

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi memegang peran yang sangat penting dalam kehidupan manusia modern. Dengan sarana transportasi yang efisien, seperti kendaraan bermotor, kereta api, pesawat terbang, dan bahkan transportasi umum seperti bus dan kapal, manusia dapat dengan cepat berpindah dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Hal ini tidak hanya mempersingkat waktu perjalanan, tetapi juga memungkinkan orang untuk melakukan lebih banyak hal dalam sehari¹ dan mampu menjadi sebuah alat untuk memudahkan masyarakat dalam berpindah tempat satu ke tempat lainnya. Pada zaman dahulu transportasi yang digunakan hanyalah seekor kuda, sekarang sudah banyak transportasi yang dapat digunakan seperti mobil, sepeda motor, kereta api, pesawat, dan sebagainya.

Transportasi ojek sudah lama ada di Indonesia, dimana biasanya penumpang hanya satu orang. Jika harga diputuskan pada saat negosiasi awal antara penumpang dan pengemudi, pengemudi akan mengantarkan penumpang ke tujuan yang diinginkan jika kesepakatan tercapai. Masyarakat harus ke pangkalan ojek terlebih dahulu untuk mendapatkan angkutan umum, sehingga tidak bisa dipesan jika diperlukan secara tidak terduga.² Salah satu bentuk aplikasi yang berhasil dirancang dan telah memberikan dampak positif bagi masyarakat

¹ Madeline Griselda Lim, Kondisi Sosial : [Transportasi](https://www.google.co.id/amp/madelinegriselda/5fc9e26d541df05f95b5f52/kondisi-sosial-transportasi), <https://www.google.co.id/amp/madelinegriselda/5fc9e26d541df05f95b5f52/kondisi-sosial-transportasi>, diakses pada tanggal 12 Februari 2024 pukul 20.04 WIB

² Rahmania Nur Bayti, *Paguyuban Ojek Pangkalan (Studi Kasus Tindakan Paguyuban Ojek Pangkalan dalam Menghadapi Persaingan dengan Ojek On Line)*, hlm. 4

khususnya di Indonesia adalah aplikasi yang menawarkan layanan jasa transportasi dengan sepeda motor (ojek) yang disebut dengan “Gojek”. PT.Gojek Indonesia didefinisikan sebagai perusahaan berjiwa sosial yang memimpin revolusi industri transportasi ojek.³

Gojek dan ojek konvensional memiliki beberapa persamaan dan perbedaan yang mencolok. Keduanya menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi utama, namun ada perbedaan signifikan dalam cara pemesanan dan penggunaan tarif. **Ojek Konvensional** Biasanya dapat ditemukan di pangkalan atau di pinggir jalan. Pemesanan dilakukan secara langsung dengan pengemudi. Harga sering kali bisa ditawar dan disesuaikan secara langsung antara pengemudi dan penumpang. Pemesanan Gojek dilakukan melalui aplikasi smartphone yang terinstal dengan aplikasi Gojek. Penumpang tidak berinteraksi langsung dengan pengemudi secara fisik untuk memesan layanan. Aplikasi secara otomatis menentukan tarif berdasarkan jarak ke tujuan yang dipilih oleh penumpang. Tidak ada negosiasi harga secara langsung. Harga ojek konvensional sering kali ditentukan berdasarkan negosiasi antara pengemudi dan penumpang. Ini bisa menjadi kelebihan bagi penumpang yang ingin mencoba menawar harga yang lebih murah. Sedangkan Tarif Gojek dihitung secara otomatis oleh aplikasi berdasarkan jarak tempuh dan waktu perjalanan. Tarif ini biasanya sudah ditentukan sebelumnya dan dapat dilihat oleh penumpang sebelum mereka memesan layanan. Hal ini memberikan kejelasan dan transparansi dalam biaya perjalanan. Dengan menggunakan aplikasi, Gojek memfasilitasi pengalaman

³ <http://id.wikipedia.org/wiki/GO-JEK> diakses tanggal 15 Februari 2024.

