

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dalam era global dewasa ini, bidang ekonomi telah menempatkan diri dalam perkembangannya yang sangat pesat, hal ini terlihat dari seiring dengan semakin berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi. Perkembangan pembangunan tersebut dilakukan dengan menggunakan kemajuan dibidang ilmu pengetahuan dan teknologi ditunjukkan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Oleh sebab itu, perkembangan tersebut memaksa manusia baik secara individu atau kelompok untuk senantiasa berkompetisi dalam kaitannya dengan hidup dan kehidupan khususnya dalam kegiatan perekonomian yang semakin ketat dan berkompetisi.

Kehidupan dan kegiatan manusia, pada hakekatnya mengandung berbagai hal yang menunjukkan sifat hakiki dari kehidupan itu sendiri. Sifat hakiki yang dimaksud disini adalah sifat “tidak kekal” yang selalu menyertai kehidupan dan kegiatan pada umumnya. Sifat tidak kekal tersebut, selalu meliputi dan menyertai manusia, baik secara pribadi, maupun ia dalam kelompok atau dalam bagian kelompok masyarakat dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan.¹

Sarana transportasi yang ada didarat, laut maupun udara memegang peran vital dalam mobilitas fungsi distribusi antara daerah satu dan daerah lainya, distribusi barang, manusia akan lebih cepat dan mudah bila sarana transportasi

¹ Sri Redjeki Hartono, *Hukum Asuransi Dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta, 2001, Hlm. 2

yang ada berfungsi sebagaimana mestinya sehingga transportasi bisa menjadi salah satu sarana mengintegrasikan berbagai wilayah di Indonesia. Melalui transportasi penduduk antar wilayah satu dengan wilayah lainya dapat ikut merasakan hasil produksi yang rata maupun hasil pembangunan yang ada.²

Seiring dengan era global dewasa ini, sarana transportasi merupakan kebutuhan yang sangat penting bagi kehidupan manusia dalam melakukan kegiatannya. Pengguna kendaraan pribadi lebih meningkat tiap tahunnya, khususnya sepeda motor yang menjadi primadona kendaraan yang banyak diminati oleh masyarakat, sehingga kecelakaan lalu lintas banyak terjadi oleh pengendara sepeda motor. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya dibidang lalu lintas dan transportasi, ternyata tidak hanya memberikan manfaat dan pengaruh positif terhadap perilaku kehidupan masyarakat, namun juga membawa dampak negatif antara lain timbulnya masalah-masalah dibidang lalu lintas seperti kecelakaan lalu lintas.

Pada penelitian ini penulis menggunakan data pengajuan klaim yang di ambil dari pt jasa raharja untuk dijadikan sebagai populasi dalam penelitian ini, selain itu penulis juga melampirkan data dari Satlantas Polresta Pekanbaru sebagai perbandingan angka kecelakaan lalu lintas.

Korban kecelakaan lalu lintas, baik luka ringan maupun luka berat membutuhkan biaya untuk pengobatan, begitu juga dengan ahli waris korban meninggal dunia sangat membutuhkan biaya pemakaman. Inilah yang merupakan

² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999, Hlm 1

keadaan tidak kekal yang merupakan sifat alamiah yang mengakibatkan adanya suatu keadaan yang tidak dapat diramalkan terlebih dahulu secara tepat dan pasti. Keadaan seperti kejadian peristiwa kecelakaan lalu lintas di jalan raya mempunyai kiat, yang mengakibatkan suatu ketidak pastian, akhirnya kerugian dan ketidak pastian pula. Keadaan ketidak pastian tersebut dalam bentuk peristiwa kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Pada dasarnya, setiap warga negara harus mendapat perlindungan terhadap kerugian yang diderita karena risiko-risiko tersebut oleh Negara. Khususnya risiko yang diakibatkan dari kecelakaan lalu lintas, yang dewasa ini semakin meningkat. Peningkatan kecelakaan di jalan raya tersebut disebabkan karena kemajuan ekonomi dan teknologi, khususnya dibidang transportasi. Karena semakin sengitnya persaingan dibidang ekonomi masyarakat lupa memperhatikan risiko yang bakal timbul kemudian. Inilah ambisi dan emosi manusia dalam memperjuangkan kehidupannya dalam dunia modern.³

Karena persaingan tersebut, sehingga risiko bukan menjadi halangan, malah terkesan menjadi sebuah tantangan bagi masyarakat pengguna sarana jalan raya untuk dihadapinya, oleh sebab itu masyarakat pengguna sarana jalan raya, harus memperoleh jaminan perlindungan dari pemerintah. Pemerintah telah memberikan jaminan sosial melalui usaha secara gotong royong. Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang menurut, Pasal 3 ayat (1) huruf a Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional

³ A Hasymi Ali, Pengantar *Asuransi*, Bumi Aksara, Jakarta, 2002, Hlm 19

dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk turut menanggung kerugian yang disebabkan karena kecelakaan lalu lintas di jalan raya.⁴

Demikian juga Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan, pada Pasal 2 (1) menentukan bahwa Pengusaha/pemilik angkutan lalu lintas jalan memberi sumbangan wajib tiap tahun, melalui pembayaran pajak kendaraan bermotor (sumbangan wajib jasa raharja). Dana yang dimaksud dalam Pasal 1 ayat (2) jumlah sumbangan wajib tersebut ditentukan berdasarkan Peraturan Pemerintah, namun demikian jaminan tersebut belumlah cukup memberikan jaminan perlindungan yang memadai dengan berbagai variannya.⁵ Manifestasi dari iuran wajib dalam bentuk gotong-royong ini adalah dengan pembentukan dana-dana yang cara pemupukannya dilakukan dengan mengadakan iuran-iuran wajib berdasarkan pada Undang-undang No. 33 Tahun 1964.

Prinsip sebagaimana Undang-undang No. 34 Tahun 1964 adalah masyarakat pemilik kendaraan bermotor saja. Oleh sebab itu dalam perkembangannya Pemerintah melalui Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT. Jasa Raharja (Persero) sebagai alat untuk melakukan tugas dan tanggung jawab sosial untuk memupuk, menghimpun dan menyalurkan dana santunan jasa raharja sebagai jaminan pertanggungangan kepada korban/ahliwaris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya, yang dewasa ini jumlahnya semakin meningkat pesat. PT. Jasa

⁴ Pasal 3 Undang-Undang No 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungangan Wajib Kecelakaan Penumpang

⁵ Pasal 2 Undang-Undang No 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas

Raharja (Persero) adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dibawah pembinaan Departemen Keuangan Republik Indonesia. PT. Jasa Raharja (Persero) di dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya, senantiasa harus selalu menyesuaikan dengan perkembangan serta, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Karena teknologi selain berdampak positif khususnya, dibidang lalu lintas juga memberikan dampak negatif berupa peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas dan korban yang ditimbulkannya.

