nomor 34 tahun 1964 tentang dana kecelakaan lalu lintas dan PP nomor 18 tahun 1964 tentang ketentuan tentang dana kecelakaan lalu lintas.

Tidak adanya aturan yang jelas terkait perlindungan terhadap pesepeda atas klaim asuransi jasa raharja tentu menimbulkan sebuah kekosongan hukum yang mana pesepeda tidak mendapatkan perlindungan apabila terjadi kecelakaan dengan kendaraan bermotor ataupun angkutan umum yang lain, hal ini menimbulkan sebuah ketimpangan karena penumpang angkutan umum saja apabila angkutan yang

dikendarainya terjadi kecelakaan, mereka berhak atas klaim asuransi jasa raharja dan untuk pengendara kendaraan bermotor sudah jelas akan mendapatkan santunan dari jasa raharja karena mereka telah membayarkan uang SWDKLLJ (Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan) yang tercantum dalam kolom STNK.

Terkait dengan asuransi jasa raharja, besaran santunan yang dapat diterima oleh korban diatur dalam keputusan Menteri Keuangan Nomor: KEP.15/ PMK.010/2017.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pada uraian diatas, maka rumusan masalah yang akan dikaji dalam penulisan ini adalah:

1. Penggolongan pesepeda sebagai pengguna jalan raya yang mendapatkan perlindungan dari jasa raharja apabila terjadi kecelakaan.
2. Penyelesaian sengketa antara pengendara kendaraan bermotor apabila timbul kecelakaan dengan pesepeda di jalan raya dalam hukum transportasi.

1.3 Tujuan Penelitian

1. Menganalisa Apakah pesepeda dapat digolongkan sebagai pengguna jalan raya yang mendapatkan perlindungan dari jasa raharja apabila terjadi kecelakaan
2. Menganalisa Penyelesaian sengketa antara pengendara kendaraan bermotor apabila timbul kecelakaan dengan pesepeda di jalan raya dalam hukum transportasi.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Terdapat manfaat secara teoritis dari hasil penelitian ini adalah untuk menjadi bahan sumbangsih pemikiran bagi perkembangan pengetahuan dan keilmuan mengenai hukum, terkhususnya dalam bidang hukum transportasi.
2. Terdapat manfaat secara praktis dari penelitian ini adaIah bagi mahasiswa, dosen serta masyarakat umum untuk dapat mengetahui hak yang dapat diperoleh akibat keIalaian yang disebabkan oleh pengendara kendaraan bermotor yang tidak tertib dalam rangka berkendara di jalan umum ditinjau dari hukum transportasi di Indonesia dan solusi apa saja yang dapat diberikan.

1.5 Metode Penelitian

Metode penelitian hukum merupakan suatu cara yang sistematis dalam melakukan sebuah penelitian.⁴ Terkait dengan metode penelitian, terdapat peranan penting didalamnya dikarenakan agar tercapainya suatu penelitian ilmiah diperlukannya sebuah cara atau metode yang sesuai seperti dengan apa yang ingin dicapai agar terkait dengan fakta yang ada ataupun juga dengan kebenaran yang ada dapat dipertanggungjawabkan sebagaimana mestinya.

⁴ “Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004 (selanjutnya disingkat Abdulkadir Muhammad I), h. 57.

1.5.1 Tipe Penelitian

Dalam penulisan ini menggunakan tipe Penelitian Yuridis Normatif, dimana yang dijadikan sebagai objek penelitian adalah peraturan perundang - undangan yang terkait dan literatur yang berkaitan dengan materi pembahasan dalam penelitian ini. Dalam penulisan ini, terdapat beberapa peraturan perUndang-Undangan yang dibahas yaitu; Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 15/PMK.010/2017 Tentang Besaran Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan Laut, dan Udara. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16/PMK.010/2017 Tentang Besaran Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan No.59 tahun 2020 tentang Keselamatan Sepeda di jalan

1.5.2 Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah pada penelitian ini ada menggunakan pendekatan perundang - undangan (*statutte approach*), pendekatan konseptual (*concepttual approach*) dan juga studi kasus (*case study*)

Pendekatan perundang - undangan (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang - undang dan regulasi yang bersangkutan dengan isu hukum yang sedang di tangani.⁵

Sedangkan pendekatan konseptual (*conseptual approach*), merupakan sebuah pendekatan yang gunakan dengan menggunakan dan mempelajari pandangan dan doktrin-doktrin yang ada pada bidang ilmu hukum.⁶

Dalam pendekatan studi kasus (*case study*) yaitu terbagi menjadi tiga yaitu;

1. *Non Judicial Case Study*, yaitu: merupakan pendekatan studi kasus hukum yang mana tidak ada konflik sehingga tidak adanya perkara yang dibawa ke pengadilan.
2. *Judicial Case Study*, yaitu: pendekatan studi kasus hukum dikarenakan terdapatnya sebuah konflik dimana konflik hukum yang ada akan dibawa ke pengadilan untuk menemukan putusan yang seadil – adilnya.

⁵Peter Mahmud Marzurki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Kencana Prenada Media, Jakarta, 2005, h. 133.”