pemesanan yang lebih modern dan terstruktur, sementara ojek konvensional masih menawarkan fleksibilitas dalam harga yang dapat dinegosiasikan langsung. Perbedaan ini mencerminkan pergeseran dari model bisnis tradisional ke model berbasis teknologi yang mengutamakan efisiensi dan kenyamanan bagi pengguna. Gojek menyediakan berbagai layanan yang mencakup berbagai kebutuhan sehari-hari masyarakat. Berikut adalah beberapa layanan utama yang ditawarkan oleh Gojek seperti Go-send, Go Box, Go Food, Go Shop, Selain layanan-layanan utama ini, Gojek juga menawarkan berbagai layanan tambahan seperti pengiriman dokumen penting (GoSend Instant), layanan antar obat-obatan (GoMed), dan lain sebagainya. Ini membuat Gojek menjadi platform yang sangat beragam dalam memenuhi kebutuhan mobilitas dan pengiriman masyarakat modern.⁴

Pemerintah pusat mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggara Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, dimana peraturan ini belum mengatur transportasi online secara spesifik. Berdasarkan Pasal 1 Angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggara Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek disebutkan bahwa Angkutan Orang dengan kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek disebutkan bahwa Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek adalah Angkutan yang dilayani dengan Mobil Penumpang umum atau Mobil Bus umum dalam wilayah perkotaan dan/atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan

⁴ Panduan dari aplikasi “Panduan Go-Jek Indonesia”, hal. 1

tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap. Definisi ini hampir sama dengan transportasi online yang tidak mempunyai tujuan dan waktu yang tetap.

Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 menjelaskan maksud dan tujuan pengaturan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Tujuan ini mencakup beberapa aspek penting yang harus dicapai, yaitu Pelayanan yang memanfaatkan teknologi informasi menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi untuk mempermudah aksesibilitas masyarakat layanan angkutan umum, Mendorong pertumbuhan ekonomi dengan mendukung prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM), Memberikan kepastian hukum yang melindungi keselamatan dan kenyamanan pengguna jasa angkutan umum. Peraturan ini mencerminkan upaya pemerintah untuk mengintegrasikan teknologi modern dalam layanan transportasi publik dan memastikan bahwa layanan ini dapat diakses oleh masyarakat luas dengan cara yang aman, efisien, dan ekonomis⁵.

Pengaturan mengenai transportasi online diatur dalam Pasal 63 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang berbunyi :

1. Perusahaan angkutan umum dapat menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi untuk mempermudah pemesanan jasa angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek.

⁵ Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

2. Aplikasi berbasis teknologi informasi sebagaimana dimaksud pada angka 1 dapat digunakan secara mandiri maupun bekerjasama dengan perusahaan aplikasi dibidang transportasi darat
3. Perusahaan angkutan umum dapat mempermudah masyarakat yang menggunakan kendaraan bermotor bersama untuk melakukan pembayaran di luar jalan raya dengan mengizinkan pembayaran tunai atau elektronik sebagaimana diwajibkan oleh undang-undang.⁶

Namun, Peraturan Menteri Perhubungan ini hanya mengatur penyelenggaraan transportasi umum dan transportasi online di luar trayek, dan sanksi yang diberikan hanyalah sanksi administratif sedang, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 72 ayat (4) huruf c, jika terjadi pelanggaran antara driver dan pengguna transportasi online.

PT. Gojek Indonesia mengadakan kerja sama dengan perusahaan asuransi Allianz, perusahaan asuransi Allianz dengan PT. Gojek Indonesia bekerja sama untuk melindungi mitra driver gojek yang sedang menjalankan pekerjaannya, mengingat pekerjaan mitra driver gojek menggunakan kendaraan bermotor dan tidak luput dari padatnya lalu lintas di jalan raya, tidak menutup kemungkinan mitra driver gojek mengalami kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pengendara bermotor lain yang lalai atau melanggar peraturan lalu lintas di jalan, bahkan juga bisa dikarenakan driver gojek sendiri yang kurang berhati-hati dalam mengendarai kendaraan bermotor saat di jalan raya. Karena itulah pihak gojek bekerjasama dengan Allianz untuk memberikan sebuah asuransi kesehatan kepada mitra driver gojek