PT. Jasa Raharja (Persero) adalah yang paling bertanggung jawab atas asuransi santunan kecelakaan di jalan raya. Santunan tersebut berasal dari iuran dan sumbangan wajib pemilik/pengusaha angkutan jalan dan penumpang angkutan umum, oleh karenanya dilakukan kerjasama yang baik dengan berbagai pihak, dalam upaya meningkatkan kesadaran masyarakat dalam membayar iuran dan sumbangan wajib, guna memenuhi tuntutan santunan jasa raharja terhadap korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya.⁶

Kerjasama antara PT. Jasa Raharja (Persero) dengan pihak Kepolisian dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota adalah dalam rangka meningkatkan pelayanan bagi masyarakat pemilik kendaraan bermotor dan pengguna fasilitas jalan raya lainnya. Selain dari pada itu untuk menumbuh kembangkan kesadaran pemilik kendaraan bermotor dan pengusaha angkutan umum untuk membayar iuran dan sumbangan wajib jasa raharja. Bila masyarakat pengguna sarana jalan raya tertib hukum dan tertib berlalu lintas niscaya kecelakaan lalu lintas akan dapat ditekan sekecil mungkin, sehingga perusahaan akan semakin baik dan

⁶ Pt. Asuransi Jasa Raharja, 1999, Profil Pt Jasa Raharja (Persero), Jakarta.

penyaluran santunan jasa raharja juga akan berjalan lancar⁷. Dengan tingkat kesadaran masyarakat yang baik untuk memenuhi kewajiban akan pembayaran iuran dan sumbangan wajib maka, masyarakat akan tertib berlalu lintas, tertib hukum, sehingga dalam rangka ikut serta mendukung program pembangunan perekonomian nasional dapat terwujud.

Di dalam melaksanakan kegiatan perekonomian sehari - hari, kita selalu menghadapi risiko. Risiko yang dihadapi bisa bersifat risiko murni maupun spekulatif. Sedangkan di dalam dunia usaha atau bisnis, risiko yang dihadapi lebih bervariasi lagi, yaitu risiko biasa yang rutin sampai dengan risiko yang dapat menyebabkan kerugian yang sangat besar.⁸ Banyaknya kendaraan bermotor, sempitnya ruas jalan dan rusaknya sarana jalan raya, sangat mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas, terbukti dalam dewasa ini angka kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan rusaknya jalan raya dari tahun ke tahun, senantiasa menunjukkan angka peningkatan yang signifikan.

Negara Indonesia sebagai Negara hukum modern, bertujuan untuk mencapai masyarakat adil dan makmur, merata material dan spiritual. Negara tidak hanya bertugas memelihara ketertiban masyarakat, akan tetapi lebih luas dari pada itu, yaitu berkewajiban turut serta dalam sektor kehidupan masyarakat. Oleh sebab itu Negara melalui, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), PT Jasa Raharja (Persero) bertugas untuk memberikan jaminan pertanggung jawaban dan perlindungan terhadap masyarakat agar rasa aman dalam aktifitas berlalu lintas di jalan raya

⁷ Pt. Asuransi Jasa Raharja, Profil Pt Jasa Raharja (Persero), 1999, Jakarta. Hlm2

⁸ Agus Purwoto, *Hukum Asuransi Dan Kesehatan Perusahaan Asuransi Berdasarkan Riks Base Capital (Rbc)*, Bpfe, Yogyakarta, 2003, Hlm. 6.

dapat terjamin. Dapat dikemukakan disini bahwa PT. Jasa Raharja (Persero) adalah merupakan salah satu mata rantai dari seluruh satuan mata rantai kegiatan yang terjadi dalam dunia usaha perekonomian khususnya yang berkaitan dengan penggunaan sarana di jalan raya.⁹

Dikatakan sebagai mata rantai karena keseluruhan kegiatan dalam dunia usaha merupakan suatu untaian yang terdiri dari berbagai mata rantai, yaitu mata rantai produsen, konsumen, bank, asuransi, pengangkutan, dan berbagai mata rantai lainnya. Apabila masyarakat telah sampai pada taraf kesadaran akan nilai kegunaan dan manfaat asuransi, maka masyarakat pemakai dan pengguna sarana jalan raya, baik itu pemilik ataupun penumpang akan senantiasa membayar iuran dan sumbangan wajib Asuransi Jasa Raharja dalam melakukan kegiatan pribadinya maupun untuk kepentingan kelompok dan lingkungannya.

PT. Jasa Raharja (Persero) sangatlah penting kedudukan dan eksistensinya dalam upaya memberikan jaminan dan perlindungan terhadap korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya, baik yang meninggal dunia, luka berat ataupun ringan akan tetap mendapatkan santunan jasa raharja. PT. Jasa Raharja (Persero) adalah lembaga yang bergerak dibidang asuransi berdasarkan undang-undang dan peraturan pemerintah, dalam kegiatannya adalah menerima iuran dan sumbangan wajib dari pemilik/pengusaha angkutan lalu lintas jalan dan penumpang angkutan umum,serta menyalurkannya kembali melalui santunan asuransi jasa raharja.¹⁰Oleh karena itu PT Jasa Raharja (Persero) di dalam

⁹ PT. Asuransi Jasa Raharja, Profil Pt Jasa Raharja (Persero), 1999,Jakarta.Hlm 2

¹⁰ PT. Asuransi Jasa Raharja, *Op.Cit* Hlm 4

mengelola usahanya juga berharap keuntungan, agar perusahaan ini eksis dalam mengelola Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dibidang perasuransian. Dari keuntungan tersebut PT Jasa Raharja (Persero) akan semakin solid dan bersinergi dalam mengelola dan melayani masyarakat serta mendukung pembangunan perekonomian nasional.