⁶*Ibid*, h.177

3. *Live Case Study*, yaitu: studi kasus yang ada pada suatu peristiwa hukum dimana prosesnya masih berlangsung atau belum berakhir.⁷

1.5.3 Sumber Bahan Hukum

Untuk melakukan penelitian yaitu dimana untuk bertujuan dalam hal ini seperti memecahkan masalah atau suatu isu hukum maka yang diperlukan adalah sumber-sumber hukum. Pada skripsi ini akan menggunakan 2(dua) sumber bahan hukum yaitu:

a. Bahan Hukum Primer

Dalam menggunakan bahan hukum ini terdapat sifat yang pertama memiliki sifat mengikat, terkait isi dalam bahan hukum ini terdiri dari peraturan perundang - undangan yang berlaku dan juga menyesuaikan dengan permasalahan yang sedang dibawa, yaitu hukum transportasi yang ada di Indonesia dan juga peraturan – peraturan yang terkait untuk menunjang penelitian ini.

b. Bahan Hukum Sekunder

Dalam menggunakan bahan hukum sekunder ini terdapat sifat yang pertama yaitu memiliki sifat untuk menjelaskan apapun yang ada dalam bahan hukum primre tersebut. Bahan hukum sekunder memiliki bentuk berupa doktrin, pendapat hukum ataupun teori - teori yang didapat dari, hasil penelitian, artikel ilmiah, buku-buku hukum, artikel yang menunjang penelitian ataupun juga yang ada pada internet yang terkait dengan penelitian.

⁷Amarudin, Zainal Asikin, “*Pengantar Metode Penelitian Hukum*,” Rajawali pers, Jakarta, 2012, h.123”

1.5.4 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Terkait dengan tatacara pengumpulan bahan untuk penulisan skripsi ini maka pertama tama dengan cara mencari dan juga mengumpulkan bahan bahan hukum yang diperlukan yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini. Setelah bahan bahan hukum seperti bahan hukum primet tersebut telah terkumpul maka penulis akan membaca dan memahami bahan hukum tersebut yang biasanya berupa Peraturan Perundang – Undangan yang terkait dengan penelitian ini. Tidak lupa terkait dengan bahan hukum selanjutnya yaitu bahan hukum sekunder,caranya adalah dengan melukan sebuah studi pusataka untuk mencari buku-buku hukum,artikel yang menunjang serta jurnal hukum yang ada di internet. Setelah seluruh bahan bahan yang diperlukan telah terkumpul maka langkah terakhir yang dilakukan adalah menyeleksi dan juga menyangkutpautkan hubungan – hubungan yang terjadi antara bahan yang ada tersebut.

1.5.5 Analisis Bahan Hukum

Apabila seluruh bahan yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini telah ditemukan maka langkah selanjutnya bahan bahan tersebut akan dioleh kembali menggunakan metode analisis yuridis nomatif yang mana dalam menggunakan metode analisis yuridis normatif ini, hukum positif dan literatur,jurnal ataupun bahan bacaan yang lainnya kemudian akan disangkut pautkan dengan permasalahan yang sedang terjadi. Pada skripsi ini aturan yang akan di terapkan adalah terkait dengan hukum transportasi Indonesia dan juga terkait peraturan yang terkait pada penelitian ini.

1.6 Pertanggung Jawaban Sistematika

Untuk terkait dengan penulisan skripsi ini, maka penulis akan membaginya menjadi sebanyak empat bab dimana dalam setiap babnya akan terdapat sub bab dan juga sub sub bab. Tujuan tersebut adalah dengan harapan bahwa skripsi ini akan lebih mudah dipahami oleh pembaca dan juga pembaca menjadi lebih terarah dengan sistematika sebagai berikut:

1. Bab satu (I) skripsi ini memiliki isi tentang pendahuluan yang terdapat isinya yaitu latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, dan pertanggung jawaban sistematika. Pada pendahuluan merupakan rangka dan juga fondasi terkait penulisan terkait dengan bab bab selanjutnya.
2. Bab dua (II) dalam penulisan skripsi ini merupakan bab terkait dengan pembahasan rumusan masalah yang pertama yaitu Apakah pesepeda dapat digolongkan sebagai pengguna jalan raya yang mendapatkan perlindungan dari jasa raharja apabila terjadi kecelakaan. Dalam sub babnya akan diuraikan terkait Aspek hukum pengaturan sepeda di Indonesia, Hubungan hukum dalam PT.Jasa Raharja dengan Pesepeda yang menjadi korbankecelakaan dengan kendaraan bermotor.
3. Bab ketiga (III) skripsi ini memiliki isi terkait dengan rumusan masalah yang kedua yaitu adalah sengketa antara pengendara kendaraan bermotor apabila timbul kecelakaan dengan pesepeda di jalan raya dalam hukum

transportasi dan selanjutnya akan membahas terkait kasus kecelakaan kendaraan bermotor dengan pesepeda, sub bab selanjutnya adalah

4. Bab empat (IV) skripsi ini terdapat kesimpulan dan juga terkait dengan kesimpulan. Kesimpulan yang ditulis pada bab ini diambil berdasarkan penulisan pada bab-bab sebelumnya, serta terdapat penulisan terkait dengan saran yang diharapkan kedepannya dapat berguna bagi bangsa dan negara ataupun peneliti yang lain guna untuk memajukan dalam perkembangan ilmu hukum dan memberikan pengetahuan umum bagi masyarakat luas.