⁶ Pasal 63 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Asuransi mitra Gojek di serahkan kepada Allianz yang bekerja sama dengan PT. Gojek Indonesia, Mitra driver dibebaskan memilih asuransi oleh Gojek, namun disarankan oleh pihak kantor untuk tetap mengikuti BPJS karena jika terjadi hal yang tidak di inginkan saat bekerja perusahaan dapat membantu klaim asuransi, kebanyakan asuransi yang digunakan mitra driver ialah yang BPJS ketenagakerjaan, begitupun penuturan dari salah satu mitra driver gojek. Pengaturan Pengangkutan berbasis online diakui secara resmi sebagai moda pengangkutan umum yang diatur oleh undang-undang. Berbagai syarat dan ketentuan yang diberlakukan pada angkutan umum belum sepenuhnya dijalankan. Sepeda motor pada dasarnya tidak termasuk ke dalam jenis angkutan umum.

Hal ini dikarenakan tingkat keselamatan penumpang pengangkutan sangat membahayakan dan sepeda motor digunakan untuk kepentingan pribadi. Kecelakaan lalu lintas yang merupakan suatu hal yang umum terjadi di jalan raya. Kecelakaan lalu lintas menurut Pasal 1 ayat (24) Undang-Undang No. 22 tahun 2009 adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak di duga dan tidak di sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.⁷ Kecelakaan dapat menimbulkan dampak ringan sampai berat baik berupa materi maupun non-materi. Di dalam Undang-Undang ini kecelakaan digolongkan menjadi 3 yaitu :

1. Kecelakaan lalu lintas ringan yang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
2. Kecelakaan lalu lintas sedang yang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

⁷ Pasal 1 angka 24 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

3. Kecelakaan lalu lintas berat yang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat⁸

Kecelakaan merupakan suatu kejadian tidak terjadi secara kebetulan melainkan disertai suatu penyebab yang dapat dicari tahu guna melakukan tindakan preventif. Penyebab utama kecelakaan lalu lintas adalah kelalaian (human error). Kelalaian ataupun kealpaan sendiri dapat dihindari dengan cara tetap memegang teguh dan patuh pada peraturan hukum, hal ini didasari bahwa Indonesia adalah negara hukum dimana semua warga negaranya harus tunduk dan patuh pada aturan-aturan hukum positif. Kelalaian biasanya disebut juga dengan kesalahan, kurang hati-hati, kealpaan, atau di dalam hukum pidana disebut Culpa.⁹ Faktor-faktor lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas ialah pengemudi yang mengantuk saat berkendara, bisa juga karena jalanan yang berlubang, faktor cuaca seperti hujan yang menyebabkan jalanan licin.¹⁰

Kecelakaan lalu lintas terjadi bukanlah karena ada niat dari pelaku, tetapi umumnya karena faktor kelalaian dan kurang disiplin pengemudi berkendara di jalan. Dalam kajian hukum untuk menyatakan pengemudi atau seseorang bersalah, harus mempertimbangkan persoalan pertanggungjawaban pidana berkaitan dengan kesalahan seorang pengemudi yang karena kealpanya menyebabkan kecelakaan berlalu lintas, apalagi menyebabkan kematian orang lain. Kesalahan yang dimaksud disini adalah kesalahan yang diakibatkan oleh kelalaian.¹¹

⁸ Pasal 1 angka 24 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁹ Letezia Tobing, S.H., M.Kn, Adakah Ukuran Kelalaian dalam hukum pidana, <https://m.hukumonline.com/klinik/detail/ulasan/lt51d59cf9865d/adakah-ukuran-kelalaian-dalam-hukumpidana/>, diakses pada tanggal 22 februari 2024 pukul 20.45 WIB.