PT Jasa Raharja (Persero) tidak hanya menerima iuran dan sumbangan wajib, untuk selanjutnya menyalurkan kepada pihak korban atau ahli waris korban saja, namun diharapkan mampu memberikan jaminan keselamatan di jalan raya kepada setiap pemakai sarana jalan raya. Untuk menjamin tersebut diperlukan kerjasama dengan pihak kepolisian lalu lintas Contohnya, sosialisasi, penyuluhan, pemberian rambu-rambu dan peringatan-peringatan pada tempat yang strategis dan mudah dilihat oleh setiap pemakai sarana jalan raya, serta promosi keselamatan di jalan raya, dengan harapan keselamatan di jalan raya lebih terjamin dan angka kecelakaan lalu lintas dapat di tekan sekecil mungkin.¹¹

Dipilihnya PT. Jasa Raharja (Persero) sebagai bahasan dalam penyusunan tesis ini, karena masih banyak ditemukannya perbedaan penafsiran yang sangat tajam berkaitan dengan santunan asuransi jasa raharja.Hambatan-hambatan yang timbul ketika korban atau ahli waris korban menuntut hak atas ansuransi jasa raharja dari kepolisian sampai kepada pihak PT Jasa Raharja (Persero).Hambatan-hambatan yang ditemukannya ditengah masyarakat cukup bervariasi, sehingga terkesan sangat sulit mendapatkan haknya atas santunan jasa

¹¹ Hasil Prasurvei Dengan Pt Jasa Raharja Di Pekanbaru Pada Tanggal 20 Agustus 2017 Jam 10.40

raharja semakin menggejala. Belum semua korban/ahli waris korban kecelakaan di jalan raya dapat menerima haknya berupa santunan jasa raharja.

Kepolisian Satuan Lalu Lintas di kewilayahan sebagai pelayan dan penyaji persyaratan administrasi santunan jasa raharja juga masih ditemukan hambatan-hambatan yang tidak rasional dan terkesan mempersulit korban atau ahli waris korban. Demikian juga, PT Jasa Raharja (Persero) sangat kecil dalam memberikan kontribusi dan sosialisasi tentang santunan jasa raharja terhadap masyarakat, sehingga banyak ditemukannya hambatan-hambatan yang terkesan menyulitkan bagi para korban/ahli waris korban dalam mengurus haknya yaitu santunan jasa raharja. Hal demikian semestinya tidak perlu terjadi bila para penyelenggara pelayanan baik dari tingkat Kepolisian Lalu Lintas Resor hingga PT Jasa Raharja (Persero) melaksanakan sebaik-baiknya tugas dan tanggung jawab masing-masing dengan ikhlas tanpa menunjukkan adanya suatu kepentingan individu.

Pembayaran Premi dalam program asuransi kecelakaan pada PT Jasa Raharja dikenal dengan 2 (dua) bentuk yaitu Iuran Wajib (IW) dan Sumbangan Wajib (SW). Pengutipan iuran wajib dilaksanakan pada setiap penumpang yang akan menggunakan alat transportasi umum membayarkan iuran wajib yang disatukan dengan ongkos angkut pada saat membeli karcis atau membayar tarif angkutan dan pengutipan ini dilakukan oleh masing-masing operator (pengelola) alat transportasi tersebut, sedangkan pengutipan pada sumbangan wajib diambil pada saat pembayaran sumbangan wajib dilakukan secara periodik (setiap tahun) di kantor Samsat pada saat pendaftaran atau perpanjangan STNK. Asuransi Kerugian ini memiliki beberapa faedah atau manfaat diantaranya adalah pertama,

santunan berupa penggantian biaya rawatan dan pengobatan (sesuai ketentuan).
Kedua, santunan kematian. Ketiga, santunan cacat tetap.¹²

Dalam hal korban kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Pekanbaru itu sendiri, korban kecelakaan menanggung kerugian yang sangat besar sekali, bisa materi bahkan jasmani yang seharusnya mendapatkan pembayaran dari pihak PT Asuransi Jasa Raharja. Berdasarkan PP No. 8 Tahun 1965, bahwa setiap orang yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas berhak atas pembayaran dana kecelakaan lalu lintas. Pembayaran dana akan diberikan dalam kondisi sebagai berikut :¹³

1. Meninggal dunia;
2. Cacat tetap;
3. Biaya perawatan;
4. Biaya penguburan.

Namun dalam kenyataannya, sering terjadi kekecewaan para korban kecelakaan terhadap perusahaan asuransi yang dianggap bekerja tidak profesional dalam menangani klaim. Perusahaan asuransi jasa Raharja hanya dianggap mengumbar janji-janji manis tetapi belum dapat mewujudkannya. Pengajuan klaim oleh korban kecelakaan sering di persulit oleh pihak asuransi. Pihak asuransi meminta berbagai macam persyaratan yang harus dipenuhi oleh para korban. Setelah di penuhi, pihak asuransi malah meminta persyaratan yang lain.

¹² Hasil Prasurevi Dengan Pt Jasa Raharja Di Pekanbaru Pada Tanggal 20 Agustus 2017 Jam 10.40

¹³Peraturan Pemerintah No 8 Tahun 1965 Tentang Perusaan Negara Asuransi.

Hal ini tentu saja menyulitkan para korban karena harus memenuhi persyaratan lain yang diajukan oleh pihak asuransi. Walaupun semua persyaratan yang diajukan sudah dipenuhi, pemegang polis tetap saja harus menunggu klaim dibayarkan. Dan kinerja perusahaan asuransi Jasa Raharja pada saat ini dapat dikatakan umumnya belum menggembirakan, yang mana dari pihak pengelola usaha asuransi belum memberikan pelayanan yang baik, bahkan sering kali muncul kesan dipersulit ketika akan menggugat hak, baik dalam asuransi jiwa maupun dalam asuransi kerugian sehingga mengakibatkan pada saat tertanggung mengajukan klaim dipenuhi dengan persyaratan yang terkesan berbelit-belit.

Eksistensi PT Jasa Raharja (Persero) dalam menyalurkan santunan asuransi Jasa Raharja terhadap korban/ahliwaris korban kecelakaan di jalan raya sangat penting dan strategis kedudukannya. Sehingga dengan demikian maka, TANGGUNG JAWAB PT. JASA RAHARJA DALAM MEMBAYARKAN GANTI RUGI ATAS ASURANSI TERHADAP AHLI WARIS DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NO 34 TAHUN 1964 TENTANG DAN ACELAKAAN LALU LINTAS DI PEKANBARU, sangatlah penting untuk dicermati dan dipahami secara lebih mendalam.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan alasan penelitian diatas dapatlah dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah Tanggung Jawab PT. Jasa Raharja (Persero) dalam Menyalurkan Santunan Asuransi Jasa Raharja yang Dilaksanakan Berdasarkan Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas?
2. Bagaimana Hambatan-Hambatandalam Penyaluran Dana Asuransi Kepada Korban Kecelakaan/ Ahli Waris?

C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui tanggung jawab PT. Jasa Raharja (Persero) dalam menyalurkan santunan asuransi Jasa Raharja yang dilaksanakan berdasarkan Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 tentang dana kecelakaan lalu lintas yang menjadi tanggungjawabnya apakah sudah sesuai atau belum.
2. Untuk mengetahui hambatan-hambatan dalam penyaluran dana asuransi kepada korban kecelakaan/ ahli waris.

D. Kerangka Teori

Landasan teori merupakan hal yang cukup signifikan dalam sebuah penyusunan karya ilmiah. Untuk mencegah persoalan atau menjawab pokok-pokok masalah yang penyusun kemukakan diatas, diperlukan adanya landasan teori agar penelitian dapat terarah dengan jelas.

Dalam sistem transportasi di Indonesia setiap warga negara berhak mendapatkan perlindungan dan keamanan. Dalam kaitanya dengan penggunaan jalan umum khususnya penumpang transportasi maupun penumpang juga mendapatkan jaminan keselamatan berupa asuransi. Dalam penelitian karya tulis ini penyusun akan menggunakan beberapa teori untuk menjawab persoalan yang telah diuraikan dengan latar belakang diantaranya.

1. Teori Ketaatan Hukum

Ketaatan hukum tidaklah lepas dari kesadaran hukum dan kesadaran hukum yang baik adalah ketaatan hukum. Hukum berbeda dengan ilmu lain dalam kehidupan manusia, hukum berbeda dengan seni, dan ilmu lainnya. Kewajiban moral untuk menaati dan peranan peraturan membentuk karakteristik masyarakat. Ketaatan hukum merupakan kewajiban yang harus dilaksanakan dan apabila tidak dilaksanakan akan timbul sanksi. Ketaatan sendiri dapat dibedakan dalam 3 jenis.¹⁴

¹⁴ Ahmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) Dan Teori Peradilan Termasuk Interpretasi Undang-Undang*, Kencana Predana Media, Jakarta, 2009, Hlm 348

- a. Ketaatan yang bersifat compliance, jika seorang menaati suatu aturan, hanya karena takut terkena sanksi, kelemahan ketaatan jenis ini karena membutuhkan pengawasan yang terus-menerus.
- b. Ketaatan yang bersifat identifikasi yaitu jika seseorang menaati suatu aturan yang hanya karena takut hubungannya baiknyadengan pihak lain menjadi rusak.
- c. Ketaatan yang bersifat internalization, yaitu seseorang menaati suatu aturan benar-benar karena merasa bahwa aturan itu sesuai dengan nilai-nilai instrintik yang dianutnya.

Kesadaran hukum akan terwujud apabila ada indikator pengetahuan hukum, sikap hukum dan perilaku hukum yang patuh terhadap hukum. Secara teori ketiga indikator inilah yang dapat dijadikan tolak ukur dari kesadaran hukum, karena jika pengetahuan hukum, sikap hukum, dan perilaku hukumnya rendah maka kesadaran hukum yang rendah atau sebaliknya.¹⁵

Kesadaran hukum yang rendah atau tinggi pada masyarakat mempengaruhi pelaksanaan hukum. Kesadaran hukum yang akan menjadi kendala dalam pelaksanaan hukum, baik berupa tingginya tingkat pelanggaran hukum maupun kurang berpartisipasinya masyarakat dalam pelaksanaan hukum. Kesadaran hukum yang tinggi mengakibatkan warga masyarakat mematuhi ketenntuan hukum yang berlaku, sebaliknya, apabila kesadaran hukum sangat rendah, maka derajat kepatuhan terhadap hukum juga tidak tinggi.¹⁶

Untuk menjawab pertanyaan, kapan suatu aturan hukum atau perundang-undangan dianggap tidak efektif berlakunya, maka jawabanya adalah

¹⁵ Ishaq, *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012, Hlm 249

¹⁶ Ibid, Hlm 249

- a. Jika sebagian besar warga masyarakat tidak mentaatinya.
- b. Jika ketaatan sebagian besar warga masyarakat hanya ketaatan yang bersifat compliance atau identification. Dengan kata lain, walaupun sebagian besar warga masyarakat terlihat aturannya hukum atau perundang-undangan, namun ukuran atau kualitas efektifitas aturan atau perundang-undangan itu masih dapat dipertanyakan.

Kepatuhan sama sekali tidak didasarkan pada suatu keyakinan pada tujuan kaedah hukum bersangkutan, dan lebih didasarkan pada pengendalian dari pemegang kekuasaan.¹⁷

2. Teori Asuransi

Asuransi atau pertanggungan timbul karena kebutuhan manusia. Bahwa dalam menjalankan kehidupan manusia selalu dihadapkan pada situasi yang tidak pasti. Yang mungkin menguntungkan pula sebaliknya. Manusia mengharapkan keamanan atas harta benda mereka, mengharapkan kesehatan dan kesejahteraan tidak kurang sesuatu apapun. Namun manusia dapat berusaha, tetapi Tuhan lah yang menentukan segalanya. Oleh karena itu setiap manusia di dunia ini tanpa terkecuali selalu menghadapi berbagai resiko yang merupakan sifat hakiki manusia yang menunjukkan ketidakberdayaan dibandingkan sang Maha Kuasa. Kemungkinan menderita kerugian resiko.¹⁸ Teori ini mengibaratkan pembayaran pajak seperti pembayaran premi dalam perjanjian asuransi. Hal tersebut ditujukan untuk mengganti biaya yang dikeluarkan negara dalam melaksanakan kewajibannya yaitu, melindungi keselamatan dan harta benda warga negaranya.

¹⁷ Soerjono Suoekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum Suatu Analisa Sosiologi Hukum*, Rajawali, Jakarta, 1982, Hlm 230

¹⁸ Man S Sastrawidjaja, *Aspek-Aspek Hukum Dan Surat Berharga*, Alumni, Bandung, 1977, Hlm 2

Teori ini diartikan dengan suatu kepentingan masyarakat yang harus dilindungi oleh negara. Masyarakat seakan mempertimbangkan keselamatan dan keamanan jiwanya kepada negara. Dengan adanya kepentingan dari masyarakat itu sendiri, maka masyarakat itu harus membayar premi kepada negara. Teori asuransi ini hanya memberi landasan saja karena pada dasarnya teori ini tidak tetap untuk melandasi pemungutan pajak. Jika premi diartikan sama dengan pajak, kurang tepat karena premi dalam teori ini seharusnya sama dengan retribusi yang kontra prestasinya dapat dirasakan secara langsung oleh pemberi premi. Premi yang diberikan kepada perusahaan dalam arti premi yang sesungguhnya, apabila masyarakat mengalami suatu kerugian, negara tidak dapat memberikan pengganti sebagaimana layaknya perusahaan asuransi dan jumlah premi yang diberikan tidak bisa dihitung dalam jumlah seimbang yang akan diberikan oleh negara. Termasuk tugas negaranya adalah melindungi orang dengan segala kepentingan, keselamatan keaman jiwa, juga harta bendanya seperti halnya setiap perjanjian asuransi (pertanggungan), maka untuk perlindungan tersebut diperlukan pembayaran premi, dalam hal ini pajak dianggap sebagai preminya, yang pada waktunya waktu tertentu harus dibayarkan oleh masing-masing