¹⁰ M. Adam Samudra, 4 Faktor Utama Penyebab Kecelakaan di Jalan Raya, <https://www.gridoto.com/read/221030654/4-faktor-utama-penyebab-kecelakaan-di-jalanraya#!%2F>, diakses pada 20 Februari 2024 pukul 13:21 WIB

¹¹ Leden Marpaung, 2005, *Asas Teori Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, h.9

Kecelakaan lalu lintas dapat meminimalkannya dengan adanya alat perlengkapan jalan yang memadai harus sesuai standar nasional Indonesia. Tanggungjawab terhadap fasilitas perlengkapan jalan, ditugaskan kepada Dinas Perhubungan. Dalam Pasal 25 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi : Ayat (1) Setiap Jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa :

1. Rambu Lalu Lintas
2. Marka Jalan.
3. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.
4. Alat Penerangan Jalan
5. Alat Pengendali dan Pengamanan Penggunaan Jalan
6. Alat Pengawasan dan Pengamanan Jalan
7. Fasilitas Untuk Sepeda, Pejalan Kaki, dan Penyandang Cacat.
8. Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar Badan Jalan.¹²

Banyak cara pemerintah untuk menganggulangi kecelakaan lalu lintas yang terus meningkat, contohnya Kementerian Perhubungan yang telah membuat strategi untuk mencegah kecelakaan lalu lintas yang dipicu oleh sepeda motor. Salah satunya bakal membuat regulasi pembahasan kecepatan di kawasan penjalan kaki.¹³

¹² Pasal 25 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹³ Yulida Medistiara, *Ini 10 Strategi Kemenhub Untuk Kurangi Angka Kecelakaan Sepeda Motor*, <https://news.detik.com/berita/d-3052196/ini-10-strategi-kemenhub-untuk-kurangi-angka-kecelakaansepeda-motor> , diakses pada tanggal 5 Mei 2024 pukul 21.56 WIB.

Pendidikan yang lebih baik bagi pengemudi tentang pentingnya keselamatan, penegakan hukum yang ketat terhadap pelanggaran lalu lintas, dan peningkatan infrastruktur jalan yang aman adalah semua langkah yang harus diambil untuk membuat lalu lintas lebih aman dan bertanggung jawab. Baik pengemudi maupun pengguna jalan lainnya harus berpartisipasi secara aktif dalam menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih aman. Untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor usia pengemudi, penting untuk mempertimbangkan pendidikan berkendara yang berkelanjutan, penerapan teknologi keselamatan dalam kendaraan, serta penegakan hukum yang ketat terhadap pelanggaran lalu lintas. Selain itu, kesadaran dan kewaspadaan dari semua pengemudi, tidak peduli usia mereka, sangat penting untuk menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih aman bagi semua pengguna jalan.

Kelalaian atau kealpaan sendiri dapat dihindari dengan tetap memegang teguh dan patuh pada ketentuan hukum, hal ini didasari bahwa Indonesia adalah Negara Hukum yang mana para warga negaranya tunduk dan patuh pada aturan-aturan yang berlaku. Tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas (laka lantas) sendiri, terjadi dari kurangnya kesadaran masyarakat dalam hal ini pengemudi kendaraan bermotor dengan berbagai faktor yang melekat pada dirinya misalnya dalam hal kebugaran jasmani, kesiapan mental pada saat pengemudi kelelahan, pengaruh minuman keras, dan obat-obatan terlarang. Kondisi ketidak siapan pengemudi membuka peluang besar terjadinya kecelakaan yang parah disamping membahayakan keselamatan pengguna jalan raya lainnya lengah, mengantuk, kurang terampil, lelah, tidak menjaga jarak, melaju terlalu cepat adalah contoh

kesalahan pengemudi pada umumnya. Selain penyebab-penyebab kecelakaan lalu lintas yang telah diuraikan di atas, terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya juga dipengaruhi oleh faktor usia pengemudi, Tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya meningkat dengan jumlah korban tidak sedikit karena kelalaian ataupun kealpaan yang mengakibatkan kerugian bagi orang lain.¹⁴

Kecelakaan lalu lintas yang dilakukan ojek online karena kelalaiannya dapat diproses melalui acara peradilan pidana yang merujuk pada ketentuan pada pasal 230 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum. Sebagaimana di atur di pasal 229 ayat (3), pengemudi ojek online bisa terkena pidana penjara paling lama 1 tahun dan/atau denda paling banyak Rp.2.000.000,- (dua juta rupiah). Sebagaimana diatur dalam Pasal 310 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu :

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat , dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- 2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan / atau barang sebagaimana dimaksud

¹⁴ *Ibid*

dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).