Walapun perbandingan dengan perusahaan asuransi tidak tepat, karena:

- a. Dalam hal timbuln kerugian, tidak ada suatu penggantian dari negara.
- b. Antara pembayaran jumlah-jumlah pajak dengan jasa-jasa yang diberikan oleh negara, tidaklah terdapat hubungan yang langsung namun teori ini oleh para penganutnya dipertahankan, sekedar untuk memberikan oleh negara, tidaklah terdapat hubungan yang langsung, namun teori ini oleh para penganutnya dipertahankan, sekedar untuk memberikan dasar hukum kepada peungutan pajak saja. Karena perbincangan persamaan tadi yang menimbulkan ketidakpuasan, pula karena ajaran bahwa pajak berhak mendapatkan kontraprestasi yang

langsung, maka makin lama berkurangnya jumlah penganut teori ini. Sehingga dapat dikatakan tamatlah riwayatnya kini. Pembayaran pajak tidak dapat disamakan dengan pembayaran premi oleh seseorang kepada perusahaan pertanggungan.¹⁹

Timbulnya suatu resiko menjadi kenyataan merupakan suatu yang belum pasti, sementara kemungkinan bagi seseorang akan mengalami kerugian atau kehilangan yang dihadapi oleh setiap manusia merupakan suatu hal yang tidak diinginkan. Oleh karena itu, kemungkinan timbulnya suatu resiko menjadi kenyataan adalah suatu hal yang diusahakan untuk tidak terjadi. Seseorang yang tidak menginginkan suatu resiko seharusnya mengusahakan supaya kehilangan atau kerugian itu tidak terjadi.

Kebutuhan terhadap perlindungan atas jaminan asuransi bersumber dari keinginan untuk mengatasi ketidakpastian. Ketidakpastian mengandung risiko yang dapat menimbulkan ancaman bagi setiap pihak, baik sebagai pribadi maupun sebagai pelaku bisnis. Ketidakpastian tersebut melahirkan kebutuhan untuk mengatasi risiko kerugian yang mungkin timbul sebagai konsekuensi dari ketidakpastian tersebut. Risiko yang timbul dapat bersumber dari bencana alam, kecelakaan, penyakit, kelalaian, ketidakmampuan, kesalahan, kegagalan, dan seterusnya, masing-masing risiko mungkin memerlukan penanganan yang berbeda.²⁰

¹⁹ R.Santoso Brotodiharjo, *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*, Refika Aditama, Bandung , 2008, Hlm 30

²⁰ A. Junaedy Ganie, *Hukum Asuransi Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta , 2010, Hlm 2

a. Pengertian Asuransi

Sri Redjeki Hartono berpendapat²¹, asuransi sebagai alat peralihan resiko, artinya ia dapat dipakai sebagai salah satu wahana untuk mengadakan peralihan risiko. Risiko pihak yang satu (tertanggung) dialihkan kepada pihak lain (penanggung). Peralihan dapat dengan suatu perjanjian. Satu-satunya perjanjian yang memungkinkan hanyalah perjanjian asuransi atau perjanjian tanggungan, yang dapat berposisi sebagai tertanggung dapat individu/perorangan, kelompok orang atau suatu institusi bahkan masyarakat luas. Sedangkan yang dapat berposisi sebagai penanggung adalah perusahaan asuransi sebagai lembaga institusi.

Hermawan Darmawi²² mengemukakan bahwa, usaha perasuransian sebagai salah satu lembaga keuangan menjadi penting peranannya karena dari kegiatan perlindungan risiko, perusahaan asuransi menghimpun dana masyarakat melalui premi. Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, menyatakan bahwa; Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu.

²¹ Sri Redjeki Hartono, *Hukum Asuransi Dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta, 2001, Hlm 72

²² Hermawan Darmawi, *Manajemen Asuransi*, Jakarta, Bumi Akasara, 2000, Hlm. 1

Demikian pula yang diamanatkan dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian¹¹, Bahwa : “ Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan.

Kedua Pasal dari Undang-undang yang berbeda tersebut diatas menunjukkan kesamaan makna , maksud dan tujuan yaitu berdasar kepada perjanjian, risiko atau kerugian seseorang dapat diperalihkan kepada pihak lain yang disebut dengan Lembaga Asuransi. Selanjutnya Pasal 21 Undang-undang No. 2 Tahun 1992 menjelaskan bisnis atau bidang usaha perasuransian sebagai berikut¹² : “ Usaha asuransi yaitu usaha jasa keuangan yang dengan menghimpun dana masyarakat melalui pengumpulan premi asuransi, memberikan perlindungan kepada anggota masyarakat pemakai jasa asuransi terhadap kemungkinan timbulnya kerugian karena suatu peristiwa yang tidak pasti atau terhadaphidup atau meninggalnya seseorang”.

H. Man Suparman Sastrawdjaja²³ berpendapat bahwa, bahwa diIndonesia juga banyak Asuransi sekarela yang diselenggarakan pemerintah,misal suatu

²³ H. Man Suparman Sastrawidjaja, *Aspek-Aspek Hkum Asuransi Dan Surat Berharga*,Alumni, Bandung , 2003,Hlm. 90-91

Persero. Asuransi sosial merupakan asuransi wajib, ditegaskan dalam rumusan *magee* dan *Bickrlhaupt*. Selain itu, sifat sebagai jaminan sosial serta ruang lingkungannya digambarkan dalam rumusan tersebut. Dari uraian tersebut di atas dapat diketahui pula bahwa adanya kaitan asuransi sosial dengan asuransi pada umumnya.

Undang-undang No. 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional. Ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (1) Jaminan sosial adalah salah satu bentuk perlindungan sosial untuk menjamin seluruh rakyat agar dapat memenuhi kebutuhan dasar hidupnya yang layak. Sedangkan dalam Pasal 1 ayat (3) Asuransi Sosial adalah suatu mekanisme pengumpulan dana yang bersifat wajib yang berasal dari iuran guna memberikan perlindungan atas risiko sosial ekonomi yang menimpa peserta dan/atau anggota keluarganya. Ditegaskan lagi dalam Pasal 2 Sistem Jaminan Sosial Nasional diselenggarakan berdasarkan, asas kemanusiaan, asas manfaat, dan asas keadilan bagi seluruh rakyat Indonesia.

b. Tujuan Asuransi

Tujuan asuransi sosial: “Tujuan dari Pertanggungansian Sosial (*Social Insurance*) adalah untuk menyediakan suatu bentuk jaminan tertentu kepada seseorang atau anggota masyarakat yang menderita kerugian dalam memperjuangkan hidupnya dan keluarganya.” Bahwa diselenggarakannya asuransi sosial berkaitan erat dengan tujuan untuk terciptanya kesejahteraan masyarakat. Di samping itu, asuransi sosial berkaitan dengan perlindungan dasar

manusia, seperti hari tua, sakit, kecelakaan, cacat, meninggal dunia, dan menganggur.

Asuransi sosial adalah asuransi yang dikelola oleh pemerintah dan instansi atau badan yang ditunjuk oleh pemerintah sebagai pengelola asuransi. Berbeda dengan asuransi komersial, asuransi sosial hanya mencakup perlindungan dasar yang biasanya ditentukan dalam peraturan peundangundangan.²⁴

Asuransi komersial adalah asuransi yang dikelola oleh perusahaan swasta atau keikutsertaan masyarakat secara sukarela. Bentuk program yang dilayani tergantung kepada kebutuhan dan kemampuan tertanggung yang ditentukan dalam perjanjian. Disinilah terjadi perbedaan yang sangat tajam antara asuransi komersial dengan Asuransi sosial. Dengan demikian sebagai alternatif yang dianjurkan adalah program asuransi. Pada Program asuransi sosial anggota masyarakat secara gotong royong diminta memberikan iuran untuk membiayai akibat risiko yang diderita oleh anggotanya. Asuransi-asuransi tersebut dapat dikelola secara komersial atau perusahaan swasta dan dapat pula dikelola secara terbatas oleh Pemerintah. Oleh sebab itu Pemerintah membentuk asuransi PT. Jasa Raharja (Persero) selaku Badan Usaha Milik Negara (BUMN) berdasarkan Undang-undang No. 19/Prp/1960 tentang Perusahaan Negara yang diperbaharui dengan Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN), untuk mengelola asuransi kecelakaan di jalanraya.

²⁴*Op. Cit* Herman Darmawi, Hlm. 168

Pada pertanggung jawaban kecelakaan, dikenal suatu aturan, yang dapat dianggap sebagai suatu perlakuan khusus dari pada pengertian “taksasi tetap” Itu dinamakan dalam bahasa Jerman “ Gliedertaxe” yang dalam bahasa Indonesia berarti : Tabel pembayaran²⁵. Peraturan kerugian pada pertanggung jawaban kecelakaan tidak sederhana, oleh karena yang terjadi soal bukan besarnya kerusakan, tetapi besarnya cacat tertanggung dalam biaya perawatan di Rumah Sakit. PT. Jasa Raharja (Persero) berorientasi pada perasuransian namun konteksnya sangat berbeda dengan asuransi yang lainnya, selain jasa raharja berlindung di balik kekuasaan Negara dan selaku Badan Usaha Milik Negara (BUMN), maka cara pemupukan dana sangat jelas sumbernya, sedemikian juga penyalurannya. Dengan demikian, PT Jasa Raharja (Persero) menggali polis dari sumbangan dan iuran wajib dari pemilik/pengusaha angkutan lalu lintas jalan dan penumpang angkutan umum, sedangkan asuransi lainnya melalui polis yang dipasarkan kepada masyarakat.

Di dalam upaya membentuk suatu industri asuransi di Indonesia yang tangguh dan dapat diandalkan, Pemerintah melalui peraturan perundangundangan dibidang perasuransian, telah menetapkan persyaratan yang cukup ketat, baik dalam pengeluaran izin usaha, permodalan, keahlian, profesionalisasi perusahaan melalui spesialisasi usaha, dan pembinaan sertapengawasan.²⁶ Pada dasarnya, usaha perasuransian dapat dibedakan kedalam bidang :

²⁵H . Vanberneveld, 1980, *Pengetahuan Umum Asuransi*, Bhratara Karya Aksara, Jakarta, Hlm. 278

²⁶ Agus Prawoto, *Hukum Asuransi Dan Kesehatan Perusahaan Asuransi Berdasarkan Reskbase Capital (Rbc)*, Bpfeyogyakarta, 2003, Hlm. 9

1. Usaha asuransi, yang dibagi kedalam usaha asuransi kerugian, usaha asuransi jiwa, dan reasuransi.
2. Usaha penunjang usaha asuransi, yang terdiri dari usaha pialang asuransi, usaha pialang reasuransi, usaha penilai kerugian asuransi, usaha konsultan aktuaria dan usaha agen asuransi.

Selanjutnya PT Jasa Raharja (Persero) masuk dalam golongan asuransi kerugian, karena pembayaran iuran wajib bersamaan ketika pembayaran pajak kendaraan bermotor yang sering disebut dengan sumbangan wajib jasa raharja, bila penumpang angkutan umum pembayaran iuran wajib bersamaan dengan pembelian ticket sebagai pertanggungan.

Pemerintah menyediakan jaminan asuransi bagi masyarakat yang menjadi korban kecelakaan alat angkut penumpang umum dan kecelakaan lalu lintas. Dasar hukum pemberian jaminan asuransi adalah Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 sebagai pelaksanaannya adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT Jasa Raharja (Persero).

Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang. Penumpang sah alat angkutan penumpang umum yang telah melunasi Iuran Wajib (IW) berhak atas dana santunan juga menjadi korban kecelakaan dari kendaraan yang ditumpangnya, meliputi kendaraan bermotor angkutan penumpang umum, kereta api, pesawat udara, kapal laut, kapal angkutan, danau dan ferry. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh motor atau mekanik, tidak termasuk kendaraan yang berjalan diatas rel. Jadi kendaraan bermotor adalah kendaraan yang berjalan di

atas aspal dan tanah seperti mobil sedan, bus, truck, trailer, pick up, kendaraan roda tiga dan beroda dua, dan sebagainya.²⁷

Sejalan dengan segi-segi sosial yang telah diuraikan diatas, dari iuran-iuran wajib tersebut pun dapat diharapkan terhimpunnya Danadana yang dapat digunakan untuk tujuan pembangunan, karena dengan pembayaran iuran wajib, secara sadar ataupun tidak, seseorang itu telah menjalankan aksi menabung. Dengan demikian maka iuran wajib merupakan pula alat untuk memupuk tabungan secara terpinpin, demi membantu menekan inflasi dan menambah dana investasi yang diperlukan dalam rangka pembiayaan Pembangunan Nasional-Semesta- Bencana. Tentu saja, Dana yang akan terkumpul nanti harus diatur penggunaannya yaitu pada proyek-proyek yang produktif dimana Pemerintah mempunyai penyertaan modal sepenuhnya atau sebagian terbesar secara langsung atau tidak langsung.