- 3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang 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).¹⁵

Contoh kasus berawal Achmad Hilmi Hamdani bekerja sebagai Gojek Online menggunakan Sepeda Motor Yamaha Vega No Pol L-5226-PD berboncengan dengan penumpang korban Umi Insiyah berjalan di Jl.Mastri Surabaya dari arah utara ke selatan hendak berbelok ke arah barat akan masuk Gg.Bogangan I, dimana posisi terdakwa saat itu berhenti namun telah melewati marka pembatas tengah jalan, sehingga tanpa disadari tertabrak oleh saksi Miftakhul Effendi dengan menggunakan sepeda motor Kawasaki plat no. L 3560 RK yang berjalan dari arah Selatan ke utara sehingga terdakwa dan korban Umi Insiyah sama-sama jatuh. Bahwa setelah terjadi kecelakaan karena kelalaian terdakwa, korban Umi Insiyah mengalami luka - luka benjol dan luka sobek dibagian kiri belakang kepala, Nyeri dipaha dan kaki kiri bawah.

¹⁵ Pasal 310 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pencegahan kecelakaan lalu lintas dilakukan dengan pola tahapan, yaitu program jangka pendek, menengah dan panjang. Penyusunan program pencegahan kecelakaan dilakukan oleh Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut Undang-Undang ini, pengaturan dan penegakan pertanggung jawaban pidana diatur lebih tegas. Untuk pelanggaran ringan, hukuman penjara atau denda yang relatif ringan dikenakan. Namun, untuk pelanggaran berat yang mengandung unsur kesengajaan, pertanggung jawaban pidana yang dikenakan jauh lebih berat.

Banyaknya kecelakaan lalu lintas, setidaknya cerminan masyarakat dapat menggambarkan kurangnya kesadaran hukum pengendara, Pasalnya masih banyak pengendara yang tidak tertib dan tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Peningkatan jumlah korban kecelakaan bukanlah sesuatu yang diharapkan oleh beberapa pemangku kepentingan, mengingat nilai dari sebuah nyawa manusia yang sulit untuk diukur dengan satuan uang.¹⁶ Mereka yang menyebabkan kecelakaan harus bertanggung jawab atas tindakan mereka dengan harapan para pelaku akan jera dan berhati-hati. Meskipun berhati-hati saja tidak cukup untuk menghindari kecelakaan, elemen kondisi sangat penting saat mengendarai kendaraan, dan kesadaran akan peraturan lalu lintas juga harus dilakukan dengan benar. Penulis sangat prihatin dengan penerapan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang lalai yang menyebabkan kecelakaan mengingat banyaknya kecelakaan lalu lintas yang memakan korban.¹⁷

¹⁶ Wulan, *et al.*, *Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana Kelalaian Lalu Lintas Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain Di Wilayah Hukum Polres Boyolali (Studi Kasus di Wilayah Hukum Polsek Boyolali)*, Jurnal Bedah Hukum, 4(1), 2020, h. 15-33.

¹⁷ Taliwuna, M. C., *Tinjauan Yuridis terhadap Kelalaian Lalu Lintas yang Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lex Crimen, 5(2)

Berdasarkan permasalahan diatas, maka penulis tertarik untuk membahasnya secara ilmiah dalam bentuk skripsi yang judul **“Tanggungjawab Pidana Pengemudi Gojek Karena Kelalaian yang Mengakibatkan Kecelakaan”**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pengemudi Gojek Karena Kelalaian Menyebabkan Hilangnya Nyawa Korban Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Bagaimana Upaya Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009?

C. Tujuan Penelitian

Dalam suatu penelitian tentu mempunyai suatu tujuan tertentu yaitu ingin memperoleh data guna masalah yang timbul dalam hubungannya dengan obyek yang diteliti. Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah tersebut, maka tujuan dari penulisan ini adalah :

1. Mengetahui dan menganalisis Petanggungjawaban Pidana Terhadap Pengemudi Gojek Karena Kelalaian Menyebabkan Hilangnya Nyawa Korban Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

2. Mengetahui dan menganalisis Bagaimana Upaya Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dan kegunaan baik secara teoritis maupun praktis :

1. Manfaat Teoritis Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi kalangan akademik atau praktisi hukum untuk dijadikan bahan studi bagi penelitian selanjutnya khususnya di bidang tindak pidana, mengenai pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pengemudi Gojek Karena Kelalaian Menyebabkan Hilangnya Nyawa Korban Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Bagaimana Upaya Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009
2. Manfaat Praktis Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi yang akurat bagi masyarakat, praktisi hukum dan instansi mengenai pertanggungjawaban pidana pengemudi ojek online karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berkaitan

E. Metode Penelitian

Didalam penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif dengan Pendekatan perundang-undangan adalah pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang ditangani.¹⁸ Penelitian ini dilakukan dengan melakukan analisis terhadap peranggung jawaban pidana oleh pengemudi gojek karena kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan.

Jenis dan sumber bahan hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Bahan Hukum Primer, merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas, terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan hakim.¹⁹ Dalam penulisan karya ilmiah ini, digunakan Peraturan Perundang-Undang, antara lain:
 - a. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).
 - b. Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,
 - c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek,
2. Bahan Hukum Sekunder Bahan hukum sekunder merupakan semua publikasi tentang hukum yang meliputi buku teks yang berisi mengenai

¹⁸ Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum Edisi Revisi, Cet 9, (Jakarta, Kencana Prenada Media Group, 2016), 119

¹⁹ Peter Mahmud Marzuki, 2005, Penelitian Hukum, Prenada Media, Jakarta, hlm. 141

prinsip dasar ilmu hukum dan pandangan klasik para sarjana dengan kualifikasi tinggi, jurnal hukum, serta komentar atas putusan pengadilan.²⁰

3. Bahan Hukum Tersier Bahan hukum tersier sering disebut bahan hukum penunjang, yakni bahan yang digunakan untuk memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, contohnya adalah artikel koran dan media internet.

F. Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah Penelitian Kepustakaan (Library Research). Penelitian ini dimaksud untuk memperoleh data sekunder dengan mempelajari literatur-literatur, peraturan peundang-undangan, teori-teori, pendapat para sarjana dan hal lain yang berkaitan dengan kebijakan terkait tanggungjawab pidana pengemudi gojek

G. Sitematika Penulisan

Sistematika penulisan penelitian hukum ini terdiri dari 4 (empat) bab yang dimulai dari bab 1 sampai bab 4 yang diuraikan sebagaimana berikut :

BAB I : Pendahuluan

Berisi tentang latar belakang, permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, Teknik Pengumpulan Data, dan sistematika penulisan.

²⁰ *Ibid*

BAB II : Tinjauan Pustaka

Dalam bab ini memuat teori-teori hukum berkaitan dengan tema yang diteliti oleh penulis, yaitu Tinjauan umum Tindak Pidana, Teori Pertanggungjawaban Pidana, Tinjauan Umum tentang Kelalaian, Tinjauan Umum Tindak Pidana kecelakaan lalu lintas

BAB III : Hasil Penelitian dan Pembahasan

Bab ini menyajikan inti dari skripsi yang dibuat, memuat informasi mengenai Bagaimana Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pengemudi Gojek Karena Kelalaian Menyebabkan Hilangnya Nyawa Korban Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Bagaimana Upaya Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

BAB IV : Penutup

Penelitian ini akan diselesaikan dengan bab 4 yang merupakan Penutup yang didalamnya akan ditarik kesimpulan tentang permasalahan dalam penelitian ini dan diberikan beberapa saran pemecahannya.