Dalam hal ini Departemen Urusan Pendapatan, Pembiayaan dan Pengawasan adalah Instansi Pemerintah yang paling tepat untuk mengaturnya. Berhubung dengan itu, penggunaan dana yang tersedia bagi investasi itu, harus diatur oleh Menteri Urusan Pendapatan, Pembiayaan dan Pengawasan. Guna mengatur pemupukan dana-dana tersebut diatas secara efektif dan efisien, perlulah dana-dana yang dapat diinvestasikan itu, dipusatkan dalam suatu Badan Pemerintah c.q. suatu Perusahaan Negara, yang harus mengadministrasi dana-

²⁷ H. Abbas Salim, , *Asuransi Dan Manajemen Resiko*, Pt. Raja Grafindo Perkasa, Jakarta, 1998, Hlm. 89

dana tersebut secara baik, sehingga terjadilah kedua tujuan dari pemupukan dana-dana tersebut yaitu²⁸ :

1. Untuk sewaktu – waktu dapat menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan;
2. Tetap tersediaanya “ *investible – funds*” yang dapat dipergunakan oleh Pemerintah untuk tujuan produktif yang non-inflatoir.

Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Masyarakat berhak atas dana santunan jika menjadi korban ditabrak kendaraan bermotor di jalan umum (bukan sebagai penyebab terjadinya kecelakaan). Kewajiban setiap pemilik kendaraan adalah membayar sumbangan wajib (SW) bersamaan dengan pengurusan (Surat Tanda Nomor Kendaraan) STNK setiap tahun yang tarifnya ditentukan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia. Jenis santunan asuransi ada tiga macam yaitu²⁹ :

1. Santunan berupa penggantian perawatan dan pengobatan;
2. Santunan kematian, dan
3. Santunan cacat tetap.

Cara memperoleh dana santunan Untuk memperoleh dana santunan caranya adalah dengan mengisi formulir yang disediakan secara Cuma-cuma oleh PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja (Persero),³⁰ yaitu :

²⁸ Penjelasan Undang-Undang No. 33 Dan 34 Tahun 1964 Dan Penjelasan, Tanpa Tahun, Jasa Raharja “ Utama Dalam Perlindungan Prima Dalam Pelayanan” Hlm. 8-9, Tanpa Tahun.

²⁹ Heman Darmawi, *Manajemen Asuransi*, Bumi Aksara, Jakarta, 2000, Hlm. 169

³⁰ *Ibid*, Hlm. 169-170

1. Formulir model K1 untuk kecelakaan ditabrak kendaraan bermotor dapat diperoleh di Polres dan Kantor Jasa Raharja terdekat.
2. Formulir K2 untuk kecelakaan penumpang umum dapat diperoleh di Kepolisian/Perumka/Syahbandar laut/Bandar Udara dan Kantor Jasa Raharja terdekat. Cara pengisian formulir tersebut adalah sebagai berikut :
 - a) Keterangan identitas korban/ahli waris diisi oleh yang mengajukan dana santunan.
 - b) Keterangan kecelakaan lalu lintas diisi dan disahkan oleh Kepolisian atau pihak yang berwenang lainnya.
 - c) Keterangan kesehatan/keadaan korban diisi dan disahkan rumah sakit/dokter yang merawat korban.
 - d) Apabila korban meninggal dunia, tentang keabsahan ahli waris, diisi dan disahkan oleh pamong praja/lurah/camat.

Bukti yang diperlukan, bila korban menderita luka-luka untuk mendapat santunan diperlukan kuitansi biaya perawatan dan pengobatan yang asli, serta identitas korban. Jika ahli waris yang akan mendapat santunan adalah³¹

1. Janda atau dudanya yang sah.
2. Jika janda/dudanya yang sah tidak ada maka santunan dapat diberikan pada anaknya yang sah.
3. Jika janda/duda dan anaknya yang sah tidak ada, santunan dapat diberikan kepada orang tuanya yang sah.

Perlu diingat bahwa hak dan santunan Jasa Raharja menjadi gugur/kedaluwarsa jika permintaan diajukan dalam waktu lebih dari 3 (tiga) bulan setelah hak dimaksud disetujui oleh Jasa Raharja.

³¹*Op Cit*, Herman Darmawi, Hlm. 170

E. Konsep Operasional

Untuk memberikan arahan dan tidak menimbulkan salah pengertian yang berbeda dalam penelitian ini maupun dalam pembahasannya secara lebih lanjut maka penulis merasa perlu menegaskan judul diatas.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan. Dalam kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keseharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya³².

PT Jasa Raharja (Persero) merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dibidang jasa asuransi sosial³³. Melaksanakan Asuransi Kecelakaan penumpang alat angkutan umum dan asuransi tanggung jawab menurut hukum terhadap pihak ketiga sebagaimana diatur UU No. 33 dan 34 tahun 1964 berikut peraturan pelaksanaannya³⁴.

Menurut Yahya Harahap, ganti rugi ialah “kerugian nyata” atau “fietelijke nadeel” yang ditimbulkan perbuatan wanprestasi³⁵. Kerugian nyata ini ditentukan oleh suatu perbandingan keadaan yang tidak dilakukan oleh pihak debitur. Lebih lanjut dibahas oleh Harahap, kalau begitu dapat kita ambil suatu rumusan, besarnya jumlah ganti rugi kira-kira sebesar jumlah yang “wajar” sesuai dengan besarnya nilai prestasi yang menjadi obyek perjanjian dibanding dengan keadaan

³²Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2005.

³³<http://journal.binus.ac.id/index.php/BBR/article/viewFile/1186/1054>, hlm. 2 diakses pada tanggal 18 Agustus 2017 pada pukul 18.45 wib.

³⁴<https://www.jasaraharja.co.id/tentang-kami/profil-perusahaan> diakses pada tanggal 18 Agustus 2017 pada pukul 18.45 wib.

³⁵ M. Yahya Harahap, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1986, hlm. 66.

yang menyebabkan timbulnya wanprestasi. Atau ada juga yang berpendapat besarnya ganti rugi ialah “sebesar kerugian nyata” yang diderita kreditur yang menyebabkan timbulnya kekurangan nilai keutungan yang akan diperolehnya.

Asuransi adalah suatu perjanjian dimana pihak yang menjamin berjanji kepada pihak yang dijamin, untuk menerima sejumlah uang premi sebagai pengganti kerugian, yang mungkin akan diderita oleh yang dijamin, karena akibat dari suatu peristiwa yang belum jelas³⁶.

Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas adalah peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang penyaluran dana yang terhimpun, yang belum digunakan dalam waktu dekat untuk menutup akibat keuangan disebabkan karena kecelakaan lalu lintas jalan, dapat disalurkan penggunaannya untuk pembiayaan rencana- rencana pembangunan.

F. Metode Penelitian

Dalam melakukan penelitian, penulis menggunakan metode penelitian *survey* dengan menggunakan pendekatan empiris. Penulis memberikan gambaran tentang penelitian sebagai berikut

1. Jenis dan Sifat Penelitian

Jenis penelitian ini termasuk dalam golongan penelitian observasi (*Non-Doctrinal*) dengan cara *survey*³⁷, dengan menggunakan alat pengumpul data berupa wawancara dan kuesioner.

³⁶Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, Intermedia, Jakarta, 1987, hlm. 1.

³⁷ Bambang Suggono, *Metode Penelitian Hukum*, Pt. Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2001, Hlm.5.

Sedangkan sifat dari penelitian ini digolongkan kepada penelitian yang bersifat deskriptif, yaitu memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya dengan tujuan mempertegas hipotesa-hipotesa agar dapat membantu dalam memperkuat teori-teori lama atau dalam rangka menyusun teori baru.³⁸

2. Lokasi Penelitian

Sesuai dengan judul penelitian ini , penulis mengambil lokasi penelitian di Kota Pekanbaru. Hal ini berdasarkan objek yang diteliti yaitu PT Jasa Raharja di Kota Pekanbaru.

3. Populasi dan Responden

Populasi merupakan jumlah keseluruhan dari objek yang diteliti dengan karakteristik yang sama. Pada tahap peneliti mengelompokkan dan memilah dalam menentukan populasi dengan pertimbangan keterkaitan hubungan dengan objek yang akan diteliti. Dalam hal ini yang menjadi populasi adalah pihak PT Jasa Raharja Pekanbaru, yaitu Kepala Cabang PT Jasa Raharja Pekanbaru, SatlantasPolresta Kota Pekanbaru, Korban Kecelakaan dan ahli waris yang mendapatkan penyaluran dana asuransi dari PT. Jasa Raharja Pekanbaru.

Karena populasi cukup besar maka penulis menggunakan metode *Purposive sampling* yaitu teknik pengambilan sampel secara sengaja maksudnya penulis menentukan sendiri sampel yang diambil karena ada pertimbangan tertentu, maka penulis sampel sebesar 25 % dari 142 korban kecelakaan yang

³⁸ Soerjono Sukanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Ui Press, Jakarta,2012,Hlm.10.

terjadi di Pekanbaru 2016. Oleh karena itu yang peneliti jadikan responden dalam penelitian ini adalah:

- a. Kepala Cabang PT Jasa Raharja di kota Pekanbaru.
- b. Satuan Lalu Lintas Polresta Pekanbaru.
- c. Korban Kecelakaan/ Ahli Waris yang mendapatkan dana asuransi dari PT Jasa Raharja di Pekanbaru.

Responden adalah seseorang atau individu yang memberikan respon terhadap pertanyaan yang diajukan oleh peneliti. Responden ini merupakan orang atau individu yang terkait secara langsung dengan data yang dibutuhkan.³⁹

Mengenai Populasi dan Responden dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 1.1 Populasi dan Responden Pada Tahun 2016

No	Nama	Populasi	Responden	Precentage	Keterangan
1	Kepala Cabang PT Jasa Raharja	1 Orang	1 Orang	100%	Sensus
2	Satlantas Polresta Pekanbaru	1 Orang	1 Orang	100%	Sensus
3	Korban Kecelakaan/Ahli Waris	142 Orang	36 Orang	25%	Sample

Sumber dari PT Jasa Raharja

³⁹ Mukti Fajar Nd Dan Yulianto Achmad, Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris, Pustaka Pelajar, Cetalan Pertama, Yogyakarta, 2010, Hlm.171.

4. Data dan Sumber Data

Sebagai sumber data dalam penelitian ini adalah :

- a. Data primer adalah data utama yang diperoleh oleh penulis melalui responden atau sampel. Data ini berasal dari wawancara dan kuesioner terhadap responden atau sampel.
- b. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari buku – buku literatur, Undang-undang dan sumber lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

5. Alat Pengumpulan Data

Sebagai alat pengumpulan data dalam penelitian ini adalah wawancara dan kuesioner. Wawancara yaitu pengumpulan data yang dilakukan dengan cara penulis mengadakan tanya jawab secara langsung kepada Responden yang menjadi objek penelitian. Sementara itu, kuesioner yaitu pengumpulan data dengan membagikan angket pertanyaan tentang penelitian terhadap sampel.

6. Analisa Data

Setelah data diperoleh penulis dengan pengumpulan data melalui wawancaradan kuesioner kemudian penulis menguraikan data tersebut dalam bentuk kalimat-kalimat yang jelas serta dalam bentuk tabel. Setelah itu dilakukan perbandingan dengan Peraturan Perundang-undangan yang dijadikan dasar penelitian.

7. Metode Penarikan Kesimpulan

Metode penarikan kesimpulan yang digunakan oleh penulis adalah metode deduktif, yaitu penyimpulan data yang diperoleh dari data yang bersifat umum dan data yang bersifat khusus. Penelitian deduktif adalah penelitian hukum yang mengkaji sistem norma sebagai objek kajian dapat menggunakan logika deduktif dengan alat silogisme untuk membangun preskriptif kebenaran hukum⁴⁰.

Data yang bersifat umum diperoleh secara teoritis yang bersumber dari teori-teori, pendapat para ahli dan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian. Data yang bersifat khusus adalah data yang diperoleh dari hasil survei, wawancara dan kuesoner kepada responden.

⁴⁰ Mukti Fajar Nd Dan Yulianto Achmad , *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris* , Pustaka Pelajar , Cetelan Pertama, Yogyakarta ,2010, Hlm 16



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau