

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN ASURANSI JASA  
RAHARJA TERHADAP KORBAN KECELAKAAN LALU  
LINTAS DI JALAN RAYA**



**TESIS**

Oleh :

**NGADINA, SH  
Nim : B4A 004 035**

**Pembimbing**

**PROF. DR. HJ. SRI REDJEKI HARTONO, SH**

**PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER ILMU HUKUM  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2006**

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN ASURANSI JASA  
RAHARJA TERHADAP KORBAN KECELAKAAN LALU  
LINTAS DI JALAN RAYA**

**TESIS**

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan  
Memperoleh Gelar Magister Ilmu Hukum**

**Oleh :**

**NGADINA, SH**

**Nim : B4A 004 035**

**Program Kajian Hukum Ekonomi dan Teknologi**

**Pembimbing**

**PROF. DR. HJ. SRI REDJEKI HARTONO, SH**

**PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER ILMU HUKUM  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2006**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN ASURANSI JASA  
RAHARJA TERHADAP KORBAN KECELAKAAN LALU  
LINTAS DI JALAN RAYA**

**Oleh :**

**Ngadina, SH**

**Nim : B4A 004 035**

**Program Kajian Hukum Ekonomi dan Teknologi**

*Tesis ini telah Disetujui Untuk Dipertahankan Di Depan Dewan Penguji  
Guna Memperoleh Gelar Magister Ilmu Hukum*

**Mengetahui :**

**Pembimbing**

**Ketua Program Magister  
Ilmu Hukum Undip Semarang**

Prof. Dr. Hj. Sri Redjeki Hartoni, SH  
NIP. 130 329 436

Prof. Dr. H. Barda Nawawi Arief, SH  
NIP. 130 330 319

## KATA PENGANTAR

Assalammu'alaikum Wr. Wb

Puji dan syukur kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas melimpahkan rahmad dan karunia-Nya, sehingga kami dapat menyelesaikan tugas akhir ini. Manusia sebagai makhluk Tuhan dianugerahi berbagai kelebihan, oleh karena itu manusia sebagai makhluk yang mempunyai sifat-sifat yang lebih dari makhluk lainnya, untuk selalu mencari daya upaya guna mengatasi rasa tidak aman. Manusia dengan akal budinya berdaya upaya untuk menanggulangi rasa tidak aman tadi sehingga ia merasa menjadi aman. Dengan daya upayanya tersebut manusia berusaha bergerak dari ketidak pastian menjadi suatu kepastian, sehingga ia selalu dapat menghindarkan atau mengatasi risiko-risiko yang timbul padanya, baik secara individual atau bersama-sama.

Berkaitan dengan risiko-risiko akibat dari perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya di bidang 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 di bidang lalu lintas seperti risiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

PT Jasa Raharja (Persero) sebagai salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di bawah Departemen Keuangan adalah badan usaha yang bergerak dalam bidang perasuransian. Seiring dengan kemajuan ekonomi global dewasa ini, sarana transportasi menjadi sangat penting dan sangat menentukan gerak roda perekonomian nasional. Selain dampak positif dibidang lalu lintas juga memberikan dampak yang negatif berupa peningkatan jumlah korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya. PT Jasa Raharja (Persero) mempunyai tanggung jawab untuk memupuk dana melalui iuran dan

sumbangan wajib berdasarkan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 yang selanjutnya disalurkan kembali melalui santunan asuransi jasa raharja. Dengan demikian tidak kalah pentingnya PT Jasa Raharja (Persero) perlu melakukan upaya-upaya penanganan keselamatan lalu lintas untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan raya dan korban yang ditimbulkannya.

Semakin banyaknya kendaraan bermotor dan sangat terbatasnya ruas jalan raya, serta kurang hati-hatinya para pengguna sarana jalan raya, sehingga dari tahun-ketahun menunjukkan angka peningkatan jumlah kecelakaan dan korban yang semakin bertambah. Oleh karena itu Negara melalui PT Jasa Raharja (Persero) memberikan jaminan perlindungan berupa santunan asuransi jasa raharja yang besarnya antara lain :

- a. korban meninggal dunia sebesar Rp. 10.000.000,-
- b. korban luka-luka baik ringan atau berat sebesar-besarnya Rp. 5.000.000,-

Namun demikian masih banyak ditemukan hambatan dalam proses kepengurusan hak atas santunan asuransi jasa raharja tersebut. Hambatan-hambatan yang terkesan menyulitkan korban/ahli waris korban, sehingga masih banyak korban atau ahli waris korban yang tidak mendapatkan haknya atas santunan jasa raharja. Berawal dari persoalan tersebut diatas maka penulis berusaha mencari tahu, sejauh mana tanggung jawab PT Jasa Raharja (Persero) dalam menyalurkan santunan jasa raharja kepada korban/ahliwaris korban yang mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Dengan demikian maka tanggungjawab Perusahaan Asuransi Jasa Raharja dalam penyaluran asuransi jasa raharja terhadap korban/ahliwaris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya menjadi sangat penting untuk diteliti dan dicermati secara lebih mendalam.

Terdapat banyak orang yang harus saya beri ucapan terimakasih, atas segala bantuannya kepada penulis, sehingga penulisan tesis ini berhasil diselesaikan. Saya mengucapkan terimakasih yang setulus-tulusnya, kepada Prof. Dr. Hj. Sri Redjeki

Hartono, SH, yang telah berkenan membimbing dan memberikan masukan-masukan, dalam penyusunan tesis ini, semoga keiklasan beliau dibalas oleh Allah SWT sebagai amal ibadah. Selanjutnya, juga kepada Budiharto, SH, MS sebagai pembimbing pembantu semoga keiklasannya dibalas sebagai ibadah pula. Kepada Team Dewan Penguji, Prof Dr. H. Barda Nawawi Arief, SH, Prof. Dr. Hj. Ismi Warasih Puji Rahayu, SH, MS, dan A. Tulus Sartono, SH, MS yang telah berkenan membuka wacana-wacana baru sehingga membuat pencerahan pikiran penulis lebih berkembang. Terimakasih juga disampaikan kepada Drs. J. Sitorus, Pimpinan PT. Jasa Raharja Cabang Jawa Tengah Jl. Imam Bonjol Semarang beserta staf dan jajarannya, serta Kepada Pengusaha angkutan umum Bus Putra Palagan, Nasima, Tunggal Daya, Tunggal Dara, Jawa Indah dan Giri Indah yang telah banyak memberikan bahan-bahan kajian dan keterangan-keterangan ketika penelitian dilakukan. Kepada Kapolres Semarang AKBP Drs. Hariono disampaikan terimakasih yang setinggi-tingginya atas dukungannya.

Kepada istri terkasih, Esti Ambawani, SH tulisan ini sebagai ungkapan terimakasih dan kasih sayang yang tulus, atas kesetiaan dan dorongan semangat yang diberikan kepada penulis, ketika penulis melakukan penelitian serta penyusunan tesis ini. Kepada anakku semata wayang tersayang Kamarul Widiawati, bahwa keberhasilan dan kesuksesan tidaklah datang dengan begitu saja, namun harus melalui suatu proses perjuangan panjang, ketekunan, keiklasan dan semangat yang tiada henti.

Penulis menyadari bahwa tulisan ini masih terdapat kekurangan, dengan demikian masih memerlukan kritik dan saran, demi kesempurnaan. Dengan penuh harapan pula, semoga tulisan ini dapat bermanfaat, amin.

Wassalammu'alaikum Wr. Wb

Semarang, Agustus 2006

Ngadina, SH

## ABSTRACT

Advance in global economic and technological life has led to change in transportation activity for it becomes more important and determining aspect in national economic life. Motor vehicles have been familiar to any activity which needs fast delivery of the economic outputs. There, risks may arise as the antecedent. The risks may be limited road, excessive motor vehicle resulting in traffic problem, and traffic accidents causing wounds or death.

Government has issued Governmental Act No. 33/1994 on Indemnify Cost of Passenger Accidents and Governmental Act No. 34/1964 on Traffic Accidents Financial Aid by means of a state-owned entity, which runs in insurance field, namely PT Jasa Raharja (Persero). Duties and Responsibilities of this institution are to administer fund raising, and to provide obligatory financial aid to those who are victims and/or those who inherit the victims of traffic accidents.

PT Jasa Raharja (Persero) is a state-owned corporate body (BUMN) that is authorized in insurance. Its operation is under supervision of Department of Finance. PT Jasa Raharja (Persero) manages donation, either voluntary or obligatory, which in turn, are delivered to the victims/victims inheritance of traffic accidents in form of Jasa Raharja insurance. In fact, there are many problems against the process. Accordingly, not many of the victims/victims inheritance who get insurance as they may have had due to expiry date of delivery or to misconduct. It is important to point out that such insurance sometimes does not meet the requirement in line with such risks as wounds, loss, or even death. This basic problem makes important to perform review on the Ministry of Finance Decree No. 415/KMK.06/2001 and No. 416/KMK.06/2001 in order to improve the insurance quota according to future economic development and needs for health. It assumes that THE RESPONSIBILITY JASA RAHARJA INSURANCE ON TRAFFIC ACCIDENT VICTIMS becomes significantly strategic and important.

***Key words: Risk, Protection Insurance, Financial Aid.***

## ABSTRAK

Seiring dengan kemajuan ekonomi dan teknologi global dewasa ini, sarana transportasi menjadi sangat penting dan menentukan gerak roda perekonomian nasional. Khususnya kendaraan bermotor merupakan sarana utama guna mendukung perekonomian tersebut. Dalam melakukan kegiatan ekonomi itulah sering timbul risiko. Risiko yang diakibatkan dari kendaraan bermotor di jalan raya, disebabkan karena terbatasnya ruas jalan, semakin banyaknya kendaraan bermotor, sehingga sering terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian harta maupun jiwa.

Pemerintah melalui Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan telah membentuk Perusahaan Negara yang bergerak dibidang Perasuransian yaitu PT Jasa Raharja (Persero). Tugas dan tanggungjawabnya adalah melakukan pemupukan dana melalui iuran dan sumbangan wajib untuk selanjutnya disalurkan kembali melalui santunan jasa raharja kepada korban atau ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

PT. Jasa Raharja (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang perasuransian, pembinaanya dibawah Departemen Keuangan. Badan usaha inilah yang mengelola iuran dan sumbangan wajib, untuk selanjutnya disalurkan kepada korban/ahliwaris korban yang mengalami kecelakaan di jalan raya sebagai santunan asuransi jasa raharja. Ternyata di dalam kepengurusan santunan asuransi jasa raharja terdapat banyak hambatan. Oleh karena itu tidak semua korban/ahli waris korban berhasil mendapatkan jaminan asuransi jasa raharja karena kadaluwarsa atau kesalahannya. Sedangkan santuan asuransi jasa raharjapun jumlahnya sudah tidak memadai, bila dibandingkan penderitaan yang diterima dari risiko kecelakaan dengan besarnya jaminan asuransi jasa raharja. Dengan demikian perlu dilakukan peninjauan kembali atas Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 dan No. 416/KMK.06/2001 guna memperbaiki peningkatan iuran dan sumbangan wajib dan selanjutnya meningkatkan santunan jasa raharja sesuai dengan perkembangan perekonomian dan peningkatan kebutuhan akan kesehatan sekarang dan yang akan datang. Dengan demikian maka TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN ASURANSI JASA RAHARJA TERHADAP KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN RAYA menjadi sangat penting dan strategis.

***Kata Kunci : Risiko, Jaminan perlindungan, Santunan.***

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
ABSTRACT .....	vii
ABSTRAK .....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR/TABEL .....	xiii

### BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan.....	1
B. Perumusan Masalah .....	10
C. Tujuan Penelitian .....	10
D. Kegunaan Penelitian .....	11
E. Kerangka Teoritik .....	12
F. Metode Penelitian.....	26
G. Kontribusi Penelitian.....	33
H. Sistematika Dan Pertanggungjawaban Penulisan .....	35

### BAB II TINJAUAN PUSTAKA TANGGANG JAWAB PERUSAHAAN ASURANSI JASA RAHARJA TERHADAP KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN RAYA

#### A. Perusahaan Negara

1. Perusahaan Negara Pada Umumnya.....	38
1.1 Pengertian perusahaan negara ..	38
1.2. Pengertian Badan Usaha Milik Negara (BUMN).....	43
1.3 Jenis Badan Usaha Milik Negara (BUMN).....	48
1.3.1 Perusahaan Perseroan .....	49
1.3.2 Perusahaan Umum .....	51
2. Perseroan Terbatas ( Persero).....	54
2.1. Pengertian Perseroan Terbatas (PT).....	54
2.2. Fungsi Perseroan Terbatas.....	59
2.3. Struktur Organisasi Perseroan Terbatas.....	63
3. PT. Jasa Raharja (Persero).....	72
3.1. Dasar Hukum .....	72

3.2.	Fungsi PT Jasa Raharja (Persero).....	77
3.3.	Kegiatan PT Jasa Raharja (Persero) .....	81
<b>B.</b>	<b>Risiko Kecelakaan Lalu Lintas.</b>	
1.	Pengertian Risiko Pada Umumnya.....	87
1.1.	Pengertian Risiko.....	88
1.2.	Jenis Risiko.....	97
1.3.	Penanganan Risiko.....	102
2.	Sumber Risiko Kecelakaan Lalu Lintas.....	106
2.1.	Resiko sosial.....	106
2.2.	Resiko Fisik.....	108
2.3.	Resiko ekonomi.....	109
3.	Jaminan Pertanggung Jawaban Kecelakaan Lalu Lintas.....	112
3.1	Jaminan Pertanggung Jawaban Pada Umumnya.....	112
3.2	Jaminan Pertanggung Jawaban Kerugian.....	115
3.3.	Jaminan Pertanggung Jawaban Kecelakaan Lalu Lintas.....	118
<b>C.</b>	<b>Tanggung Jawab Perusahaan Asuransi Jasa Raharja Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya.</b>	
1.	Pengertian Tanggung Jawab Perusahaan.....	122
2.	Arti Penting Penyaluran Santunan Jasa Raharja.. ..	127
3.	Tujuan Penyaluran Santunan Jasa Raharja.. ..	129

## **BAB III**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **TANGGANG JAWAB PERUSAHAAN ASURANSI JASA RAHARJA TERHADAP KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN RAYA**

##### **A. HASIL PENELITIAN**

<b>1.</b>	<b>Pelaksanaan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 Oleh Perusahaan PT. Jasa Raharja (Persero).</b>	
1.1.	Sejarah dan Dasar Hukum PT Jasa Raharja (Persero).....	132
1.2.	Pelaksanaan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.....	146
1.3.	Pelaksanaan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.. ..	158
1.4.	Kerjasama PT Jasa Raharja (Persero) dengan Pemerintah Daerah	

	Kabupaten dan Kota .. .. .	166
1.5.	Kerjasama PT Jasa Raharja (Persero) dengan Polri.....	172
<b>2.</b>	<b>Tanggung Jawab Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) Dalam Penyaluran Santunan Asuransi Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya.</b>	
2.1	Penyaluran Pembayaran Jasa Raharja .....	187
2.1.1	Tujuan Santunan Jasa Raharja. ....	200
2.1.2	Wujud Santunan Asuransi Jasa Raharja .....	203
2.2	Apabila gagal penyalura santunan jasa raharja.....	205
2.2.1	Kadaluwarsa.....	205
2.2.2	Tidak dijamin .....	206
2.2.3	Agar mendapat santunan .....	209
2.3	Tanggngjawab PT Jasa Raharja (Persero).....	210
2.3.1	Memenuhi kewajiban .....	210
2.3.2	Dana Santunan Jasa Raharja .. .. .	211
<b>3.</b>	<b>Hubungan Perusahaan Asuransi Lain Dengan Perusahaan PT. Jasa Raharja (Persero) Terhadap Korban/Ahli Waris Korban Pada Kecelakaan Yang Sama.</b>	
3.1.	Hubungan Perusahaan Asuransi Lain dengan Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero). . . . .	213
3.2.	Asuransi SIM atau Asuransi Brata Bakti. ....	215
3.3.	Hubunga Korban/ahli waris dengan kaitannya dengan kasusu yang sama terhadap perusahaan asuransi lain.. . . . .	218
3.4.	Faktor Pendukung. ....	221
3.4.	Faktor kendala dan hambatan .. .. .	224

## **B. PEMBAHASAN**

- 1. Pelaksanaan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 oleh PT Jasa Raharja (Persero)**
  - 1.1 Pelaksanaan Undang-undang No. 33 Tahun 1964. ....226**
  - 1.2 Pelaksanaan Undang-undang No. 34 Tahun 1964.. ....236**
  - 1.3 Kewajiban memberikan santunan.....243**
- 2. Tanggung Jawab Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) Dalam menyalurkan Santunan Asuransi Terhadap**
  - 2.1 Penyaluran santunan jasa raharja. .... 248**
  - 2.2 Gugurnya hak atas santunan jasa raharja.....274**
- 3. Hubungan Perusahaan Asuransi Lain Dengan PT. Jasa Raharja (Persero) Pada Korban/Ahli Waris Korban Pada Kecelakaan Yang Sama**
  - 3.1 Hubungan Perusahaan Auransi lain dengan PT Jasa Raharja Persero..... 290**
  - 3.2 Hubungan hukum korban dengan Perusahaan Asuransi lain dalam kasus yang sama.....299**
- 4. Kendala-kendala dan hambatan-hambatan**
  - 4.1 Kendala dan hambatan internal.....317**
  - 4.2 Kendala dan hambatan eksternal.....320**

## **BAB IV PENUTUP**

- A. Simpulan .....327**
- B. Saran.....334**

**DAFTAR PUSTAKA.....337**

## DAFTAR BAGAN DAN TABEL

1. **Bagan 1 : Struktur Organisasi PT Jasa Raharja.....145**
  2. **Bagan 2 : Mekanisme Pelayanan Pada Kantor Samsat.....171**
  3. **Bagan 3 : Mekanisme Pengurusan Santunan Jasa Raharja.....191**
  4. **Bagan 4 : Sistem Dukungan Dari Pusat Sampai Daerah.....222**
- 
1. **Tabel 1 : Presentase Pembayaran Ganti Kerugian  
Santunan Jasa Raharja.....150**
  2. **Tabel 2 : Daftar Tabel Sumbangan Wajib.....158**
  3. **Tabel 3 : Data Kecelakaan Direktorat Lalu Lintas Polda  
Jawangah Tahun 2001 -2005.....186**
  4. **Tabel 4 : Tabel Pembayaran Dana Santunan Jasa  
Raharja Tahun 2001-2005.....187**
  5. **Tabel 5 : Data Tabel Perbandingan Jumlah KorbanKecelakaan  
Pada Dit Lantas Polda Jateng dengan Korban yang  
mendapat santunan jasa raharja 2001- 2005.....248**
  6. **Tabel : Tabel besarnya Santunan Jasa raharja.....257.**

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Pola dasar Pembangunan Nasional meletakkan dasar-dasar bagi pembangunan bangsa dan mewujudkan pembangunan nasional. Dalam pola dasar juga ditandaskan bahwa pembangunan nasional pada hakekatnya adalah pembangunan manusia Indonesia seutuhnya dan pembangunan seluruh rakyat Indonesia<sup>1</sup>.

Pembangunan yang dilakukan bangsa Indonesia meliputi berbagai bidang kehidupan diantaranya ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Dalam era global dewasa ini, bidang ekonomi telah menempatkan diri dalam perkembangan yang sangat pesat, seiring dengan semakin berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi. Perkembangan Pembangunan tersebut dilakukan dengan menggunakan kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi ditunjukkan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat<sup>2</sup>. 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 dewasa ini.

---

<sup>1</sup> Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1992, **Bahan Penataran dan Referensi Penataran**, Jakarta, hal. 76.

<sup>2</sup> Sudarto (I.), 1983, *Hukum Pidana Dan Perkembangan Masyarakat, Kajian Terhadap Pembangunan Hukum Pidana*, Sinar Baru Bandung, hal. 27-28.

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.<sup>3</sup>

Seiring dengan era global dewasa ini, sarana transportasi merupakan kebutuhan yang sangat penting bagi kehidupan manusia dalam melakukan kegiatan-kegiatannya. 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 di bidang lalu lintas seperti kecelakaan lalu lintas. Korban kecelakaan lalu lintas baik luka ringan maupun luka berat dan ahli waris korban meninggal dunia sangat membutuhkan biaya untuk keperluan pengobatan maupun biaya pemakaman. Inilah yang merupakan 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

---

<sup>3</sup> Sri Redjeki Hartono, 2001, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta, hal. 2

peristiwa kejadian kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Keadaan seperti ini diakibatkan dari faktor manusia ( karena salahnya, faktor mekanik) dan alam (cuaca, jalan yang rusak) yang dapat terjadi kapan saja, dimana saja, sehingga menimbulkan rasa tidak aman yang sering disebut sebagai risiko. Timbulnya resiko sosial berkaitan dengan makin meningkatnya permasalahan yang terjadi dalam masyarakat<sup>4</sup>. Masyarakat semakin maju di bidang ilmu pengetahuan, ekonomi dan teknologi maka resiko-risiko yang timbul juga semakin besar demikian juga 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. 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

---

<sup>4</sup> Mehr, R.I. And Emerson, C,1972, *Principles of Insurance Illionis* : Ricard D. Irwin, inc. Homewood.

Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang menurut, Pasal 3 ayat (1) huruf a Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional 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. 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.

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 pertanggungjawaban kepada korban/ahliwaris korban

kecelakaan lalu lintas di jalan raya, yang dewasa ini jumlahnya semakin meningkat pesat.

PT. Jasa 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, di bidang 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.

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 penyaluran santunan jasa rahaerja juga akan berjalan lancar. 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.<sup>5</sup> 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,<sup>6</sup> 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

---

<sup>5</sup> Agus Purwoto, 2003, *Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi Berdasarkan Riks Base Capital (RBC)*, BPFE, Yogyakarta, hal. 6.

<sup>6</sup> UUD 1945 berikut penjelasannya, dalam Berita RI Tahun II No. 7, 15 Pebruari 1946 dan LN RI Mo. 75/1959; Sjachran Basah, *Eksistensi dan Tolok Ukur Badan Peradilan Administrasi di Indonesia* Alumni Bandung, 1985, hal 11

(BUMN), PT Jasa Raharja (Persero ) bertugas untuk memberikan jaminan pertanggung dan perlindungan terhadap masyarakat agar rasa aman dalam aktifitas berlalu lintas di jalan raya 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. 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. Oleh karena itu PT Jasa Raharja (Persero) di dalam 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.

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 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 ahliwaris 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 undividu.

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 PERUSAHAAN ASURANSI JASA RAHARJA TERHADAP KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN RAYA**, sangatlah penting untuk di cermati dan di pahami secara lebih mendalam.

## **B. PERUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan alasan penelitian diatas dapatlah dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah pelaksanaan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas oleh Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero)?
2. Apakah tanggung jawab Perusahaan PT. Jasa Raharja (Persero) dalam meyalurkan santunan asuransi terhadap korban/ahli waris korban kecelakaan di jalan raya sudah dilaksanakan sesuai dengan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu lintas atau belum ?
3. Bagaimanakah tanggung jawab Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) apabila korban mempunyai hubungan hukum dengan Perusahaan Asuransi lain dalam kasus yang sama ?

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

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

1. Untuk mengetahui bagaimanakah pelaksanaan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas oleh PT Jasa Raharja (Persero).

2. Untuk mengetahui tanggung jawab Perusahaan PT. Jasa Raharja (Persero) dalam menyalurkan santunan asuransi jasa raharja yang dilaksanakan berdasarkan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu lintas yang menjadi tanggungjawabnya apakah sudah sesuai atau belum.
3. Untuk mempelajari dan menganalisa secara kritis berbagai faktor yang timbul dalam pelaksanaan tanggung jawab Perusahaan PT. Jasa Raharja (Persero), apabila korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya korban mempunyai hubungan hukum dengan Perusahaan Asuransi lain.

#### **D. KEGUNAAN PENELITIAN**

Kegunaan penelitian ini adalah untuk mendapatkan hasil yang maksimal, selanjutnya untuk dipergunakan sebagai sarana menambah bahan-bahan dan materi kajian ilmu hukum, khususnya sosiologi hukum, hukum perusahaan dan asuransi, serta hal-hal yang menyangkut Kepolisian, masyarakat dan PT. Jasa Raharja ( Persero), serta Perusahaan Asuransi lain yang ada hubungannya dengan korban kecelakaan lalu lintas. Selanjutnya untuk mengetahui sejauh mana tanggung jawab PT Jasa Raharja (persero) dalam upaya menyalurkan santunan asuransi jasa raharja sebagai bentuk jaminan pertanggungungan dan

pelayanan kepada korban/ahli waris korban yang mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Disamping itu juga dapat digunakan sebagai bahan kajian bagi para praktisi hukum maupun mereka yang berkecimpung dalam masalah-masalah perusahaan, perasuransian serta hal-hal yang berkaitan dengan masyarakat khususnya mereka yang beraktifitas dalam perekonomian dan menggunakan sarana jalan raya. Penelitian ini diharapkan sebagai masukan bagi penentu kebijakan utamanya adalah Para Kasat Lantas disetiap Kepolisian Resor (Kabupaten/Kota) dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat terlebih khusus lagi kepada Pimpinan PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Semarang dalam teknik pelaksanaan penyaluran santunan jasa raharja kepada korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

## **E. KERANGKA TEORITIK**

Huebner, SS berpendapat<sup>7</sup> Lembaga asuransi apabila kita ditelusuri, usianya kemungkinan sama dengan usia peradaban manusia itu sendiri. Pendapat itu didasarkan kepada kenyataan di masyarakat, bahwa manusia sudah berusaha keras untuk mendapatkan pengamanan sejak mereka itu ada. Pada mulanya, rasa aman itu ada apabila ada jaminan atas tersedianya makanan dan tempat tinggal. Apabila kita membaca sejarah kerajaan Mesir kuno, maka dapat mengetahui bagaimana rakyat Mesir menyisihkan sebagian dari hasil panennya sewaktu memperoleh hasil panen yang baik, guna

---

<sup>7</sup> Hueber,SS, Black, Kenneth, Jr., Cline, Roberts, 1982 : *Property and Liability Insurance*, Prentice Hall, Inc., Englewood Cliffs, N.J., hal. 11

mengamankan persediaan makanan sewaktu mereka berada pada musim kering.

Agus Prawoto berpendapat<sup>8</sup> bahwa, Masyarakat berkembang dan peranan dari pada individu di dalam system ekonomi menjadi semakin terspesialisasi, sehingga kebutuhan akan keamanan yang bersifat ekonomis menjadi meningkat. Keamanan yang bersifat ekonomi adalah merupakan lawan dari risiko yang bersifat ekonomis, yang secara singkat biasa kita sebut risiko saja. Risiko dapat berasal dari berbagai hal yang tidak diharapkan, namun bukan dari suatu kemungkinan (*probability*).

Sri Redjeki Hartono berpendapat<sup>9</sup>, 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 Darmawi mengemukakan bahwa,<sup>10</sup> usaha perasuransian sebagai salah satu lembaga keuangan menjadi penting peranannya karena dari kegiatan perlindungan risiko, perusahaan asuransi menghimpun dana

---

<sup>8</sup> Agus Prawoto, 2003, *Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi Berdasarkan Risk Base Capital (RBC)*, BPFE Yogyakarta, hal. 2

<sup>9</sup> Sri Redjeki Hartono, 2001, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta, hal 72

<sup>10</sup> Hermawan Darmawi, *Manajemen Asuransi*, Jakarta, Bumi Akasara, 2000, Hal. 1

masyarakat melalui premi. Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, menyatakan bahwa ;

“ Asuransi atau pertanggungguan 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”.

Demikian pula yang diamanatkan dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian<sup>11</sup>, Bahwa :

“ Asuransi atau pertanggungguan 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 berikut<sup>12</sup> :

“ 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 terhadap hidup atau meninggalnya seseorang”.

---

<sup>11</sup> Penjelasan Undang-undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian. Rineka Cipta Jakarta, hal. 6-7

<sup>12</sup> Ibid hal. 7

H. Man Suparman Sastrawidjaja<sup>13</sup> berpendapat bahwa, bahwa di Indonesia juga banyak Asuransi sekarela yang diselenggarakan pemerintah, misal suatu Persero. Mengenai rumusan asuransi sosial dapat dikemukakan pendapat beberapa sarjana dibawah ini :

Oleh Bekels dan Opheikens asuransi sosial dirumuskan sebagai berikut :

*“ De sociale verzekering omvat het geheel van wetten en regelingen dat erop gericht is de werknemers dat kunnen zijn alle ingezetenen, de werknemers of andere groepen van personen-een vooraf bepaald recht op uitkering-te waarbergen zowel bik het weg-vallen van inkomensborn ten’ gevolge van bepaalde risico’s bij voorbelld arbeidsonggeschiktheid, werkloosheid, ouderdom, overlijden als bij het ontstaan van voor het individuele budget extsazwere lasten zoals ziekte kosten en konten van kinderen.”*

Pengertian yang diberikan oleh Bekels dan Opheikens diatas lebih menunjukkan bahwa asuransi sosial mempunyai sifat hubungan dengan hukum publik. Di samping itu rumusan dari Allen dan Simon menunjukkan bahwa definisi tentang asuransi sosial sebagai berikut :

*“ Social insurance is the attempt of government to apply the principle of insurance to the prevention and alleviation of poverty”* rumusan tersebut disamping menunjukkan bahwa asuransi merupakan usaha pemerintah, juga tersimpul hubungan dengan prinsip asuransi pada umumnya. Akan tetapi, mengenai ruang lingkup dan sifat wajib dari asuransi sosial tidak jelas dalam rumusan diatas. Kemudian dalam tulisan Magee dan Bickelhaupt disebutkan :

*“ Social insurance is compulsory and is desiged to provided a minimum of economi security for those in the lower-income groups; it concern itself primarily with the unfavorable contingencies that may follow injuries, sicknees, old age, unemployment, and the premature death of family wage earner. The term social insurance could conceivably include all insurance,*

---

<sup>13</sup> H. Man Suparman Sastrawidjaja, 2003, *Aspek-Aspek Hkum Asuransi dan Surat Berharga*, Alumni, Bandung , hal. 90-91

*since all insurance possess widespread social implications and involve large groups.”*

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 diatas dapat diketahui pula bahwa adanya kaitan asuransi sosial dengan asuransi pada umumnya.

Gunarto mengemukakan<sup>14</sup> ;

“ Menurut hemat kami, batasan asuransi sosial yang lebih mengenai hakekatnya ialah, bahwa asuransi sosial ialah jaminan untuk biaya subsistensi rakyat umum, dengan jumlah santunan yang ditetapkan dengan peraturan perundang-undangan, menurut kepantasan masyarakat (*social adequasy*), ketimbang menurut jumlah iuran masing-masing peserta (*individual equity*)”.

Pendapat para sarjana diatas sesuai dengan ketentuan 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.

---

<sup>14</sup> Gunarto, H, 1987, “Hukum Perjanjian Asuransi Kerugian Qou Vadis ( Perlindungan Penanggung Versus Perlindungan Tertanggung)”. Makalah pada simposium Hukum Perjanjian Asuransi Kerugian dalam Kenyataan dan Harapan. 20 Oktober 1987, Jakarta : Lanoratorium Hukum Fakultas Hukum Universitas Katolik Atma Jaya.

Emmy Pangaribuan Simajuntak menjelaskan mengenai tujuan asuransi sosial<sup>15</sup> :

“ Tujuan dari Pertanggungans 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.

Pendapat para sarjana yang lain berkaitan dengan asuransi pada dasarnya hampir sama dan seirama dengan maksud dan tujuan dari pada asuransi itu sendiri sebagaimana diuraikan dibawah ini :

1. James L. Astheaen dalam bukunya *Risk and Insurance* menyatakan bahwa “ Asuransi itu adalah suatu institute yang direncanakan guna menangani risiko “
2. Robert I. Mehz dan Emerson Cammak, dalam bukunya *Principles of Insurance* menyatakan bahwa “suatu pemindahan risiko itu lazim disebut sebagai asuransi “.
3. Emmy Pangaribuan dalam bukunya Hukum Pertanggungans, menyatakan bahwa “Pertanggungans mempunyai tujuan pertama-tama ialah mengalihkan segala risiko yang ditimbulkan peristiwa-peristiwa.....dst “

---

<sup>15</sup> Emmy Pangaribuan Simajuntak, 1980, *Hukum Pertanggungans dan Perkembangannya*, Yogyakarta, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, hal. 106

4. David L. Bickelhaupt dalam bukunya *General Insurance* menyatakan bahwa “Fondasi dari suatu asuransi itu tidak lain ialah masalah risiko”. Dan D .S Hamsell, menyatakan dalam bukunya *Element of Insurance*, bahwa “Asuransi selalu berhubungan dengan risiko”<sup>16</sup>

Sebagaimana yang dikemukakan diatas adalah asuransi komersial, Asuransi komersial adalah asuransi yang dikelola oleh perusahaan swasta atau keikut sertaan 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 jalan raya.

Asuransi sosial adalah asuransi yang dikelola oleh pemerintah dan instansi atau badan yang ditunjuk oleh pemerintah sebagai pengelola asuransi.

---

<sup>16</sup> Sri Redjeki Hartono, 1985, *Hukum Dagang dan Hukum Asuransi*, IKIP Press, hal. 7

Berbeda dengan asuransi komersial, asuransi sosial hanya mencakup perlindungan dasar yang biasanya ditentukan dalam peraturan peundang-undangan.<sup>17</sup>

Dari uraian sejarah asuransi, dapat diketahui bahwa asuransi sosial berkembang sebagai bentuk lanjutan dari asuransi komersial. Hal ini disebabkan, Asuransi sosial diselenggarakan sebagai usaha untuk memberikan jaminan sosial kepada masyarakat. Semula jaminan sosial merupakan program yang bersifat sosial (*welfare program*), yaitu memberikan bantuan baik yang bersifat *financial*, *medical*, maupun pelayanan lainnya bagi mereka yang tidak mampu<sup>18</sup>. Inilah bentuk asuransi sosial yang sangat melekat terhadap bentuk sosial, karena asas sosial yang menjadi tujuan utama.

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 pembayaran<sup>19</sup>. 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

---

<sup>17</sup> Op. Cit Herman Darmawi, hal. 168

<sup>18</sup> Sentanoe Kartonegoro, *Jaminan Sosial Perencanaan, Pembiayaan, dan Peranannya*, 1989, Mutiata Sumber Wijaya, Jakarta, hal. 23.

<sup>19</sup> H . Vanberneveld, 1980, *Pengetahuan Umum Asuransi*, Bhratara Karya Aksara, Jakarta, hal. 278

juga penyalurannya. Dengan demikian maka 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 perundang-undangan dibidang perasuransian, telah menetapkan persyaratan yang cukup ketat, baik dalam pengeluaran izin usaha, permodalan, keahlian, profesionalisasi perusahaan melalui spesialisasi usaha, dan pembinaan serta pengawasan.<sup>20</sup> Pada dasarnya, usaha perasuransian dapat dibedakan kedalam bidang :

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 aktuarial 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 pertanggung. Manes berpendapat “ Pertanggung adalah penutupan timbal balik dari kebutuhan uang yang mendadak dan yang

---

<sup>20</sup> Agus Prawoto, *Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi Berdasarkan RESKBASE CAPITAL (RBC)*, BPFYogyakarta, 2003, hal. 9

dapat di taksir karena timbul dari banyak rumah tangga yang menghadapi ancaman yang sama”<sup>21</sup>

Selanjutnya Molengraaff memberikan rumusan yang jelas seperti ini :  
“ Pertanggung dalam arti ekonomi : Pengumpulan sumbangan dari mereka, yang dalam hal terjadi suatu peristiwa tertentu hendak menguasai suatu jumlah uang menjadi modal atau dana, agar dari situ dapat dibayar jumlah yang diinginkan kepada seseorang diantara mereka, kepada siapa kemungkinan, terjadinya peristiwa itu menjadi kenyataan. Suatu perkumpulan nyata dari mereka, yang menghadapi kemungkinan (bahaya resiko) merugikan yang sama atau yang sejenis<sup>22</sup>. Dengan nyata di dalam penyusunan rumus ini diperhatikan keadaan, bahwa penggantian kerugian yang diderita, yang menonjol pada asuransi kerugian, pada pertanggung hanya berfungsi pada latar belakang.

Akhirnya Levenbach, berpendapat<sup>23</sup> “ Pertanggung baik pertanggung privat atau komersil maupun sosial bertujuan dengan penjagaan atas dasar kolektif memberikan kepastian, bahwa pada waktu peristiwa yang dianggap mungkin terjadi timbul penggantian yang diperlukan dapat di lakukan”.

Pertanggung sama dengan asuransi, selanjutnya akan kita tinjau asuransi kecelakaan lalu lintas, Pemerintah menyediakan jaminan asuransi bagi masyarakat yang menjadi korban kecelakaan alat angkut penumpang umum dan kecelakaan lalu lintas. Dasar hukum pemberian jaminan asuransi

---

<sup>21</sup> Alfred Manes, 1930, *Versicherungswörterbuch*, Auflage, hal 290

<sup>22</sup> Molengraaff, Mr, W.L.P.A., 1947, *Leidraad bij de beoefening van het Nederlandche handelsrecht*, hal. 290

<sup>23</sup> Bestuursrecht, hal. 537

adalah Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 sebagai pelaksanaannya adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT Jasa Raharja (Persero).<sup>24</sup>

1. Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban 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 di atas 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.<sup>25</sup>

Sejalan dengan segi-segi sosial yang telah diuraikan diatas, dari iuran-iuran wajib tersebut pun dapat diharapkan terhimpunnya Dana-dana 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 terpimpin, demi membantu menekan inflasi dan menambah dana investasi yang diperlukan dalam rangka pembiayaan Pembangunan Nasional- Semesta-Bencana.

---

<sup>24</sup> Heman Darmawi, 200, *Manajemen Asuransi*, Bumi Aksara, Jakarta, hal. 168

<sup>25</sup> H. Abbas Salim, 1998, *Asuransi dan Manajemen Resiko*, PT. Raja Grafindo Perkasa, Jakarta, hal. 89

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-dana tersebut secara baik, sehingga terjadilah kedua tujuan dari pemupukan dana-dana tersebut yaitu<sup>26</sup> :

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

---

<sup>26</sup> Penjelasan Undang-Undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 dan Penjelasannya, Tanpa Tahun, Jasa raharja “ Utama Dalam Perlindungan Prima dalam Pelayanan” hal. 8-9, tanpa tahun.

adalah pembayar 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<sup>27</sup> yaitu :

- 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)<sup>28</sup>, yaitu :

- 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/Badar Udara dan Kantor Jasa Raharja terdekat.

Cara pengisian formulir

Cara pengisian formulir tersebut adalah sebagai berikut :

- a). Keterangan identitas korban/ahli waris diisi oleh yang mengajukan dana santunan.

---

<sup>27</sup> Herman Darmawi, 2000, Manajemen Asuransi, Bumi Aksara, Jakarta, hal. 169

<sup>28</sup> Ibid, hal. 169-170

- 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 waris yang akan mendapat santunan<sup>29</sup> adalah :

- a). Janda atau dudanya yang sah.
- b). Jika janda/dudanya yang sah tidak ada maka santunan dapat diberikan pada anaknya yang sah.
- c). 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.

---

<sup>29</sup> Op Cit, Herman Darmawi, hal. 170

## F. METODE PENELITIAN

Kebenaran yang diperoleh dalam ilmu pengetahuan terkait erat dengan kualitas dan prosedur kerjanya. Prosedur kerja untuk mencari kebenaran disebut metoda penelitian. Metoda penelitian berarti suatu studi logis dan sistematis tentang prinsip dasar yang akan mengarahkan penelitian, dengan demikian maka metoda dimaksudkan sebagai suatu prinsip dasar fundamental dari berhasilnya suatu penelitian. Dalam penelitian ini metoda yang dipilih adalah metoda penelitian yuridis empiris.

Sedangkan dalam melakukan penelitian ini berpegang pada suatu paradigma tertentu. Paradigma adalah suatu perangkat kepercayaan, nilai-nilai, suatu pandangan tentang dunia sekitar. Paradigma ini akan mengarahkan dalam penelitian sedangkan paradigma yang dipilih adalah paradigma difinisi sosial.<sup>30</sup>

Pokok persoalan yang dibahas, menurut paradigma ini adalah perilaku dan tingkah laku orang, serta mekanisme sebuah organisasi. Paradigma ini memusatkan perhatian kepada tingkah laku individu, kelompok yang berlangsung dalam lingkungan yang menimbulkan akibat atau perubahan terhadap tingkah laku berikutnya. Bagi suatu paradigma perilaku sosial bahwa tingkahlaku manusia itulah sangat penting. Tanggung jawab Perusahaan Asuransi Jasa Raharja terhadap korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya, menjadi sangat penting, mengingat bahwa struktur organisasi sebuah perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) adalah suatu badan usaha

---

<sup>30</sup> George Ritzer, 1992, *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma ganda*, Penerjemah, Alimandan, Ed-1, Cet-2, Rajawali Pers, Jakarta

milik negara, sehingga campur tangan Pemerintah sangat kental dan nyata sekali. Di dalam melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya berdasarkan paradigma ini, maka PT Jasa Raharja dapat mengalihkan perhatian dari tingkah manusia itu ( sikap dan pelayanan), sehingga membawa manusia (korban/ahli waris korban) kepada suatu ketidak pastian atau keraguan.

Penelitian kualitatif pada hakekatnya ialah mengutamakan bahan yang sukar dapat diukur dengan angka-angka atau dengan ukuran-ukuran lain yang bersifat eksak, walaupun bahan-bahan tersebut terdapat dengan nyata di dalam masyarakat<sup>31</sup>. Untuk itu peneliti turun ke lapangan dan berada ditengah-tengah masyarakat serta berinteraksi sosial terhadap masyarakat korban kecelakaan di jalan raya, serta petugas Satuan Polisi Lalu Lintas dan petugas PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja (Persero) dan Pengusaha angkutan umum bus. Penelitian ini bersifat induktif yang mencoba mencari dan menemukan suatu teori berdasarkan data yang dikumpulkan sebagai metode penelitian naturalistik, maka ciri-ciri yang sangat melekat dalam penelitian ini adalah :

#### 1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan secara yuridis empiris, yaitu suatu cara atau prosedur yang digunakan untuk memecahkan masalah dengan terlebih dahulu meneliti data sekunder yang ada kemudian dilanjutkan dengan penelitian terhadap data primer di lapangan<sup>32</sup>. Pendekatan ini bertujuan untuk memahami bahwa hukum itu tidak semata-mata sebagai suatu perangkat

---

<sup>31</sup> Sorjono Soekantao, 1990, *Sosilogi Suatu Pengantar*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal. 45  
<sup>32</sup> Soerjono Soekanto, 1984, *Pengantar Penelitian Hukum*, Penerbit UI Press, Jakarta, hal. 52

peraturan perundang-undangan yang bersifat *normative* belaka, akan tetapi hukum dipahami sebagai perilaku masyarakat yang menggejala dan mempola dalam kehidupan masyarakat, selalu berinteraksi dan berhubungan dengan aspek kemasyarakatan, seperti aspek ekonomi, sosial dan budaya.

Oleh sebab itu sumber data yang dipakai dalam situasi yang wajar atau "*natural setting*". Dalam proses pengumpulan data dilakukan dengan berdasarkan observasi situasi yang wajar, sebagaimana adanya, tanpa dipengaruhi dengan sengaja. Peneliti memasuki lapangan dan berhubungan langsung dengan situasi dan masyarakat yang pernah dan sedang mengalami musibah kecelakaan di jalan raya yang sedang dan akan melakukan pengurusan santunan. Pejabat-pejabat serta instansi yang terkait dengan proses pengurusan santunan jasa raharja yang berkaitan erat dengan tanggung jawab Perusahaan Asuransi Jasa Raharja terhadap korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Data yang diinginkan adalah data langsung atau "*first hand*". Oleh sebab itu dalam penelitian ini diusahakan mengumpulkan data *deskriptif* yang banyak dituangkan dalam bentuk laporan tertulis dalam bentuk uraian.

Penelitian ini tidak terlalu mengutamakan angka-angka dan statistik, walaupun demikian tidak menolak data kualitatif. Sumber data atau informasi dari satu pihak di cek kebenarannya dengan cara mencari guna memperoleh data itu dari sumber yang lainnya. Tujuannya adalah membandingkan (*comparation*) informasi tentang hal yang sama dari

berbagai pihak agar ada jaminan tentang tingkat kualitas dan kepercayaan data.

## 2. Instrumen penelitian

Peneliti disini sebagai *instrument* atau alat penelitian yang utama. Peneliti melakukan sendiri pengamatan (*ofservation*) atau wawancara dengan struktur organisasi dengan menggunakan buku catatan. Dalam hal ini peneliti hanya menggunakan manusia sebagai instrumen dalam memahami makna interaksi antar manusia dalam mengusahakan haknya. Informasi yang dipilih antara lain Pejabat (Kasat Lantas) beserta sebagian anggotanya, di Kepolisian Resor dan Pejabat serta karyawan PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Semarang, berkaitan erat dengan hak atas asuransi jasa raharja belakangan ini. Alat rekam atau kamera masih digunakan, namun sebatas sebagai alat bantu, peneliti tetap memegang peranan utama sebagai alat penelitian.

## 3. Sampel

Dalam penelitian ini tidak menggunakan sampling random atau acakan dan tidak menggunakan populasi dan sampel yang banyak. Sampelnya dipilih menurut tujuan (*purpose*) penelitian yaitu tentang studi kasus. Untuk memperoleh hasil yang maksimal dan dapat dipercaya, peneliti mencari dan mengumpulkan kasus-kasus yang berbeda atau yang bertentangan dengan apa yang telah ditemukan. Maksud dari penelitian ini adalah untuk memperoleh hasil yang lebih tinggi tingkat kepercayaannya, mencakup situasi yang lebih luas,

sehingga apa yang semula tampak berlawanan akhirnya dapat dipahami dan tidak lagi mengandung aspek-aspek yang tidak sesuai dengan maksud yang diharapkan dalam penelitian ini.

#### 4. Teknik Pengumpulan Data.

Teknik pengumpulan data dalam suatu penelitian dapat ditempuh dengan (4) empat cara, yaitu: <sup>33</sup> (1) studi kepustakaan, (2) Observasi, (3) interview dan (4) kuesioner.

Dalam pengumpulan data ini, data yang dipergunakan adalah data primer dan data sekunder, yang dapat diperoleh melalui studi kepustakaan dan studi lapangan. Berdasarkan pertimbangan tersebut, maka metode pengumpulan data meliputi :

##### a. Studi kepustakaan

##### 1). Bahan hukum primer, yaitu :

- Undang-Undang Dasar 1945
- Undang-undang No. 19/Prp/1960 tentang Perusahaan Negara.
- Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang dana Pertanggungjawaban Wajib kecelakaan Penumpang
- Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang dana Kecelakaan Lalu –Lintas Jalan.
- Undang-undang No. 9 Tahun 1969

---

<sup>33</sup> Ronny Hanitijo Soemitro, 1990, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia, Jakarta, hal. 51

Tentang Bentuk -Bentuk Usaha Negara.

- Undang-undang Hukum Perdata.
- Undang-undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian.
- Undang-undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya.
- Undang-undang No. 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas (PT).
- Undang-undang No. 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia.
- Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN)
- Undang-undang No. 40 Tahun 2004 Tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional.
- Peraturan-peraturan Pemerintah yang berkaitan dengan perundang-undangan di atas, serta keputusan-keputusan Menteri Keuangan, Polri dan PT Jasa Raharja.

2). Bahan hukum sekunder

- Literatur yang sesuai dengan masalah penelitian
- Hasil penelitian hukum yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian

- Makalah maupun artikel-artikel yang berkaitan erat dengan penelitian.

3). Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier yaitu kamus, *ensiklopedia*, dan bahan-bahan lain yang dapat memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan-bahan hukum primer dan sekunder yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti.

5. Analisa

Setelah data yang diperlukan terkumpul, maka akan diidentifikasi dan digolongkan sesuai dengan permasalahan yang sedang diteliti. Data yang diperoleh kemudian disusun secara sistematis untuk selanjutnya dianalisa secara kualitatif, untuk mencapai kejelasan masalah yang akan dibahas.<sup>34</sup>

Dalam menganalisa data penelitian ini, metode yang digunakan adalah metode analisis kualitatif yaitu suatu cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif analitis, yaitu apa yang dinyatakan responden secara tertulis atau lisan dan juga perilakunya yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai suatu yang utuh.<sup>35</sup>

Selanjutnya analisa data dilakukan sejak awal penelitian dan berlanjut sepanjang penelitian masih dilakukan. Analisa dengan

---

<sup>34</sup> Ibid, hal 59-60

<sup>35</sup> Op cit, Soerjono Soekanto, hal. 250

sendirinya timbul bila sedang berlangsung, penafsiran data yang telah diperolehnya. Sebenarnya semua data yang diperoleh, setiap diskrepsi mengandung tafsiran-tafsiran tertentu. Namun demikian tetap diadakan pembedan antara data deskriptif dan data analisis atau tafsiran.

Tujuan penelitian naturalistik bukanlah untuk menguji hipotesis yang didasarkan atas teori tertentu, melainkan untuk menemukan pola-pola yang mungkin dapat dikembangkan menjadi teori. Teori ini lambat laun akan mendapat bentuk tertentu berdasarkan analisis data yang kian bertambah sepanjang berlangsungnya penelitian. Penelitian yang ingin dicapai ialah teori yang “*grounded*”, yaitu teori yang dilandaskan atau didasarkan atas data aktual.

Para ahli ilmu sosial, khususnya ahli sosiologi, ( *Weber, Durkheim*), berupaya menemukan teori berdasar data empiris, bukan membangun teori secara deduktif logis. Maka pedoman-pedoman yang dibutuhkan adalah digunakannya logika yang konsisten, kejelasan masalah, efisiensi, integrasi, ruang lingkup dan lain-lain. Sehingga dengan analisa berdasarkan referensi diatas akan mendapatkan hasil penelitian yang maksimal dan dapat dipercaya kualitasnya.

## **G. Kontribusi Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat membawa manfaat akademis dan praktis, secara akademis, penelitian ini dapat menambah khasanah perpustakaan, sedangkan secara praktis penelitian ini dapat dipergunakan sebagai bahan pertimbangan bagi para Pimpinan dan pelaksana Badan Usaha Milik Negara

(BUMN) PT. Jasa Raharja (Persero) dalam melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya menyalurkan santunan asuransi jasa raharja. Selanjutnya juga kepada Para Kasat Lantas di wilayahan setingkat Resor untuk senantiasa membantu dan memberikan kemudahan-kemudahan atau penjelasan-penjelasan kepada korban/ahli waris korban dalam upaya memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan dalam upaya menjelaskan akan hak jaminan perlindungan atas akibat penggunaan sarana jalan raya. Selain dari pada itu juga sekaligus, untuk memberikan proses pembelajaran terhadap masyarakat dalam upaya proses masyarakat untuk taat terhadap ketentuan, aturan hukum dalam berlalu lintas dan sekaligus taat membayar sumbangan dan iuran wajib jasa raharja.

Bila kerjasama antara pihak PT Jasa Raharja dan Kepolisian khususnya lalu lintas ini semakin baik dan solid, berkaitan dengan jaminan perlindungan masyarakat pemakai sarana jalan raya dan kesadaran akan resiko kecelakaan yang ringgi, niscaya tujuan kepolisian akan tertib lalu lintas akan tercapai. Dengan tertib lalu lintas, masyarakat patuh dengan sumbangan dan iuran wajib jasa raharja, maka jaminan keselamatan berlalu lintas tercapai pula. Dilain pihak angka kecelakaan dapat di tekan sekecil mungkin dan korban semakin kecil pula, sehingga PT Jasa Raharja (Persero) dapat memupuk keuntungan yang semakin besar, guna kontribusi terhadap negara dalam rangka pembangunan nasional.

## **H. Sistematika dan Pertanggungjawaban Penulisan**

Tulisan ini diawali dengan memaparkan latar belakang (*begrown*) permasalahan yang menjadi awal gambaran suatu keadaan dan sekaligus ketertarikan penulis serta penegasan dilakukan studi, kemudian diangkat sebagai bahan penulisan tesis. Tanggung Jawab Perusahaan Asuransi Jasa Raharja Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Raya.

Permasalahan studi ini terfokus pada tiga permasalahan Bagaimanakah pelaksanaan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu lintas oleh Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero). Apakah tanggung jawab Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) dalam menyalurkan santunan asuransi jasa raharja terhadap korban/ahli waris korban kecelakaan di jalan raya sudah dilaksanakan sesuai dengan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu lintas atau belum. Dan bagaimanakah tanggung jawab Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) apabila korban mempunyai hubungan hukum dengan Perusahaan Asuransi lain dalam kasus yang sama. Kerangka teoritik dipergunakan sebagai landasan teoritis dan menjelaskan Tanggung Jawab Perusahaan Asuransi Jasa Raharja Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Raya, terutama berkaitan erat dengan sistem pemupukan Iuran dan sumbangan Wajib yang selanjutnya disalurkan kembali kepada para korban/ahli waris korban kecelakaan di jalan raya sebagai

santunan Asuransi Jasa Raharja. Kerangka teoritik juga dipergunakan sebagai penghantar dalam merumuskan tujuan, kontribusi penelitian, pilihan lokasi, metode penelitian, dan mengkaji temuan-temuan peneliti. Bab pendahuluan ini bersifat sebagai pengantar yang didasari oleh alasan metodologis dan sistematika sebuah karya tulis.

Bab II berisi tinjauan pustaka tentang konsep Tanggung Jawab Perusahaan PT. Asuransi Jasa Raharja (Persero) Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Raya. Selanjutnya adalah hubungan, antara PT. Jasa Raharja (Persero) pihak Kepolisian, Pemerintah Kabupaten/Kota dalam hubungannya dengan usaha pemupukan iuran dan sumbangan wajib. Kemudian juga hubungan antara PT Jasa Raharja (Persero) dengan pihak pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang umum dalam kaitannya dengan pertanggung jawaban pemupukan dana iuran wajib para penumpangnya dan penyetorannya serta dengan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota dalam kaitannya dengan sumbangan wajib melalui SAMSAT . Hubungan dengan perusahaan asuransi lainnya dalam kaitannya dengan korban yang mempunyai hubungan hukum dalam kasus yang sama. Akhirnya dijelaskan penyaluran santunan asuransi jasa raharja kepada korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya, serta dalam rangka pembangunan nasional.

Bab. III Realisasi atas tanggung jawab PT Jasa Raharja (Persero) dalam melaksanakan pemupukan iuran dan sumbangan wajib serta penyalurkan santunan jasa raharja kepada korban/ahliwaris korban kecelakaan di jalan raya, dilanjutkan dengan tanggung jawab PT Jasa Raharja (Persero)

dalam menyalurkan santunan asuransi jasa raharja terhadap korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya, telah dilaksanakan sesuai dengan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu lintas. Akhirnya tanggung jawab Perusahaan PT. Jasa Raharja (Persero) bila korban mempunyai hubungan hukum dengan asuransi lain. Selanjutnya dijelaskan tentang pembahasan Bahwa PT Jasa Raharja (Persero) telah melaksanakan tanggung jawabnya sesuai dengan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964. Penyaluran santunan asuransi jasa raharja dengan konsisten PT Jasa Raharja (Persero) berpedoman kepada undang-undang yang mengaturnya. Bila terjadi hubungan hukum antara korban dengan asuransi lain maka pihak PT Jasa Raharja (Persero) tetap konsisten membayarkan santunan sesuai dengan hak dari pada korban, dan selanjutnya memberikan legalisir guna pengurusan kepada asuransi lainnya. Namun demikian legalisir tidak menjamin terkabulnya atas klaim santunan baik jasa raharja maupun asuransi lainnya.

Bab IV. Dari seluruh uraian tersebut diatas maka, disinilah kemudian ditarik suatu kesimpulan yang merupakan jawaban dari pertanyaan-pertanyaan penelitian. Dari kesimpulan-kesimpulan tersebut kemudian direkomendasikan dalam bentuk rumusan saran kepada yang berkepentingan khususnya PT Jasa Raharja (Persero) selaku Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang mendapatkan tugas dan tanggung jawab untuk mengelola jasa raharja sesuai dengan Undang-undang No. 33 dan 34 tahun 1964.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **TANGGANG JAWAB PERUSAHAAN ASURANSI JASA RAHARJA TERHADAP KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN RAYA**

##### **A. Perusahaan Negara**

Tujuan Pembangunan secara khusus dinyatakan dalam ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat TAP MPR No. IV/MPR/1999 tentang Garis-garis Besar Haluan Negara (GBHN), sebagai berikut<sup>36</sup>:

“ Terwujudnya masyarakat Indonesia yang damai, demokratis, berkeadilan, berdaya saing, maju dan sejahtera, dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang didukung oleh manusia Indonesia yang mandiri, beriman, bertaqwa, berakhlak mulia, cinta tanah air, berkesadaran hukum dan lingkungan, etos kerja yang tinggi serta berdisiplin”

Hal ini sesuai dengan tujuan nasional yang termaktub dalam Pembukaan UUD 1945, yaitu melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, mewujudkan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, serta ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Dengan demikian maka Peran Perusahaan Negara dalam Pembangunan nasional adalah meningkatkan kegiatan usahanya yang hampir pada seluruh sektor perekonomian nasional dengan tujuan untuk memupuk keuntungan dan melaksanakan kemanfaatan umum.

##### **1. Perusahaan Negara Pada Umumnya**

###### **1.1 Pengertian perusahaan negara**

Perusahaan Negara adalah perusahaan yang modalnya untuk seluruhnya merupakan kekayaan Negara Republik Indonesia yang

---

<sup>36</sup> GBHN, 1999-2004, Bab III Visi dan Misi, Huruf A Misi.

dipisahkan, kecuali jika ditentukan lain dengan atau berdasarkan undang-undang (pasal 1, UU No. 19 Prp Tahun 1960). Perusahaan negara ini didirikan dengan peraturan pemerintah, yang menjadi badan hukum sejak berlakunya PP yang bersangkutan (Pasal 3 UU No. 19 Prp Tahun 1960).<sup>37</sup>

Program umum Pemerintah di bidang ekonomi setelah (Dekrit Presiden 5 Juli 1959 kembali ke Undang-Undang Dasar 1945) untuk menyesuaikan organisasi alat-alat produksi dan distribusi kepada penyelenggaraan Pasal 33 UUD 1945 serta dalam rangka penyelenggaraan ekonomi dipimpin Pemerintah merasa perlu mengadakan keseragaman dalam bentuk perusahaan-perusahaan negara.<sup>38</sup>

Berdasarkan pertimbangan tersebut itulah Pemerintah mengeluarkan peraturan pokok bagi perusahaan-perusahaan negara, yang berbentuk Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang (Perpu) No. 19 Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara. Selanjutnya Perpu ini diundangkan dalam Lembaran Negara Tahun 1960. Dalam undang-undang ini Pemerintah telah memberikan penjelasan yang luas sekali tentang segala sesuatu berkenaan dengan Perusahaan Negara.

---

<sup>37</sup> H.M.N. Purwosutjipto, 1995, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 2*, Djambatan, Jakarta, hal XVIII

<sup>38</sup> C.S.T. Kansil, Christine S.T. kansil, Bagian (I), 2001, *Hukum Perusahaan Indonesia Bagian I*, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, hal. 239

Dalam usaha mengadakan sinkronisasi tersebut pemerintah merasa perlu meninjau dan menelaah kembali status dalam organisasi dari perusahaan negara, baik yang berbentuk badan – badan berdasarkan hukum perdata maupun yang berbentuk badan hukum berdasarkan hukum publik antara lain juga yang berdasarkan Undang-undang Perusahaan Indonesia (*Indonesische Bedrijven wet*).<sup>39</sup>

Perusahaan negara yang didirikan berdasarkan Undang-undang *Komptabiliteit* Indonesia<sup>40</sup>

Perusahaan adalah istilah ekonomi yang dipakai dalam KUHD dan Perundang-undangan diluar KUHD. Dalam KUHD tidak dijelaskan istilah perusahaan. Pengertian Perusahaan dapat dijumpai dalam Pasal 1 huruf (b) UU No. 3 Tahun 1982 tentang wajib daftar perusahaan. Perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang menjalankan setiap jenis usaha yang bersifat tetap dan terus menerus dan didirikan, bekerja, serta berkedudukan dalam wilayah negara Indonesia untuk tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba<sup>41</sup> Sifat dan tujuannya tetap diurus melalui dan berdasarkan peraturan pemerintah pengganti undang-undang ini.

---

<sup>39</sup> Undang-Undang Perusahaan Indonesia, “Indonesische Bedrijven Wet Statsblad”. 1927-419

<sup>40</sup> Undang-Undang Perbendaharaan Indonesia ( *Indonesische Comptabiliteits Wet* ) Statsblad 1925/448 Jo LN 1948/334

<sup>41</sup> C.S.T Kansil, Christine. S.T. Kansil, Bagian (II), 1995, *Hukum Perusahaan Indonesia Bagian 2*, PT. Pratnya Paramita, Jakarta, hal 1

Usaha tersebut di atas adalah disesuaikan dengan garis besar haluan negara tahun 1960 yang menetapkan bahwa perlu segera diadakan *retoling* dari alat-alat produksi dan alat-alat distribusi. Semuanya ini harus direorganisasikan dan ditujukan kearah pelaksanaan Pasal 33 UUD 1945. Semua alat vital dalam produksi dan semua alat vital dalam distribusi harus dikuasai atau sedikitnya diawasi oleh Pemerintah, sedangkan segala modal tenaga yang terbukti *progresif* dapat diikutsertakan dalam pembangunan Indonesia.

Dalam peraturan pemerintah ini ditetapkan bahwa unsur pemilikan negara atas setiap usaha negara yang berbentuk persero disentralisasi penatausahannya kepada Menteri Keuangan. Hal ini didasarkan atas pertimbangan, bahwa pada hakekatnya fungsi utama dari persero ialah pemupukan dana bagi negara ataupun sebagai alata untuk mencari sumber keuangan negara. Dalam hubungan ini masalah penanaman kekayaan negara dalam modal persero sangat erat hubungannya dengan kebijaksanaan keuangan negara, kebijaksanaan mana dalam keseluruhannya merupakan tugas Menteri Keuangan.

Bertitik tolak dari definisi tersebut, maka lingkup perusahaan meliputi 2 (dua) hal pokok, yaitu bentuk usaha dan jenis usaha. Tegasnya hukum perusahaan meliputi bentuk usaha dan jenis usaha keseluruhan aturan hukum yang mengatur tentang bentuk usaha dan

jenis usaha disebut hukum perusahaan.<sup>42</sup> Bentuk usaha adalah organisasi usaha atau badan usaha yang menjadi wadah penggerak setiap jenis usaha, yang disebut bentuk hukum perusahaan. Dalam bahasa Inggris bentuk usaha atau bentuk hukum perusahaan disebut *company* atau *corporation*. Sedangkan jenis usaha adalah berbagai macam usaha di bidang perekonomian, yang meliputi bidang perindustrian, bidang perdagangan, bidang jasa, dan bidang keuangan (pembiayaan). Usaha adalah setiap tindakan, perbuatan atau kegiatan apa pun dalam bidang perekonomian yang dilakukan oleh setiap pengusaha dengan tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba. Sedangkan yang disebut dengan pengusaha adalah setiap orang perseorangan, persekutuan, atau badan hukum yang menjalankan suatu jenis perusahaan. Dalam bahasa Inggris usaha disebut *business*, sedangkan pengusaha disebut *businessmen*<sup>43</sup>. Dengan demikian, suatu kegiatan dapat disebut usaha dalam arti hukum perusahaan apabila memenuhi unsur :

- a. dalam bidang perekonomian;
- b. dilakukan oleh pengusaha; dan
- c. tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba.

Sedangkan menurut Molengraff dalam bukunya *Perusahaan* adalah keseluruhan perbuatan yang dilakukan secara terus menerus, bertindak keluar, untuk memperoleh penghasilan dengan cara

---

<sup>42</sup> Abdulkadir Muhammad, 2002, *Hukum Perusahaan Indonesia*, PT Citra Aditya bakti, Bandung, hal.1

<sup>43</sup> Ibid, hal. 2

memperdagangkan atau menyerahkan barang atau mengadakan perjanjian perdagangan<sup>44</sup> Jika di bandingkan dengan Polak dalam bukunya beliau berpendapat bahwa memandang perusahaan dari sudut komersial, artinya baru dapat dikatakan perusahaan apabila diperlukan perhitungan laba dan rugi yang dapat diperkirakan dan dicatat dalam pembukuan.<sup>45</sup>

Jika seluruh definisi perusahaan dibandingkan ternyata definisi perusahaan dalam Pasal 1 huruf (b) Undang-undang No 3 Tahun 1982 tentang wajib daftar perusahaan lebih sempurna. Karena dengan adanya bentuk usaha (badan usaha) yang menjalankan jenis usaha (kegiatan dalam bidang perekonomian), maka unsur-unsur lain terpenuhi juga.

## 1.2. Pengertian Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

Badan Usaha Milik Negara yang selanjutnya disebut BUMN, adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan dijelaskan dalam Undang-undang No. 19 Tahun 2003 Pasal 1 angka 1.<sup>46</sup>

BUMN berperan dalam kegiatan usaha pada hampir seluruh sektor perekonomian seperti : Sektor pertanian, sektor perikanan, perkebunan, kehutanan, manufaktur, pertambangan, keuangan, pos

---

<sup>44</sup> Molengraff, W.I.P.A, 1966. *Leidraad bej de Beoefening van het Nederlands Handelsrecht*, Jilid I, Cetakan ke 9.

<sup>45</sup> Ibid, hal. 10

<sup>46</sup> Undang-Undang No. 19 Tahun 2003, *Tentang BUMN*, Fokus Media, Bandung hal. 3

dan telekomunikasi, transportasi, listrik, industri dan perdagangan serta konstruksi. Dengan memperhatikan sifat BUMN yaitu untuk memupuk keuntungan dan melaksanakan kemanfaatan umum, dalam undang-undang ini BUMN disederhanakan menjadi dua bentuk yaitu : Perusahaan Perseroan (PERSERO) yang bertujuan memupuk keuntungan dan Perusahaan Umum (PERUM) guna menyediakan barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.<sup>47</sup>

#### Penjelasan Undang-undang No. 19 Tahun 2003

1.2.1 Memajukan kesejahteraan bagi seluruh rakyat sebagaimana diamanatkan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 yang selanjutnya lebih rinci diatur dalam Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 merupakan tugas konstitusional bagi seluruh komponen bangsa. Dalam kaitan diatas, dirasa perlu untuk meningkatkan penguasaan seluruh kekuatan ekonomi nasional baik melalui regulasi sektoral maupun melalui kepemilikan negara terhadap unit-unit usaha tertentu dengan maksud untuk memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat.

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang seluruh atau sebagian besar modalnya berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan, merupakan salah satu pelaku ekonomi dalam sistem perekonomian nasional, disamping usaha

---

<sup>47</sup> Ibid, Hal. 7

swasta dan koperasi. Dalam menjalankan kegiatan usahanya, BUMN, swasta dan koperasi melaksanakan peran saling mendukung berdasarkan demokrasi ekonomi.

1.2.2. Dalam sistem perekonomian nasional, BUMN ikut berperan menghasilkan barang jasa/atau jasa yang diperlukan dalam rangka mewujudkan sebesar-besarnya kemakmuran masyarakat. Peran BUMN dirasakan semakin penting sebagai pelopor dan/atau perintis dalam sektor-sektor usaha yang belum diminati usaha swasta. Disamping itu, BUMN juga mempunyai peran strategis sebagai pelaksana pelayanan publik, penyeimbang kekuatan-kekuatan swasta besar, dan turut membantu pengembangan usaha kecil/koperasi. BUMN juga merupakan salah satu sumber penerimaan negara yang signifikan dalam bentuk berbagai jenis pajak, deviden dan hasil privatisasi.

1.2.3 Dalam kenyataannya, walaupun BUMN telah mencapai tujuan awal sebagai agen pembangunan dan pendorong terciptanya korporasi, namun tujuan tersebut dicapai dengan biaya yang relatif tinggi. Kinerja perusahaan dinilai belum memadai, seperti tampak pada rendahnya laba yang diperoleh dibandingkan dengan modal yang ditanamkan. Dikarenakan berbagai kendala, BUMN belum sepenuhnya dapat menyiapkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi

bagi masyarakat dengan harga yang terjangkau serta belum mampu berkompetisi dalam persaingan bisnis secara global. Selain itu karena keterbatasan sumber daya, fungsi BUMN baik sebagai pelopor/perintis maupun sebagai penyeimbang kekuatan swasta besar, juga belum sepenuhnya dapat dilaksanakan.

1.2.4 Untuk dapat mengoptimalkan peranannya dan mampu mempertahankan keberadaannya dalam perkembangan ekonomi dunia yang semakin terbuka dan kompetitif, BUMN perlu menumbuhkan budaya korporasi dan profesionalisme antar lain melalui pembenahan kepengurusan dan pengawasannya. Pengurusan dan pengawasan BUMN harus dilakukan berdasarkan prinsip-prinsip tata – kelola perusahaan yang baik ( *good corporate governance*). Peningkatan efisiensi dan produktifitas BUMN harus dilakukan melalui langkah-langkah restrukturisasi dan privatisasi. Restrukturisasi sektoral dilakukan untuk menciptakan iklim usaha yang kondusif sehingga tercapai efisiensi dan pelayanan yang optimal. Sedangkan restrukturisasi perusahaan yang meliputi penataan kembali bentuk badan usaha, kegiatan usaha, organisasi, manajemen dan keuangan. Privatisasi bukan semata-mata memaknai sebagai penjualan perusahaan, melainkan menjadi alat dan

cara pembenahan BUMN untuk mencapai beberapa sasaran sekaligus, termasuk didalamnya adalah peningkatan kinerja dan nilai tambah perusahaan, perbaikan struktur keuangan dan manajemen penciptaan struktur industri yang sehat dan kompetitif, pemberdayaan BUMN yang mampu bersaing dan berorientasi global, penyebaran kepemilikan oleh publik serta pengembangan pasar modal domestik. Dengan dilakukannya privatisasi BUMN, bukan berarti kendali atau kedaulatan negara atas BUMN, yang bersangkutan menjadi berkurang atau hilang karena sebagaimana dinyatakan diatas, negara tetap menjalankan fungsi penguasaan melalui regulasi sektoral dimana BUMN yang diprivatisasi melaksanakan usahanya.<sup>48</sup> Dengan terbitnya Undang-undang No. 19 Tahun 2003 menghapus berlakunya UU No. 19 Prp Tahun 1960 Tentang Perusahaan Negara dan UU No. 9 Tahun 1969 Tentang PERPU No. 1 Tahun 1969 Tentang Bentuk-Bentuk Usaha Negara dari tiga bentuk, Perjan, PT, PN, menjadi dua bentuk yaitu PT dan Perum (penyederhanaan). Ditegaskan dalam Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Pasal 9 BUMN terdiri dari Persero dan Perum.

---

<sup>48</sup> Penjelasan Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 Tentang BUMN, Fokus media, Bandung, hal. 37-40

### 1.3 Jenis Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

Memperhatikan sifat usaha BUMN, yaitu untuk memupuk keuntungan dan melaksanakan kemanfaatan umum, dalam undang-undang ini BUMN disederhanakan menjadi dua bentuk yaitu Perusahaan Perseroan (Persero) yang bertujuan memupuk keuntungan dan sepenuhnya tunduk pada ketentuan Undang-undang No 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas serta Perusahaan Umum (Perum) yang dibentuk pemerintah untuk melaksanakan usaha sebagai implementasi kewajiban pemerintah guna menyediakan barang dan jasa tertentu untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Untuk bentuk Perum, walaupun keberadaanya untuk melaksanakan kemanfaatan umum, namun demikian sebagai badan usaha diupayakan untuk tetap mandiri dan untuk itu Perum harus diupayakan juga untuk mendapat laba agar bisa hidup berkelanjutan.<sup>49</sup>

Dengan memperhatikan sifat BUMN yaitu untuk memupuk keuntungan dan melaksanakan kemanfaatan umum, dalam undang-undang ini (UU No. 19 Tahun 2003) BUMN disederhanakan menjadi dua bentuk yaitu : Perusahaan Perseroan (PERSERO) yang bertujuan memupuk keuntungan dan Perusahaan Umum (PERUM) guna menyediakan barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Selanjutnya ditegaskan pula dalam Undang-

---

<sup>49</sup> Op. Cit Fokus Media, hal. 43-44

undang No. 19 Tahun 2003 Tentang BUMN. Pasal 9 BUMN terdiri dari Persero dan Perum.

### 1.3.1 Perusahaan Perseroan (Persero)

Usaha-Usaha Negara, Perusahaan (Negara) Perseroan (*Public/State Company*) disingkat PERSERO. Makna usahanya adalah untuk memupuk keuntungan (keuntungan dalam arti, karena baiknya pelayanan dan pembinaan organisasi yang baik, efektif, efisien dan ekonomis secara *business-zakelijk, cost accounting principles, management effectiveness* dan pelayanan umum yang baik dan memuaskan memperoleh surplus atau laba)<sup>51</sup>

Ditegaskan dalam Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara Pasal 10 ayat (1) Pendirian Persero diusulkan oleh Menteri kepada Presiden disertai dengan dasar pertimbangan setelah dikaji bersama Menteri Teknis dan Menteri Keuangan. Ayat (2) Pelaksanaan pendirian Persero dilakukan oleh Menteri dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan.

Pasal 11 Terhadap persero berlaku segala ketentuan dan prinsip-prinsip yang berlaku bagi perseroan terbatas sebagaimana diatur dalam Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas.

---

<sup>51</sup> Lihat I.G. Wijaya, Hukum Perusahaan, *Usaha- Usaha Negara Perusahaan (Negara) Perseroan (Public/State Company) disngkat Persero*, 2003, Megapoin, Jakarta, hal. 103-105

Dengan demikian PT adalah : Pasal 1 ayat (1) UU PT Tahun 1995, merumuskan pengertian PT sebagai Badan Hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang ini serta peraturan pelaksanaannya.<sup>52</sup>

Pasal 12 Maksud dan Tujuan pendirian Persero adalah :

a. menyediakan barang/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat;

b. mengejar keuntungan guna melihat nilai perusahaan

Bahwa Persero sebagai salah satu pelaku ekonomi nasional dituntut untuk dapat memenuhi permintaan pasar melalui penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat baik di pasar dalam negeri maupun internasional. Dengan demikian dapat meningkatkan keuntungan dan nilai Persero yang bersangkutan sehingga akan memberikan manfaat yang optimal bagi pihak-pihak yang terkait.

Pasal 13 Organ Persero adalah RUPS, Direksi, dan Komisaris.

Dengan demikian maka, Perseroan Terbatas pada umumnya mempunyai kemampuan untuk mengembangkan

---

<sup>52</sup> Anisitus Amanat, 1996, *Pembahasan Undang-Undang Perseroan Terbatas 1995 dan Penerapannya Dalam Akta Notaris*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal. 7

diri mampu mengadakan kapitalisasi modal dan sebagai wahana yang potensial untuk memperoleh keuntungan baik bagi institusinya sendiri maupun bagi para pendukungnya (pemegang saham). Oleh karena itu bentuk badan usaha ini sangat diminati (PT) sangat diminati oleh masyarakat.<sup>53</sup>

Pasal 13 Oragan Persero adalah RUPS, Direksi, dan Komisaris, dengan demikian maka PT Persero (BUMN), berbeda dengan PT swasta bila ditinjau dari segi modal, usaha dan Perundang-undangan yang mengaturnya.

### 1.3.2 Perusahaan Umum (Perum)

Perum adalah Perusahaan Umum maksud dan tujuan Perum adalah menyelenggarakan usaha yang bertujuan untuk kemanfaatan umum atau *public utility*. Berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan sekaligus memupuk keuntungan yang berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan. Perusahaan umum (PERUM) dibedakan dengan Perusahaan Perseroan (PERSERO) karena sifat usahanya. Sifat usahanya Perum lebih berat pada pelayanan demi kemanfaatan umum, baik pelayanan maupun penyediaan barang dan jasa. Namun demikian, sebagai badan usaha

---

<sup>53</sup> Sri Redjeki Hartono, 200, *Hukum Perusahaan*, Mandar Maju, Bandung, hal. 1-2

diupayakan untuk tetap mandiri dan untuk itu PERUM harus mendapat laba agar bisa hidup berkelanjutan.<sup>54</sup>

Bentuk hukum Perusahaan Umum (Perum) diatur dalam Pasal 1 angka (2) Undang-undang No. 9 Tahun 1969 tentang bentuk-bentuk Usaha negara (Lembaran Negara Nomor 40 Tahun 1969). Menurut ketentuan Pasal 2 ayat (2) Undang-undang Nomor 9 Tahun 1969, Perum adalah perusahaan negara yang didirikan dan diatur berdasarkan ketentuan-ketentuan yang termaktub dalam Undang-undang Nomor 19 Prp Tahun 1960 tentang Perusahaan negara. (Lembaran Negara No. 50 Tahun 1960) Tata cara pembinaan dan pengawasan Perum Diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1983 (Lembaran Negara Nomor 3 Tahun 1983). Dengan berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1998 tentang Perusahaan Umum (Lembaran Negara Nomor 16 Tahun 1998) tanggal 17 Januari 1998, Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1983 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku lagi.

Selanjutnya Perum dituangkan dalam Pasal 35 UU No. 19 Tahun 2003, Ayat (1) pendirian Perum di usulkan oleh Menteri kepada Presiden disertai dengan dasar pertimbangan setelah dikaji bersama Menteri Teknis dan

---

<sup>54</sup> Loc. Cit, I. G. Ray Wijaya, hal. 174-175

Menteri Keuangan. Ayat (2) Perum yang didirikan sebagai dimaksud dalam ayat (1) memperoleh status badan hukum sejak diundangkannya peraturan pemerintah tentang pendiriannya. (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pendirian, pembinaan, pengurusan, dan pengawasan Perum diatur dengan peraturan pemerintah.

Maksud dan tujuan Pasal 36 ayat (1) Maksud dan tujuan Perum adalah menyelenggarakan usaha yang bertujuan untuk kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan /atau jasa yang berkualitas dengan harga yang terjangkau oleh masyarakat berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan yang sehat. (2) untuk mendukung kegiatan dalam rangka mencapai maksud dan tujuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dengan persetujuan Menteri, Perum dapat melakukan penyertaan modal dalam badan usaha lain. Pasal 37 Organ Perum adalah Menteri, Direksi, dan Dewan Pengawas.<sup>55</sup>

Melihat borok-borok yang menggerogoti BUMN selama ini, dapatlah meyakinkan atau tidak, untuk terealisasi dalam fakta dan kenyataan. Swastanisasi bukan berarti menjamin pemerataan sebagaimana yang diharapkan. Apabila melihat contoh kasus Malaysia dan Filipina, swastanisasi hanya memperkaya segelintir

---

<sup>55</sup> Undang-Undang No. 19 Tahun 2003, Tentang Perusahaan Negara Pasal, 35 ayat (1)

keluarga dan orang-orang mampu yang ikut dalam tender atau lelang aset BUMN. Masalahnya, penawaran dilakukan oleh pemerintah Malaysia terlalu terkait dengan politik dan program pembumiputeraan, sehingga hanya mereka yang dekat Partai berkuasa yang punya informasi dan kesempatan luas. Filipina digunakan oleh Ferdinand Marcos untuk membeli loyalitas para pengikutnya, walaupun penawaran dilakukan secara bebas, tetapi masyarakat terlalu lemah melawan Elit Politik yang kaya raya, hampir tidak jauh berbeda dengan di Indonesia.<sup>56</sup>

## 2. Perseroan Terbatas ( Persero)

### 2.1. Pengertian Perseroan Terbatas (PT)

Pasal 1 ayat (1) Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas (PT) Merumuskan pengertian PT sebagai badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagai dalam saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang ini serta peraturan pelaksanaannya<sup>57</sup>. Dari pembatasan otentik tentang PT tersebut diatas, dapatlah ditarik kesimpulan bahwa untuk dapat disebut sebagai Perusahaan PT menurut undang-undang harus memenuhi unsur-unsur :

#### 1). Berbentuk Badan Hukum

---

<sup>56</sup> Swasembada, 1993, *Trend Penanganan BUMN Dunia*, Swasembada 6/X-September 1993, hal. 42

<sup>57</sup> Anisitus Amanat, 1996, *Pembahasan Undang-undang Perseroan Terbatas 1995 dan Penerapannya Dalam Akta Notaris*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal. 7

PT adalah suatu badan hukum yang mempunyai hak dan kewajiban seperti layaknya seorang manusia, mempunyai harta kekayaan sendiri yang terpisah secara tegas dengan harta kekayaan pribadi para pemiliknya, dapat membuat perjanjian dengan pihak lain dan dapat bertindak sebagai pihak dalam suatu proses di depan Pengadilan.

2. Didirikan Atas Dasar Perjanjian.

Konsekuensi logisnya. Pendirian PT harus minimal terdiri dari dua orang/pihak, karena pada galibnya tidak ada perjanjian jika hanya terdiri satu pihak saja. Persyaratan pendiri PT harus minimal terdiri dari dua orang/pihak ini terdapat dalam rumusan Pasal 7 ayat (1) UU PT Tahun 1995 yang mengatakan bahwa perseroan terbatas didirikan oleh dua orang/pihak atau lebih dengan akta Notaris yang dibuat dalam bahasa Indonesia.

3. Melakukan kegiatan usaha

PT sebagai suatu bentuk badan usaha sudah pasti menjalankan kegiatan usaha, salah satu kewajiban hukum PT sebagai badan hukum adalah menyelenggarakan pembukuan.

4. Modal terbagi atas saham

Didalam KUHD tidak ada penetapan batas minimum modal dasar (*statuter*) suatu PT yang baru didirikan, berbeda dengan UU No. 1 Tahun 1995 tentang PT, besarnya jumlah

minimum modal dasar menurut UU yang baru ini adalah Rp. 20.000.000,- (dua puluh juta rupiah) ditegaskan dalam Pasal 25.

5. Memenuhi persyaratan tertentu yang ditetapkan dalam Undang undang No. 1 Tahun 1995, ini serta peraturan pelaksanaannya.

Pengertian Perseroan Terbatas, istilah “perseroan” menunjuk kepada cara menentukan modal, yaitu terbagi dalam saham, dan istilah “terbatas” menunjuk kepada batas tanggung jawab pemegang saham, yaitu sebatas jumlah nominal saham yang dimiliki. Perseroan Terbatas adalah perusahaan persekutuan badan hukum. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 1 butir (1) Undang-undang Perseroan Terbatas :

“ Perseroan Terbatas yang selanjutnya disebut perseroan adalah badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham, dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang ini, serta peraturan pelaksanaannya”.<sup>58</sup>

Sebagai badan hukum, perseroan harus memenuhi unsur-unsur badan hukum seperti ditentukan dalam undang-undang PT.

- a. Organisasi yang teratur.

Sebagai organisasi yang teratur, perseroan mempunyai organ yang terdiri dari Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), direksi, dan Komisaris.

---

<sup>58</sup> Abdulkadir Muhammad, 2002, *Hukum Perusahaan Indonesia*, PT Citra Aditya, Bandung, hal. 68-69

b. Kekayaan sendiri.

Perseroan memiliki kekayaan sendiri berupa modal dasar yang terdiri dari seluruh nilai nominal saham (Pasal 24 ayat (1) dan kekayaan dalam bentuk lain yang berupa benda bergerak atau tidak bergerak, benda berwujud dan tidak berwujud.

c. Melakukan hubungan hukum sendiri.

Sebagai badan hukum, perseroan melakukan hubungan hukum sendiri dengan pihak ketiga diwakili oleh Direksi.

d. Mempunyai tujuan sendiri.

Sebagai badan hukum yang melakukan kegiatan usaha, perseroan mempunyai tujuan tersendiri. Tujuan tersebut ditentukan dalam Anggaran Dasar perseroan (Pasal 12 butir (b) Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang PT)

Bertolak dari beberapa nilai lebih yang melekat pada PT, yaitu bahwa PT pada umumnya mempunyai kemampuan untuk mengembangkan diri, mampu mengadakan kapitalisasi modal dan sebagai wahana yang potensial untuk memperoleh keuntungan baik bagi institusinya sendiri maupun bagi para pendukungnya (Pemegang saham). Oleh karena itu bentuk badan usaha ini (PT) sangat diminati oleh masyarakat<sup>59</sup>. Jadi PT sebagai institusi, terutama sebagai institusi yang mampu dimanfaatkan untuk

---

<sup>59</sup> Sri Redjeki Hartono, 2000, *Kapita Selektu Hukum Perusahaan*, Mmandar Maju, Bandung, hal. 1

memperoleh keuntungan ekonomi mempunyai nilai lebih apabila dibandingkan dengan badan usaha lain, baik ditinjau dari aspek ekonomi maupun aspek yuridis.

Pada umumnya orang berpendapat bahwa PT adalah suatu bentuk perseroan yang didirikan untuk menjalankan suatu perusahaan dengan modal perseroan tertentu yang berbagi atas saham-saham, dalam mana para pemegang saham (persero) ikut serta dengan mengambil satu saham atau lebih dan melakukan perbuatan-perbuatan hukum dibuat oleh nama bersama, dengan tidak bertanggung jawab sendiri untuk persetujuan-persetujuan perseroan itu (dengan tanggung jawab yang semata-mata terbatas pada modal yang mereka setorkan).<sup>60</sup>

Pengertian Persero, berdasarkan pertimbangan telah terjadinya perkembangan ekonomi dan perdagangan dunia serta persaingan yang semakin tajam, maka dipandang perlu untuk meningkatkan efisiensi, daya saing dan pengembangan Persero dengan menegaskan mekanisme kerja Organ Persero sesuai dengan prinsip Perseroan Terbatas.

Sesuai dengan peraturan Pemerintah mengenai Persero (PP No. 12 Tahun 1998) maka dalam Pasal 1 diataur bahwa :  
“ Persero adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang dibentuk berdasarkan Undang-undang Nomor 9 Tahun 1969 yang berbentuk Perseroan Terbatas atau PT yang seluruh atau paling sedikit 51% (lima puluh satu persen) saham yang dikeluarkannya di miliki oleh Negara melalui penyertaan modal secara langsung”.<sup>61</sup>

---

<sup>60</sup> C.S.T. Kansil dan Christine. Kansil (I), 2001, *Hukum Perusaha Indonesia Aspek Hukum Dalam Ekonomi*, PT Pradnya Paramita, Jakarta, hal. 90-130

<sup>61</sup> Op Cit I.G.Ray Widjaya, hal. 105-106

Jadi intinya PT (Persero) adalah :

- a). merupakan BUMN ( berdasarkan UU No. 9/1969);
- b). berbentuk PT ( sesuai dengan UU No. 1/1995);
- c). Minimun 51% atau seluruh sahamnya dimiliki oleh Negara;
- d). melalui penyertaan modal secara langsung (yang ditetapkan melalui Peraturan Pemerintah atau PP).

Bahwa setiap penyertaan modal Negara kedalam modal saham Perseroan Terbatas, ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah (PP) yang memuat maksud penyertaan dan besarnya kekayaan Negara yang dipisahkan untuk penyertaan modal tersebut. Demikian juga setiap perubahan atas penyertaan tersebut meliputi penambahan dan pengurangan penyertaan modal Negara di tetapkan dengan PP. Sedangkan pelaksanaannya penyertaan modal negara tersebut dengan perubahannya sebagaimana diatur menurut ketentuan dalam UU No.1 Tahun 1995, namun juga tunduk terhadap ketentuan dalam UU No. 19 Tahun 2003 tentang BUMN.

## 2.2. Fungsi Perseroan Terbatas

Fungsi dari Perseroan Terbatas adalah sebagaimana diamanatkan dalam penjelasan atas Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas. Garis-Garis Besar Haluan Negara menegaskan bahwa “ sasaran Pembangunan Jangka Panjang Kedua adalah terciptanya kualitas manusia dan kualitas masyarakat Indonesia yang maju dan mandiri dalam suasana tenteram dan

sejahtera lahir dan batin, dalam tata kehidupan masyarakat, bangsa dan negara yang berdasarkan Pancasila, dalam suasana kehidupan bangsa Indonesia yang serba berkeimbangan dan selaras dalam hubungan antara sesama manusia, manusia dengan masyarakat, masyarakat dengan alam dan lingkungannya, manusia dengan Tuhan Yang Maha Esa”.

Dibidang ekonomi, sasaran umum Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas adalah Pembangunan, antara lain diarahkan kepada peningkatan kemakmuran rakyat yang makin merata. Untuk mencapai sasaran tersebut, diperlukan berbagai sarana penunjang antara lain tatanan hukum yang mendorong menggerakkan, dan mengendalikan berbagai kegiatan pembangunan di bidang ekonomi. Dengan ketentuan-ketentuan baru ini, diharapkan Perseroan Terbatas dapat menjadi salah satu pilar pembangunan ekonomi nasional yang berasaskan kekeluargaan menurut dasar-dasar demokrasi ekonomi sebagai pengejawantahan dari Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.<sup>61</sup>

Bertolak dari nilai lebih yang dimiliki oleh PT pada umumnya, maka kemampuan mengembangkan diri sebagai badan usaha PT dapat nilai mempunyai potensi yang memberi harapan lebih. Oleh karena itu pilihan masyarakat terhadap bentuk usaha ini merupakan suatu pilihan yang sangat beralasan pula.

---

<sup>61</sup> Op Cit C.S.T Kansil dan Christine Kansil (I) hal. 111-112.

Kedudukan Perseroan Terbatas sebagai institusi adalah sebagai badan hukum, sehingga ia adalah subyek hukum, pelaku ekonomi mempunyai beberapa nilai lebih dibandingkan dengan organisasi ekonomi lainnya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa PT mempunyai nilai lebih baik di tinjau dari aspek ekonomi sendiri maupun dari aspek yuridis.

Perseroan Terbatas (PT) sebagai organisasi ekonomi mempunyai kemampuan lebih besar untuk mengembangkan diri karena :

- 1). mempunyai kemampuan menghimpun dana lebih dibandingkan dengan bentuk usaha lain tanpa mengganggu eksistensinya.
- 2). mempunyai kemampuan mengembangkan diri tanpa mempengaruhi eksistensinya.
- 3). dapat dirancang untuk mengadakan antisipasi jangka panjang pada usaha dengan skala besar baik lokal, nasional maupun internasional.
- 4). PT mampu melakukan kerjasama antara perusahaan dengan tetap mempertahankan jati dirinya termasuk siapa saja sebagai pendukungnya (pemegang saham) tanpa memperdebatkan aspek hukum mengenai berdirinya maupun keberadaannya Perseroan Terbatas sebagai kesatuan modal yang kedudukannya sebagai badan hukum (apakah

berdasarkan perjanjian atau karena teori badan hukum). PT dapat dimanfaatkan secara maksimal untuk memperoleh keuntungan ekonomi. Oleh karena itu khusus mengenai modal, baik undang-undang yang lama (KUH Dagang) maupun Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas memberika rambu-rambu tertentu untuk menjaga keseimbangan setiap kepentingan yang ada di dalamnya.<sup>62</sup>

Lain halnya dengan Perusahaan perseroan (Persero) adalah perusahaan negara yang diatur dalam Undang-undang No. 9 Tahun 1969 tentang Bentuk-bentuk usaha negara. Perusahaan Perseroan, untuk selanjutnya disebut Persero adalah Badan Usaha Milik Negara (BMN) yang dibentuk berdasarkan UU No. 9 tahun 1969 yang berbentuk Perseroan Terbatas, sebagaimana dimaksud dalam UU No. 1 Tahun 1995 yang seluruh atau paling sedikit 51% (lima puluh satu persen) saham yang dikeluarkannya dimiliki oleh Negara melalui penyertaan modal secara langsung (Pasal 1 angka 2). Sebagai Perseroan Terbatas, maka terhadap persero berlaku prinsip-prinsip Perseroan Terbatas sebagaimana diatur dalam UU No. 1 Tahun 1995 (Pasal 3).

---

<sup>62</sup> Sri Redjeki Hartono, 2000, *Kapita Selektu Hukum Perusahaan*, Mandar Maju, Bandung hal. 1-5

### 2.3. Struktur Organisasi Perseroan Terbatas

Sesuai dengan Pasal 14 Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas ayat (1) Perubahan Anggaran Dasar di tetapkan oleh RUPS, ayat (2) Usul adanya perubahan Anggaran Dasar di cantumkan dalam srat pagilan atau pengumuman untuk mengadakan RUPS.

#### 2.3.1. RUPS

Perseroa Terbatas sebagai salah satu bentuk usaha ekonomi memiliki organ-organ spesifik. Organ pertama disebut Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), yang secara umum bertugas untuk menentukan segala kebijaksanaan umum PT. Organ kedua adalah Direksi yang bertugas menjalankan kebijaksanaan-kebijaksanaan yang telah ditetapkan RUPS. Dan ketiga adalah Komisaris yang bertugas sebagai pengawas untuk dan atas nama pemegang saham.<sup>63</sup>

Pemegang kedaulatan tertinggi, di dalam masyarakat kita ada sementara anggapan yang mengatakan bahwa pemegang kedaulatan tertinggi dalam PT ada di tangan pemegang saham. Beredarnya adagium di atas tampaknya dilatarbelakangi oleh kultur, sebagian besar lapisan masarakat kita yang tidak bisa atau tidak sudi memisahkan

---

<sup>63</sup> Erman Rajagukguk, 1985, *Indonesianisasi Saham*, Bina Aksara, Jakarta, hal. 35-36.

antara urusan pribadi dan urusan tugas. Kerap jabatan yang sedang disandang digunakan untuk kepentingan pribadi. Di dalam perseroan, jabatan sebagai pemegang saham acapkali digunakan untuk mempengaruhi kebijaksanaan di dalam perseroan. Direksi yang saban waktu ada dalam perseroan sebaliknya tidak bisa atau tidak sudi memisahkan antara urusan pribadi dan urusan kekuasaan pemegang saham.<sup>64</sup>

Sesungguhnya di dalam perseroan, pemegang saham tidak mempunyai kekuasaan sama sekali. Para pemegang saham baru mempunyai kekuasaan atas PT bila mereka sudah berada dalam satu aula atau ruangan pertemuan yang dinamakan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Status hukum keputusan RUPS yang tidak bisa ditentang oleh siapapun serupa itu yang menyebabkan RUPS sebagai pemegang kedaulatan tertinggi dalam PT dan bukan pemegang saham. Pemegang saham di luar forum RUPS tidak mempunyai kekuasaan apa-apa lagi terhadap perseroan, malainkan Direksi yang paling berkuasa. Rapat Umum Pemegang Saham sebagai pemegang kekuasaan tertinggi dalam PT mempunyai kewenangan untuk pertama menetapkan kebijaksanaan umum PT. Kedua mengangkat

---

<sup>64</sup> Loc Cit, Anisitus Amanat, hal. 103-104

dan memberhentikan Direksi dan Komisaris dan ketiga, mengesahkan laporan tahunan Direksi/Komisaris.

Kewenangan RUPS untuk menetapkan kebijaksanaan umum PT dapat disimpulkan dari bunyi rumusan pasal 63 Undang-undang Perseroan Terbatas Tahun 1995. Disana dikatakan bahwa RUPS mempunyai kewenangan yang tidak diberikan kepada Direksi dan Komisaris, dalam Batas yang ditentukan undang-undang dan Anggaran Dasar/Akte Pendirian. Sedangkan kekuasaan RUPS untuk mengangkat dan memberhentikan Direksi dan Komisaris terdapat dalam rumusan pasal 80, 91, 95 dan 1001.

### 2.3.2. Direksi

Sruktur organisasi PT (Persero) dalam Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Pasal 5 ayat (1) Pengurusan BUMN dilakukan oleh Direksi. (2) Direksi bertanggung jawab penuh atas pengurusan BUMN untuk kepentingan dan tujuan BUMN serta mewakili BUMN, baik dalam maupun diluar pengadilan. (3) Dalam melaksanakan tugasnya, anggota Direksi harus mematuhi anggaran dasar BUMN dan peraturan perundang-undangan serta wajib melaksanakan

prinsip-prinsip, efisiensi, transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban, serta kewajaran<sup>65</sup>.

#### Pasal 6

- (1). Pengawasan BUMN dilakukan oleh Komisaris dan Dewan Pengawas.
- (2). Komisaris dan Dewan Pengawas bertanggungjawab penuh atas pengawasan BUMN untuk kepentingan dan tujuan BUMN.
- (3). Dalam melaksanakan tugasnya, Komisaris dan Dewan Pengawas harus mematuhi Anggaran Dasar BUMN dan peraturan perundang-undangan serta wajib melaksanakan prinsip-prinsip profesionalisme, efisiensi, transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban, serta kewajaran.

#### Pasal 7

Para anggota Direksi, Komisaris dan Dewan Pengawas dilarang mengambil keuntungan pribadi baik secara langsung maupun tidak langsung dari kegiatan BUMN selain penghasilan yang sah.

Lazimnya dalam akta pendirian PT untuk pertama kalinya para pendiri ditetapkan sebagai pengurus. Pada hakekatnya Direkturnya yang disertai pekerjaan pengurus,

---

<sup>65</sup> Fokus media Bandung, 2003, hal. 6-7

tetapi hal ini tidak dapat selalu demikian. Adakalanya pangkat direktur diberikan kepada orang yang tidak melakukan pekerjaan pengurus, sedangkan pekerjaan pengurus diserahkan kepada dewan pengurus.

Para pegawai yang bekerja di PT tidak dapat disebut pengurus dalam arti kata undang-undang. Pengurus untuk selanjutnya ditetapkan oleh Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Berdasarkan undang-undang, yang dimaksud dengan pengurus ialah hanya mereka yang diangkat oleh Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) untuk waktu tertentu baik bergaji atau tidak, untuk memimpin PT dalam melakukan undang-undangnya, dan bertanggung jawab sepenuhnya kepada Rapat Umum Pemegang Saham.<sup>66</sup>

Dengan demikian maka struktur PT adalah RUPS sebagai pemegang kedaulatan tertinggi. Selanjutnya Direksi yang bertanggung jawab penuh atas pengurusan perseroan, dan Komisaris bertugas melakukan pengawasan secara umum. Sebagaimana ditegaskan di dalam Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang PT Pasal 2 Organ Perseroan adalah Rapat Umum Pemegang Saham, Direksi dan Komisaris. Penegasan Pasal di atas sama dengan yang ditegaska dalam Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang

---

<sup>66</sup> Loc Cit, Kansil II, hal. 98

BUMN Pasal 13 , Organ Perseroan adalah RUPS, Direksi dan Komisaris.

Dengan demikian maka yang disebut dengan Perusahaan yang ditegaskan dalam Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang BUMN Pasal 1 ayat (2), bahwa Perusahaan Perseroan, yang selanjutnya disebut Persero, adalah BUMN yang berbentuk Perseroan Terbatas yang modalnya terbagi dalam saham yang seluruh atau paling sedikit 51% (lima puluh satu persen) sahamnya dimiliki oleh Negara Republik Indonesia yang tujuan utamanya mengejar keuntungan. Namun demikian terdapat perbedaan yang mendasar sebagaimana di tegaskan dalam Pasal 1 ayat (1) UU No. 1 Tahun 1995 tentang PT bahwa, Perseroan Terbatas yang selanjutnya disebut perseroa adalah badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham, dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang ini serta peraturan pelaksanaannya.

Rapat Umum Pemegang Saham atau (RUPS), sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang PT bahwa, Rapat Umum Pemegang Saham yang selanjutnya disebut RUPS adalah organ perseroan yang memegang kekuasaan tertinggi dalam

perseroan dan memegang segala wewenang yang tidak diserahkan kepada Direksi atau Komisaris. Dengan demikian identik dengan Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang BUMN Pasal 1 ayat (13) Bahwa, Rapat Umum Pemegang saham, yang selanjutnya disebut RUPS, adalah organ Persero yang memegang kekuasaan tertinggi dalam Persero dan memegang segala wewenang yang tidak diserahkan kepada Direksi atau Komisaris.

Direksi, yang ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (4) UU No. 1 Tahun 1995 tentang PT bahwa, Direksi adalah organ perseroan yang bertanggung jawab penuh atas perseroan untuk kepentingan dan tujuan perseroan serta mewakili perseroan baik di dalam maupun diluar pengadilan sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar. Ketentuan ini juga identik dengan ketentuan pada Pasal 1 ayat (9) UU No. 19 Tahun 2003 tentang BUMN bahwa Direksi adalah organ BUMN yang bertanggung jawab atas pengurusan BUMN untuk kepentingan dan tujuan BUMN, serta mewakili BUMN baik di dalam maupun di luar pengadilan.

### 2.3.3. Komisaris

Komisaris sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (5) UU No.1 Tahun 1995 tentang PT bahwa, Komisaris adalah organ perseroan yang bertugas melakukan

pengawasan secara umum dan atau khusus serta memberikan nasihat kepada Direksi dalam menjalankan perseroan. Selanjutnya penegasan tersebut juga identik dengan penegasan dalam Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang BUMN Pasal 1 ayat (7) bahwa, Komisaris adalah organ persero yang bertugas melakukan pengawasan dan memberikan nasihat kepada Direksi dalam menjalankan kegiatan pengurusan persero.

Maksud dan tujuan Persero sebagaimana ditegaskan dalam Undang-undang No. 19 Tahun 2003 Pasal 12 bahwa, maksud dan tujuan pendirian Persero adalah :

- a. menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat;
- b. mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai perusahaan.

Ditegaskan juga dalam Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang PT Pasal 2 bahwa, Kegiatan perseroan harus sesuai dengan maksud dan tujuan serta tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, ketertiban umum, dan atau kesusilaan. Kewenangan RUPS ditegaskan dalam UU No. 19 Tahun 2003 tentang BUMN Pasal 14 :

- (1). Menteri bertindak selaku RUPS dalam hal seluruh saham Persero dimiliki oleh negara dan bertindak selaku

pemegang saham pada Persero dan perseroan terbatas dalam hal tidak seluruh sahamnya dimiliki oleh negara.

(2) Menteri dapat memberikan kuasa dengan hak substitusi kepada perorangan atau badan hukum untuk mewakilinya dalam RUPS.

(3). Pihak yang menerima kuasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), wajib terlebih dahulu mendapat persetujuan Menteri untuk mengambil keputusan dalam RUPS mengenai

- a. perubahan jumlah modal;
- b. perubahan anggaran dasar;
- c. rencana penggunaan laba;
- d. penggabungan, peleburan, pengambilalihan, pemisahan, serta pembubaran Persero;
- e. investasi dan pembiayaan jangka panjang;
- f. kerja sama Persero;
- g. pembentukan anak perusahaan atau penyertaan;
- h. pengalihan aktiva.

Pasal 32 bahwa :

(1). Dalam anggaran dasar dapat ditetapkan pemberian wewenang kepada Komisaris untuk memberikan persetujuan kepada Direksi dalam melakukan perbuatan hukum tertentu.

(2). Berdasarkan anggaran dasar atau keputusan RUPS, Komisaris dapat melakukan tindakan pengurusan Persero dalam keadaan tertentu untuk jangka waktu tertentu.<sup>67</sup>

Dengan demikian dalam struktur organ Perseroan Terbatas yang di tegaskan dalam Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang PT dan Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang BUMN hampir bisa sama, hanya pada undang-undang PT mengatur perseroan secara umum, sedangkan Undang-undang No. 19 tahun 2003 tentang BUMN mengatur Perseroan secara khusus bagi Badan Usaha Milik Negara.

### 3. PT. Jasa Raharja (Persero).

#### 3.1. Dasar Hukum

Penunjukan Perusahaan Negara oleh Menteri ini terjadi dengan Surat Keputusan Menteri Urusan Pendapatan, Pembiayaan dan Pengawasan Republik Indonesia No. BAPNI-3-3, yang menetapkan pertama.<sup>68</sup>

Menunjuk Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja untuk melaksanakan penyelenggaraan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang dan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang telah diatur dengan Undang-undang No. 33 tahun 1964, dan Undang-undang No. 34

---

<sup>67</sup> Loc Cit. C.S.T Kansil dan Christine Kansil, hal 150-153

<sup>68</sup> Emmy Pangarubuan Simajuntak, 1980, *Pertanggung Jawaban Sosial Undang-Undang No. 33 Dan 34 Tahun 1964*, Budhi Admadja Offset, Yogyakarta, hal. 12-13

tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 1965. Surat Keputusan Menteri tersebut ditetapkan pada tanggal 30 Maret 1965 namun demikian mulai berlaku dengan daya surut pada tanggal 1 Januari 1965.

Perusahaan negara Jasa Raharja itu sendiri telah didirikan berdasarkan Undang-undang No. 19 Prp. 1960 dengan suatu Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1965 ( Lembaran Negara Tahun 1965 nomor 14) yang juga mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 1965.

Sejak tahun 1969 dengan dibentuknya Undang-undang No. 9 tahun 1969 tentang : bentuk-bentuk Usaha Negara, semua usaha-usaha Negara yang berbentuk Perusahaan dibedakan menjadi tiga jenis yaitu :

1. Perusahaan Jawatan disingkat (Perjan).
2. Perusahaan Umum disingkat (Perum).
3. Perusahaan Perseroan disingkat (Persero)

Jika Perusahaan Negara Jasa Raharja yang didirikan berdasarkan UU No. 19 Prp. 1960 itu tidak dialihkan menjadi Perjan atau Persero maka Perusahaan Negara (PN) tersebut dapat sendirinya disebut Perum berdasarkan ketentuan pasal 2 dan sesuai dengan Penjelasan Umum sub B © di dalam Penjelasa Resmi atas Undang-undang No. 9 tahun 1969, Tambahan Lembaran Negara No. 2904. Ternyata, bahwa sekarang (tahun 1974) PN. Asuransi

Kerugian Jasa Raharja sudah memakai nama : Perum Asuransi Kerugian Jasa Raharja, berdasarkan Surat Keputusan Menteri Keuangan No. : Kep : 750/MK/IV/ii/1970.

Dasar Hukum PT Jasa Raharja (Persero) adalah salah satu Badan Hukum Milik Negara (BUMN) di bawah Pembinaan Departemen Keuangan Republik Indonesia., yang pendiriannya berawal dari peleburan 8 (delapan) buah perusahaan asuransi kerugian ex milik Belanda yaitu :

- 1). Fa Blam & Van Dor Aa Perusahaan Asuransi Kerugian Negara (PAKN) IKA DARMA.
- 2). Fa Bekou & Mijnsen.
- 3). Fa Sluijters &Co.
- 4). NV Assurantie Maatschappij Djakarta Perusahaan Asuransi Kerugian Negara (PAKN) IKA DARMA.
- 5). NV Assurantie Kantor Langeveldt Schroder.
- 6). NV Asurantie Kantor OWJ Schlencker Perusahaan Asuransi Kerugian Negara (PAKN) IKA MULYA.
- 7). NV Assurantie “ Kali Besar.”
- 8). PT Maskapai Asuransi Arah Baru Perusahaan Asuransi Kerugian Negara (PAKN) IKA SAKTI.

Selanjutnya kemudian dinasionalisasikan oleh Pemerintah Indonesia berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 1960. Perusahaan yang satu itu berstatus Perusahaan Negara (PN),

kemudian berdasarkan Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. Kep. 750/KMK/IV/11/1970 dengan berdasarkan Undang-undang No. 9 Tahun 1969, ditingkatkan statusnya dan digolongkan menjadi Perusahaan Umum (Perum).

Kemudian sesuai dengan tingkat perkembangan Perusahaan, maka dengan Peraturan Pemerintah No. 39 Tahun 1980 tanggal 18 Nopember 1980 setelah sepuluh tahun berstatus Perusahaan Umum (Perum), Asuransi Kerugian Jasa Raharja kemudian dialihkan bentuknya menjadi Perseroan (Persero) yang disingkat menjadi PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja yaitu dengan akte pendirian Perusahaan No. 49 tanggal 28 Pebruari 1981 yang dibuat dihadapan Notaris Imas Fatimah Sarjana Hukum, yang telah beberapa kali diubah dan di tambah, terakhir dengan Akte Nomor 59 tanggal 19 Maret 1998 berikut perbaikannya dengan Akta Nomor 63 tanggal 17 Juni 1998 dibuat dihadapan Notaris yang sama.<sup>69</sup>

Menteri Keuangan Republik Indonesia, dalam rangka memberikan perlindungan kepada penumpang dan masyarakat sebagai akibat dari kendaraan yang ditumpangi dan kecelakaan alat angkutan lalu lintas di jalan raya. Dipandang perlu meningkatkan besarnya santunan yang di berikan kepada korban//ahli waris korban yang diimbangi dengan peningkatan besarnya iuran wajib dana

---

<sup>69</sup> PT. Asuransi Jasa Raharja, 1999, *Profil PT Jasa Raharja (Persero)*, Jakarta, Hal. 22.

pertanggung jawaban Kecelakaan Penumpang, dan sumbangan wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas jalan.

Dalam rangka memberikan perlindungan kepada penumpang.

Dasar Hukum PT Jasa Raharja (Persero)

- 1). Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang.
- 2). Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas.
- 3). Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang.
- 4). Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.
- 5). Undang-undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian.<sup>70</sup>
- 6). Undang-undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.
- 7). Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 1980 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum Jasa Raharja Menjadi Perusahaan Perseroan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1980 Nomor 62).

---

<sup>70</sup> PT. Jasa Raharja, 2004, *Peningkatan Pelaksanaan Santunan Korban Kecelakaan Lalu Lintas*, Jakarta, hal 2

- 8). Peraturan Pemerintah No. 73 Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 No 120; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 3506) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah No. 63 Tahun 1999 ( Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 No. 118 Tambahan Lembaran Negara No. 3681
- 9). Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 176/M Tahun 2001.
- 10). Keputusan Menteri Keuangan Nomor : 337/KMK.001/1981 tentang Penunjukan Perusahaan Perseroan (Persero) Asuransi Jasa Raharja untuk menyelenggarakan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Dana Kecelakaan lalu Lintas Jalan.<sup>71</sup>

### 3.2. Fungsi PT Jasa Raharja (Persero)

Fungsi PT. Jasa Raharja (Persero) ini berorientasi pada perintah Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan undang-undang No. 34 than 1964 tentang iuran dan sumbangan wajib untuk di pupuk dan di himpun dan selanjutnya disalurkan kembali kepada masyarakat yang mengalami kecelakaan, sebagai asuransi jasa raharja. Asuransi jasa raharja adalah perlindungan dan jaminan negara kepada rakyatnya yang mengalami kecelakaan, sedang

---

<sup>71</sup> Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 dan N0. 416/KMK.06/2001/ Jakarta, hal. 2-8

obyeknya adalah manusia dan asuransi ini memberikan jaminan terhadap kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan. Kerugian yang timbul dari kecelakaan dapat berupa meninggal, cacat sementara, cacat tetap, biaya pengobatan dan perawatan di rumah sakit.

Asururansi kecelakaan biasanya tidak memberikan jaminan atas kerugian yang timbul selain dari kecelakaan lalu lintas darat, laut dan udara, kegiatan pokoknya adalah sebagai berikut :

a). Lembaga proteksi

Peranan sebagai lembaga yang memberikan proteksi inilah yang merupakan peranan utama yang diberikan oleh lembaga asuransi. Dapat kita bayangkan apabila lembaga asuransi ini tidak ada, maka keamanan masyarakat terhadap harta benda dan jiwa dan kelangsungan usahanya akan menjadi terganggu. Lebih lanjut, keamanan itu akan dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat dan ekonomi secara keseluruhan.

b). Sebagai lembaga keuangan

Pembangunan memerlukan suatu dana yang tidak sedikit. Guna membiayai pembangunan suatu negara, maka dilakukan usaha-usaha untuk memobilisasi dana yang dimiliki oleh masyarakat, agar pemanfaatannya dapat dimaksimalkan. Guna memobilisasi dan masyarakat, diperlukan suatu mekanisme serta lembaga yang yang

menjadi intermediary atau perantara antara pihak yang memiliki dana dengan pihak membutuhkan dana. Salah satu lembaga intermediary yang dapat menjembatani antara kedua belah pihak itu adalah asuransi. Oleh sebab itu PT Jasa Raharja sebagai perusahaan asuransi milik negara memobilisasi dana masyarakat dengan cara memupuk dan menghimpun melalui iuran wajib bagi setiap penumpang angkutan umum dan sumbangan wajib bagi pengusaha/pemilik kendaraan bermotor saja.<sup>72</sup>

Berhubung dengan perkembangan masyarakat dewasa ini, sebagai langkah pertama menuju kesuatu sistem jaminan sosial (*social security*) sebagai mana ditetapkan dalam ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Sementara No. II/MPRS/1060. Bahwa sesuai dengan Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Sementara No. II/MPRS/1960, Iuran Dana Pertanggung Jawaban yang terhimpun, yang tidak/belum akan digunakan dalam waktu dekat untuk membayar ganti rugi, dapat disalurkan penggunaannya untuk pembiayaan rencana-rencana pembangunan.<sup>73</sup>

Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi selain berdampak positif di bidang lalu lintas juga memberikan

---

<sup>72</sup> Agus Prawoto, *Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi Berdasarkan Risk Base Capital (RBC)*, BPFE, Yogyakarta, hal. 5-7

<sup>73</sup> Marshudi, Moch Chidir Ali, 1995, *Hukum Asuransi*, Mandar Maju Bandung, hal. 13-14

dampak negatif berupa peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas dan korban yang ditimbulkan, untuk mengurangi beban penderitaan korban dan keluarganya perlu peningkatan kualitas pelayanan santunan korban kecelakaan lalu lintas, agar pelaksanaan asuransi kecelakaan lalu lintas dapat berjalan dengan baik dibutuhkan kesadaran pemilik/pengusaha angkutan lalu lintas jalan dan penumpang angkutan umum untuk melaksanakan kewajiban sesuai dengan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964, tidak kalah pentingnya perlu dilakukan upaya penanganan keselamatan lalu lintas untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas dan korban yang diakibatkan.<sup>74</sup>

Fungsi utama PT. Jasa Raharja adalah dengan pemupukan dana-dana yang cara pemupukannya dilakukan dengan mengadakan Iuran dan sumbangan wajib tersebut adalah hanya golongan atau mereka yang berada atau mampu saja, sedang hasil pemupukannya akan dilimpahkan juga kepada perlindungan jaminan rakyat banyak. Oleh karena itu jaminan sosial rakyatlah yang dalam pada itu menjadi pokok tujuan yang utama.

---

<sup>74</sup> PT.Jasa Raharja, 2004, *Keputusan Bersama Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) tentang Petunjuk pelaksanaan bersama peningkatan pelayanan santunan korban kecelakaan lalu lintas.*, Jakarta, hal. 1

### 3.3. Kegiatan PT Jasa Raharja (Persero)

Pertanggung jawaban adalah karena ada salah satu pihak yang mewajibkan kepada pihak lain dalam mengadakan pertanggung jawaban itu. Pihak yang mewajibkan ini biasanya ialah pihak pemerintah, tetapi tidak selalu dimonopoli pemerintah. Pihak pemerintah dalam hubungan hukum pertanggung jawaban ini adalah sebagai penanggung. Pemerintah dalam mengambil tindakan mewajibkan itu biasanya didasarkan atas pertimbangan melindungi golongan-golongan lemah, dari bahaya-bahaya yang menimpanya atau memberikan jaminan sosial atau *social security* bagi masyarakat.<sup>75</sup>

Pasal 2 Undang-undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha perasuransian menegaskan usaha perasuransian merupakan kegiatan usaha yang bergerak di bidang<sup>76</sup> :

- a. 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 terhadap hidup atau meninggalnya seseorang.

---

<sup>75</sup> Op. Cit Emmy Pangaribuan Simajuntak, 1980, hal. 6

<sup>76</sup> Undang-undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasransian

- b. Usaha penunjang usaha asuransi, yang menyelenggarakan jasa keperantaraan, penilaian kerugian asuransi dan jasa akutaria.

Dengan demikian maka usaha perasuransian yang sehat merupakan salah satu upaya untuk menanggulangi risiko yang dihadapi anggota masyarakat dan sekaligus merupakan salah satu lembaga penghimpun dana masyarakat, sehingga memiliki kedudukan strategis dalam pembangunan dan kehidupan perekonomian, dalam upaya memajukan kesejahteraan umum.

Selanjutnya, Tugas pokok PT Jasa Raharja (Persero) adalah menghimpun dan memupuk dana masyarakat melalui iuran dan sumbangan wajib, untuk selanjutnya menyalurkannya kembali kepada masyarakat yang berwujud santunan jasa raharja, terhadap korban kecelakaan lalu lintas. PT Jasa Raharja (Persero) dalam melaksanakan kegiatannya berdasar atas Iuran wajib yang dijamin oleh Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang jo. Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang. Sumbangan wajib yang dijamin oleh Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana kecelakaan Lalu Lintas Jalan jo. Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas.

Dengan demikian maka PT Jasa Raharja adalah Perusahaan Asuransi. Menurut pendapat Sri Redjeki Hartono Perusahaan asuransi adalah perusahaan yang secara profesional menyediakan diri untuk mengambil alih dan menerima risiko pihak-pihak lain. Dengan pembayaran tertentu, risiko yang menjadi tanggung jawabnya itu kemudian dikelola sedemikian rupa dalam suatu rangkaian kegiatan yang berlanjutan, sebagai kegiatan perusahaan.<sup>77</sup>

Oleh sebab itu PT Jasa Raharja (Persero) dalam kegiatannya adalah memupuk dana Iuran Wajib dan Sumbangan Wajib dari masyarakat untuk selanjutnya disalurkan melalui santunan kecelakaan lalu lintas. Undang-undang No. 33 Tahun 1965 Pasal 3 ayat (1) a. Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui perusahaan yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam dalam perjalanan.

Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Pasal 2 ayat (1) Pengusaha Pemilik alat angkutan lalu lintas jalan diharuskan memberi Sumbangan tiap tahun kepada Dana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 ( Dana ialah dana yang terhimpun dari sumbangan wajib yang dipungut dari para pemilik/pengusaha alat

---

<sup>77</sup> Sri Redjeki Hartono, 2001, *Hukum Perusahaan dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta, 197-198

angkutan lalu lintas jalan dan yang disediakan untuk menutup akibat keuangan karena kecelakaan lalu lintas jalan korban/ahli waris yang bersangkutan). Pasal 4 ayat (1) setiap orang yang menjadi korban mati atau cacat tetap akibat kecelakaan yang disebabkan oleh alat angkutan lalu lintas jalan tersebut dalam Pasal 1, akan memberi kerugian kepadanya atau kepada ahli warisnya sebesar jumlah yang ditentukan berdasarkan Peraturan Pemerintah.

Selanjutnya PT Jasa Raharja (Persero) untuk dapat mengatur penggunaan tersebut dana terhimpun tersebut secara efektif dan efisien, perlulah dana-dana yang dapat diinvestasikan itu, dipusatkan dalam suatu badan Pemerintah cq. Suatu Perusahaan Negara ( PT Jasa Raharja (Persero)) yang harus mengadministrir dana-dana tersebut secara baik sehingga terjaminlah kedua tujuan dari pemupukan dana-dana tersebut, yaitu :

- a. untuk sewaktu-waktu dapat menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan;
- b. untuk sewaktu-waktu dapat menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan lalu lintas jalan;
- c. Tetap tersedianya “ *investible-funds*” yang dapat dipergunakan oleh Pemerintah untuk tujuan produktif yang non-inflatoir<sup>78</sup>.

---

<sup>78</sup> PT.Jasa Raharja, 2001, *Undang-Undang No. 33&34*, Jakarta, hal. 9-10

Keputusan Bersama Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) No. Pol. : KEP/18/IV/2004 dan NO. SKEB/06/IV/2004 tentang Kerjasama Peningkatan pelayanan santunan korban kecelakaan lalu lintas, peningkatan kesadaran masyarakat untuk memenuhi kewajiban sesuai Undang-undang no. 33 dan 34 Tahun 1964 dan penanganan keselamatan lalu lintas.

- 1). Bahwa perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya di bidang 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 di bidang lalu lintas seperti kecelakaan lalu lintas.
- 2). Korban kecelakaan lalu lintas baik luka ringan maupun luka berat dan ahli waris korban meninggal dunia sangat membutuhkan biaya untuk keperluan pengobatan maupun biaya pemakaman, oleh karenanya santunan asuransi kecelakaan lalu lintas harus diberikan dalam waktu dan jumlah yang tepat, untuk itulah perlu peningkatan kualitas pelayanan santunan.
- 3). Santunan terhadap korban kecelakaan lalu lintas yang dibayarkan oleh PT Jasa Raharja (Persero) berasal dari iuran dan sumbangan wajib penumpang angkutan umum dan

pemilik/pengusaha angkutan lalu lintas jalan oleh karenanya perlu dilakukan kerjasama sebagai upaya untuk meningkatkan kesadaran membayar iuran dan sumbangan wajib tersebut.

- 4). Untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas dan jumlah korban kecelakaan lalu lintas perlu dilakukan kerja sama dalam rangka meningkatkan penanganan keselamatan lalu lintas.

Dipihak lain ada bidang kerjasama antara Polri dan PT. Jasa Raharja yang meliputi upaya peningkatan antara lain :

- 1). Pelayanan santunan korban kecelakaan lalu lintas.
- 2). Kesadaran masyarakat memenuhi kewajiban sesuai dengan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 jo. PP No. 17 Tahun 1965 dan Undang-undang 34 Tahun 1964 jo. PP No. 18 Tahun 1965.
- 3). Penanganan keselamatan lalu lintas.

Dengan demikian maka kegiatan Perusahaan PT. Asuransi Jasa Raharja adalah untuk menggerakkan kesadaran akan kegunaan pertanggungan, pertanggungan kecelakaan ini adalah usaha-usaha kepentingan pihak pemerintah dalam upaya memberikan perlindungan terhadap rakyatnya. Namun disisi lain keuangan pemerintah belum memungkinkan sehingga Pemerintah melalui regulasinya untuk memupuk iuran dan sumbangan wajib.

## B. Risiko Kecelakaan Lalu Lintas.

Seiring dengan kemajuan teknik modern, dalam kehidupan manusia bermasyarakat terkandung risiko yang kian meningkat disebabkan karena kecelakaan-kecelakaan diluar kesalahannya. Bahwa Negara dalam rangka memberikan perlindungan kepada masyarakat sebagai akibat dari kecelakaan-kecelakaan alat angkutan lalu lintas, senantiasa mengusahakan dengan berbagai pendekatan baik melalui sosialisasi keselamatan secara terpadu, maupun mempersiapkan jaminan perlindungan terhadap risiko kecelakaan lalu lintas.

A. Hasyimi Ali dalam Kamus Asuransi bahwa<sup>79</sup> *Risk*, risiko tingkatan atau persentase kesempatan ketidaktentuan yang diberikan akan terjadi. Sedangkan *Accident*, kecelakaan dalam konteks situasi yang diliputi oleh asuransi kecelakaan dan kesehatan, *accident* adalah suatu peristiwa yang tidak diharapkan, tidak diramalkan, dan tidak terduga yang pada umumnya mengakibatkan cedera dan atau kerugian (*loos*). Selanjutnya Emmy Pangaribuan Simajuntak dalam bukunya bahwa<sup>80</sup>, Pertanggung jawaban wajib/sosial Sesuai dengan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 bahwa sebagai penanggung PT. Jasa Raharja, sangat memerlukan suatu kepastian tentang apakah kecelakaan-kecelakaan yang mengakibatkan korban mati atau cacat itu telah terjadi pada saat-saat yang telah ditentukan oleh pemerintah untuk dapat ditanggung. Sebaliknya juga saat terjadinya kecelakaan itu merupakan salah satu faktor yang menentukan, apakah pihak penumpang yang mendapat kecelakaan itu mempunyai hak untuk menuntut ganti kerugian kepada PT

---

<sup>79</sup> A. Hasyimi Ali, Agus Subekti, Wardana, 2002, *Kamus Asuransi*, Bumi Aksara, Jakarta, hal. 282 dan hal. 2

<sup>80</sup> Emmy Pangaribuan Simajuntak, 1980, *Pertanggung jawaban wajib/sosial*, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gajahmada Yogyakarta, hal. 33 dan 48

Jasa Raharja dan orang yang menerima penggantian kerugian ialah orang yang menjadi korban yang berada di luar alat angkutan lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan.

## 1. Pengertian Risiko Pada Umumnya

### 1.1. Pengertian Risiko

Sesungguhnya kehidupan manusia itu selalu berkisar antara ketidakpastian yang berkepanjangan dan terus menerus. Keadaan tidak pasti tersebut lazim disebut sebagai suatu risiko<sup>81</sup>.

Bahwa manusia itu selalu menghadapi risiko, karena memang sesungguhnya manusia itu pada hakekatnya merupakan suatu obyek tumpuan risiko, yang sebagaimana sifat hakiki manusia itu sendiri. Jadi risiko itu memang suatu yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia. Disamping itu tidak ada seorangpun yang bebas dari suatu risiko.

Secara lebih jelas. Sr. Diacon dan RL. Carter<sup>82</sup>, mengatakan :  
“ Risiko itu ada setiap kali orang tidak menguasai dengan sempurna, atau mengetahui lebih dulu mengenai masa depan “

Misalnya risiko dalam menjalankan kendaraan bermotor, tidak ada seorang pengemudi yang dapat menjamin bahwa ia akan selalu selamat dalam perjalanan, namun juga kecelakaan yang mengakibatkan kerugian.

---

<sup>81</sup> Sri Redjeki Hartono, 1990, Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi, Sinar Grafika, Jakarta, hal. 57

<sup>82</sup> SR. Diacon dan R.L. Carter, 1994, *Suces in Insurance*, ( London : John Murrey Ltd, 1984, hal. 3

Arti dan pengertian risiko, sebenarnya tidak dapat segera di jawab, mengingat luasnya ruang lingkup serta banyaknya segi-segi yang mempengaruhinya. Disamping itu juga karena banyaknya pendapat dari para sarjana yang memberikan pengertian dan batasnya sesuai sudut pandang dan titik berat dari mana seseorang itu melihat dan mengamatinya.

Risiko adalah “ sebagai suatu konsep dengan beberapa arti, yang pemakaiannya tergantung kepada hubungan-hubungan apa dan disiplin ilmu dari mana orang memandang. Sebagaimana digunakan oleh Robert I. Mahr dan Emerson Cammack dalam bukunya *Principle of insurance*).<sup>83</sup> Selanjutnya juga dinyatakan bahwa pengertian risiko apabila dipergunakan secara longgar, akan berarti “ mengalami kemalangan atau kebahagiaan”

Seorang ahli matematika mendefinisikan risiko sebagai berikut : “ suatu tingkat penyebaran dari nilai-nilai dalam suatu pembagian sekeliling, suatu kedudukan secara seimbang, makin besar tingkat penyebaran makin besar pula risiko”

Keterkaitan antara matematika dan ketidakpastian, akan menimbulkan suatu teori risiko yang mempunyai peranan sangat penting dalam asuransi. Teori risiko merupakan suatu teori dari matematika yang memberikan prediksi untuk mengatasi kemungkinan yang dapat terjadi.

---

<sup>83</sup> Robert I. Mahr dan Emerson Cammack, 1980, *Principle of insurance* ( Homewoods, Illiois : Richard D. Irwin, Inc 1980), hal. 18

Tujuan teori resiko adalah untuk memberika suatu analisa matematika mengenai keadaan perubahan yang terjadi secara acak (seimbang) dalam suatu usaha asuransi dan untuk membahas berbagai macam cara untuk memberikan proteksi terhadap pengaruh pengaruh yang tidak menguntungkan.<sup>84</sup>

Teori risiko mempunyai kaitan yang erat dengan asuransi, karena teori risiko dapat memberikan suatu gambaran untuk waktu yang akan datang dengan lebih dahulu memberikan ramalan terhadap suatu rospek. Mengingat arti dan pengertian risiko hanya berkaitan atau berhubungan dengan asuransi atau pertanggungangan saja, maka menurut Robert I. Mahr CS, dalam bukunya menyatakan bahwa<sup>85</sup> : “risiko mempengaruhi asuransi, sehingga secara sederhana risiko dapat disebut sebagai ketidakpastian mengenai kerugian”

Dalam kaitannya dengan asuransi , menurut Gunarto, Risiko dapat dibedakan dalam beberapa arti dan intinya kemungkinan terjadinya kerugian yaitu<sup>86</sup> :

- 1). Risiko dalam arti benda yang menjadi obyek bahaya;
- 2). Risiko dalam arti orang yang menjadi sasara pertanggungangan;
- 3). Risiko dalam arti bahaya.

Oleh karena itu, pengertian risiko diberi batasan sebagai kemungkinan terjadi suatu kentungan yang semula diharapkan

---

<sup>84</sup> Ibid, hal. 18

<sup>85</sup> James L. Atherm, 1977, *Risk and Insurance*, Wet Publishing, Co, hal. 3

<sup>86</sup> Gunarto, 1984, *Asuransi Kebakaran di Indonesia*, Tirta Pustaka, Jakarta, hal, 11-12

karena suatu kejadian diluar kuasa manusia, kesalahan sendiri, atau perbuatan manusia.

Deninberg, dikutip oleh Robert E. Koeton, dalam bukunya,<sup>87</sup>  
“ *Risk is an psychological phenomenon hat is meaning full only in  
terors uf human reactio and exsperimantal* “

“ Ketidakpastian adalah sebagai suatu keadaan yang belum pasti terjadi, dan yang merupakan satu keadaan yang dihadapi oleh manusia dalam setiap kegiatannya. Oleh karena itu tepat apa yang disitir oleh Prof. Emmy Pangaribuan Simajuntak, dalam bukunya Hukum Pertanggung dan perkembangan.<sup>88</sup> “ Setiap manusia yang menghadapi kemungkinan akan kehilangan hak miliknya karena berbagai sebab.

Risiko secara umum dapat diberikan batasan sebagai berikut : “ Risiko adalah suatu ketidakpastian dimasa yang datang tentang kerugian” jadi dengan demikian hubungan antara risiko dan asuransi merupakan hubungan yang erat satu dengan yang lain. Yang satu akan selalu melekat dan mengikuti yang lain. Dalam asuransi Risiko selalu dipergunakan dalam arti pesimis, sebagaimana di tegaskan D.S. Hansell.<sup>89</sup>

Selanjutnya sangatlah tepat ungkapan S.S. Huebner, CS, yang mengatakan *Risk it traditionally Reffered to as the raw*

---

<sup>87</sup> Robert E. Koeton, *Basic Texts of Insurance Law* ( St. Panb. Minn : West Publishing Co 1971 ) hal. 3

<sup>88</sup> Emmy Pangaribuan Simajuntak, 1980, *Hukum Pertanggung dan Perkembangan*, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada, Yogyakarta, Jakarta, hal 4

<sup>89</sup> D.S. Hansell, 1979, *Elements of Insurance*, hal. 2

*material of insurance*.<sup>90</sup> dengan demikian maka kita tidak mungkin berbicara mengenai asuransi tanpa berbicara mengenai risiko, karena risiko merupakan pengertian inti dalam asuransi. Salah satu penanganan risiko yang lazim dilakukan adalah dengan mengalihkannya atau mentransfer kepada pihak lain yang bersedia menerimanya.

Sedangkan *Policy* (polis) dalam asuransi, polis adalah perjanjian atau persetujuan tertulis antara perusahaan asuransi dan pemilik polis. Polis, termasuk semua kertas *endorsement* dan pengikat, mengangkat perjanjian asuransi keseluruhan. Selanjutnya *Contract of insurance*, kontrak asuransi, kontrak yang sah dan mengikat, dimana insurer (penanggung, perusahaan asuransi) setuju akan membayar kepada tertanggung untuk kerugian-kerugian, menyediakan santunan-santunan lain, atau memberikan jasa-jasa, kepada atau atas nama seorang tertanggung (*insured*). kontrak asuransi sering disebut polis asuransi, tetapi polis hanyalah bukti perjanjian. Dalam asuransi jiwa dan kesehatan kontrak asuransi itu sendiri dari polis, aplikasi dan setiap suplemen yang dilampirkan, *riders* atau *endorsement*.

Risiko adalah ketidakpastian atau *uncertainty* yang mungkin melahirkan kerugian (*loos*) Unsur ketidakpastian ini bisa

---

<sup>90</sup> Robert Riegel, et, al., 1976, Insurance Principles Property and liability, hal. 2

mendatangkan kerugian dalam asuransi. Ketidaktentuan dapat kita bagi atas<sup>91</sup> :

- 1). Ketidak tentuan ekonomi (*economic uncertainty*) yaitu kejadian yang timbul sebagai akibat dari perubahan sikap konsumen, umpama perubahan selera atau minat konsumen atau terjadinya perubahan pada harga, teknologi, atau didapatnya penemuan baru dan lain sebagainya;
- 2). Ketidaktentuan yang disebabkan oleh alam (*uncertainty of nature*) misalnya kebakaran, badai, topan, banjir, dan lain-lain;
- 3). Ketidaktentuan yang disebabkan oleh perilaku manusia (*human uncertainty*), umpama peperangan, pencurian, perampokan, dan pembunuhan.

Risiko selalu menghadang setiap individu maupun berbagai institusi, termasuk organisasi bisnis. Mengingat adanya ketidakpastian mengenai terjadinya risiko, individu maupun institusi harus berusaha menetapkan langkah-langkah antisipatif untuk menghadapi risiko itu, guna mengurangi, meniadakan, atau masalah meraup keuntungan dari terjadinya suatu risiko. Karena itu, setiap orang diharapkan menjadi semacam “manajer risiko”.<sup>92</sup>

Selanjutnya Ferdinand silalahi dalam bukunya menejemen risiko dan asuransi berpendapat, Setiap orang, rumah tangga,

---

<sup>91</sup> H. Abbas Salim, 2005, *Asuransi & Manajemen Risiko*, PT. Raja Grafindo, Jakarta, hal. 4

<sup>92</sup> FerdinandSilalahi, 1997, *Manajemen Risiko dan Asuransi*, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, hal vii

perusahaan dan bagian-bagian dari organisasi-organisasi lain, dalam setiap kegiatannya mengandung risiko, karena apa yang akan terjadi di waktu yang akan datang tidak dapat diketahui secara pasti (*the future is unknown*). Risiko merupakan suatu variasi kemungkinan kejadian yang akan terjadi pada waktu yang akan datang. Dengan demikian, risiko ada jika paling sedikit ada dua kemungkinan kejadian yang akan terjadi. Makin besar risiko berarti mungkin sulit meramalkan kejadian yang akan datang.

Risiko adalah kemungkinan penyimpangan yang tak diharapkan. Kemungkinan itu adalah berupa terjadinya hal yang tidak diinginkan atau tidak terjadinya hal yang diinginkan. Kejadian demikian bisa disebut kerugian atau *loos*. *Loos* berarti menurunnya atau hilangnya nilai. Disini terkandung arti bahwa kerugian itu harus dapat diukur dalam satuan uang misalnya rupiah. Hal ini barangkali berasal dari praktek asuransi membayar ganti rugi atas terjadinya peristiwa tertentu. Pada umumnya, kewajiban perusahaan asuransi dinyatakan dalam suatu moneter dan si tertanggung dianggap telah menderita kerugian yang sama atau lebih besar dari jumlah uang diterimanya dari perusahaan asuransi itu berdasarkan perjanjian asuransinya. Tidak semua kerugian dapat diukur dalam satuan uang. Matinya seekor kucing kesayangan keluarga mungkin dirasakan kerugian besar bagi anggota keluarga itu, tetapi kerugian itu tak

dapat diukur dengan nilai uang, pendapat tersebut seirama dengan pendapat Hasim ali.<sup>93</sup>.

Frans Wijono dalam Workshop khusus bagi pegawai Direktorat Asuransi Departemen Keuangan beliau berpendapat Dalam menjalankan kegiatannya, semua manusia dalam kedudukannya dan profesi apapun akan selalu menghadapi risiko. Namun kalau kita perhatikan lebih jauh, apa yang dimaksud dengan risiko itu, setiap orang akan mengartikannya secara tidak sama. Pada umumnya masyarakat mengartikan risiko itu sebagai berikut<sup>94</sup> :

- 1). Risiko diartikan sebagai suatu bahaya, hal ini dapat kita simpulkan dalam kalimat seperti kalau ngebut, risikonya besar. Maksudnya adalah bahwa ngebut itu bahayanya besar.
- 2). Risiko diartikan sebagai obyek, bila seorang akan mengasuransikan maka akan ditanyakan, risiko apa yang akan diasuransikan. Risiko di sini ditafsirkan sebagai obyek, yaitu obyek apakah yang akan di asuransikan.
- 3). Risiko diartikan sebagai kerugian, misalnya kalau naik sepeda motor ngebut, maka kalau terjadi kecelakaan risikonya akan besar Risiko di sini diartikan sebagai kerugian.

---

<sup>93</sup> Op Cit Hasymi Ali, hal. 22.

<sup>94</sup> Frans Wijono, 1994 : “Workshop khusus bagi pegawai Direktorat Asuransi Departemen Keuangan” pada bulan Pebruari 1994 di Departemen Keuangan Jakarta.

- 4). Risiko diartikan sebagai kemungkinan, misalnya kalau seseorang mengikuti ujian, maka risikonya lulus atau tidak lulus.

Jeff Woodward, dalam bukunya *Insurance Principle* disebutkan bahwa<sup>95</sup>, di dalam industri asuransi, risiko itu diartikan sangat khusus dan sangat sederhana. Secara operasional, risiko diartikan sebagai *uncertainty of financial loss* atau kerugian yang tidak pasti. Jadi risiko mempunyai dua unsur, yaitu ketidakpastian dan kerugian (*uncertainty* dan *loss*). Oleh karena itu, apapun yang dapat menyebabkan timbulnya kerugian itu disebut sebagai risiko. Apabila dalam definisi itu kita bicara tentang ketidakpastian, berarti kita bisa menderita suatu kerugian. Namun itu tidak perlu diartikan bahwa kita akan mengalami kerugian. Disini ada unsur keraguan atau ketidakpastian.

Selain itu tentunya kita mengetahui bahwa sesungguhnya ada suatu keadaan, yang juga melibatkan kerugian secara finansial, yaitu suatu keadaan yang kita ketahui secara pasti sebelumnya, bahwa sesuatu itu akan menjadi aus atau tidak dapat digunakan lagi, sehingga kita harus menggantinya. Misalnya sepatu atau baju yang menjadi aus karena dipakai. Mengganti barang yang aus itu, mengeluarkan uang guna menggantinya. Namun karena kita sudah mengetahuinya secara pasti bahwa kita harus melakukan

---

<sup>95</sup> Jeff Woodward, 1986, *Insurance Principle*, The Merrit Company, hal. 1

pengeluaran tersebut, maka kita tidak mendefinisikannya sebagai risiko. Dengan demikian maka risiko selalu melibatkan adanya ketidakpastian dan adanya kerugian finansial.

## 1.2. Jenis Risiko

Jenis risiko berupa ketidakpastian adanya kerugian merupakan suatu pengertian yang sangat mendasar dalam prinsip asuransi, karena asuransi itu memang dirancang secara khusus untuk selalu berhubungan dengan risiko yang dihadapi masyarakat.

Frans Wijono, berendapat dalam bukunya Ada beberapa macam risiko yang harus kita pertimbangkan. Yang pertama adalah apa yang disebut sebagai risiko murni atau pure risk. Risiko murni yang merupakan suatu konsepsi yang sangat sederhana, diartikan sebagai ketidakpastian bahwa kerugian itu akan timbul. Kalau ketidakpastian itu terjadi, maka yang ada hanya kerugian.<sup>96</sup>

Dipihak lain, ada suatu risiko yang disebut sebagai risiko spekulasi (*speculative risk*). Pada risiko spekulasi ini, terdapat dua kemungkinan, yaitu kemungkinan untuk memperoleh keuntungan atau kerugian. Keadaan seperti ini dapat kita lihat dalam hal seseorang itu membeli lotere (berjudi) atau membeli saham Bursa Efek. Dalam hal yang pertama, maka seseorang itu mungkin menang atau mungkin kalah. Sedang dalam hal yang kedua, seseorang mungkin menderita kerugian apabila harga saham itu turun atau

---

<sup>96</sup> Ibid, Frans Wijono, hal. 3

akan mendapatkan keuntungan apabila harga saham itu naik. Jadi selalu ada dua kemungkinan.

Risiko yang murni, berdasarkan kepada pihak yang menghadapi kerugian, dibedakan ke dalam tiga jenis. Risiko itu adalah *personal risk* (risiko perorangan), *property risk* (risiko yang dihadapi oleh harta benda seseorang), *liability risk* (risiko tanggung jawab hukum).

Personal risk diartikan sebagai risiko yang akan mempengaruhi kemampuan seseorang dalam memberikan pendapatan. Misalnya risiko harus dirawat di rumah sakit karena menderita sakit serius, atau risiko untuk dianggap terlalu tua untuk dapat dipekerjakan, dan sebagainya. Sedangkan *property risks* adalah risiko yang ada pada seseorang apabila seseorang itu memiliki sesuatu, yaitu kemungkinan bahwa apa yang dimiliki itu akan hilang, dicuri orang atau rusak. Misal seseorang memiliki sepeda, akan menghadapi kemungkinan bahwa barang itu akan hilang atau rusak. Kerugian yang timbul disini dapat dibedakan lagi kedalam kerugian yang langsung (*direct loss*) dan kerugian yang tidak langsung (*indirect loss/consequential loss*).

Kemudian, yang dimaksud dengan *leability risks* adalah risiko yang kemungkinan akan diderita seseorang karena harus bertanggung jawab terhadap kerugian atau luka yang dialaminya dalam mengemudi, seseorang harus membayar kerusakan mobil

orang lain dan atau membayar pengobatan orang lain karena tertabrak. Agus Prawoto, *Hukum Asuransi Dan Kesehatan Perusahaan Asuransi Berdasarkan Risk Base Capital, (RBC)*. BPFE, dalam bukunya berpendapat<sup>97</sup>.

Dari sifatnya, maka risiko dapat dibedakan sebagai berikut :

1). *Particular risks* (risiko khusus)

Suatu risiko disebut risiko khusus apabila asalnya adalah dari individu dan impactnya kecil.

2). *Fundamental risks* (risiko fundamental)

Risiko jenis ini adalah risiko yang sumbernya dari masyarakat umum dan akibatnya mempengaruhi masyarakat luas.

Kemudian dibedakan pula antara *static risks* (risiko statis) dan *dynamic risks* (risiko dinamis).

3). Risiko statis adalah suatu risiko yang tidak berubah walaupun zaman telah berubah.

4). Risiko dinamis adalah risiko yang mengalami perubahan sesuai dengan perkembangan zaman.

Diantara ketidakpastian yang bisa dipertanggungjawabkan ialah ketidakpastian alam, manusia. Sedangkan yang pertama tidak bisa diasuransikan karena sifat *spekulatif* (unsur ekonomi) dan sulit untuk diukur keparahannya (*severity*).

---

<sup>97</sup> Agus Prawoto, 1995, *Hukum Asuransi Dan Kesehatan Perusahaan Asuransi Berdasarkan Risk Base Capital, (RBC)*. BPFE, Yogyakarta, hal. 13-14.

- 1). *Speculative risks*, yaitu risiko yang bersifat spekulatif yang bisa mendatangkan rugi atau laba. Misalnya seorang pedagang bisa untung atau rugi dalam usahanya.
- 2). *Pure Risks*, yaitu risiko yang selalu menyebabkan kerugian. Perusahaan asuransi beroperasi dalam bidang *pure risks* (kematian, kapal tenggelam, kebakaran, dan sebagainya).

Selanjutnya dalam bukunya Emmy Pangaribuan Simajuntak dalam bukunya hukum pertanggungan dan perkembangannya berpendapat : Risiko yaitu sebagai suatu kemungkinan (*the chance of Loss*)<sup>98</sup> selanjutnya akan diuraikan perbedaan risiko sebagai berikut :

Kalau orang mendengar kata-kata risiko, tentu orang itu langsung membayangkan suatu kerugian dan lebih lanjut akan dipertimbangkan dengan keuntungannya. Pengertian ini memang erat kaitannya dengan untung ruginya, sesuatu usaha atau pekerjaan seseorang sehingga sifatnya risiko itu juga dapat dikatakan sifat ekonomis karena berhubungan dengan perkiraan atau pertimbangan keuangan dan finansial.<sup>99</sup>

Tetapi tidak semua risiko harus diartikan dalam hubungannya yang bersifat ekonomis dan finansial. Hal ini dapat kita lihat dalam permainan kata-kata risiko yang dihubungkan dengan akibat-akibat psikologis, spiritual, seperti misalnya kehilangan keluarga, kehilangan teman akrab atau kehilangan

---

<sup>98</sup> Francis T. Allen and Sidney I. Simon, Bandingkan David L. Bicklehaupt, *General Insurance*, cek. 4 , 1974 hal. 6.

<sup>99</sup> Loc Cit, Emmy Pangaribuan Simajuntak, *Hukum Pertanggungan dan Perkembangannya*, hal 5

keseimbangan dalam kejiwaan seseorang karena sesuai peristiwa yang belum tentu akan terjadi.

Dalam beberapa literatur penulis ada yang membedakan risiko yang bersifat ekonomis itu atas dua golongan yang menjadi dasar utama.<sup>100</sup> Menurut Emmy Pangaribuan Simajuntak pengolongan ini diadakan berdasarkan atas sifat akibat dari risiko itu

a. *Speculative Risks*

b. *Pure Risk*

Tetapi ada juga penulis lain C.A. Kulp dan John I. Hall<sup>101</sup>, yang mengadakan penggolongan risiko dengan sebutan sebagai berikut :

a. *Fundamental risks*

b. *Paticular risks*

Masih terdapat perbedaan lain seperti<sup>102</sup> :

a. *Dynamic risks*

b. *Static risks*

*Speculative Risks* yang bersifat spekulatif atau untung-untungan, kita melihat suatu kemungkinan timbulnya kerugian atau timbulnya keuntungan, jadi disini unsurnya ada dua yaitu :

a. kemungkinan timbul kerugian (*loos*)

b. kemungkinan adanya keuntungan (*gain*)

---

<sup>100</sup> Riagel/Miller/Williams, *Insurance Principles and Practices*, cet 6, hal. 2, juga David L. Bicklehaupt, op cit, hal. 9

<sup>101</sup> C.A. Kulp dan John I. Hall, 1968, *Casualty Insurance*

<sup>102</sup> Lihat Robert I. Merh and Bob A Hedges, 1963, *Risk Management in the Bussiness Enter prise*

*Pure Risks* (risiko murni) pengertian *pure risk* sebagai golongan kedua dari risiko ekonomis ini biasanya dimaksudkan dalam pengertian : murni karena risiko itu tidak mencampurkan antara dua unsur yaitu untung dan kerugian tetapi selalu membawa akibat yang tidak memungkinkan, jadi hanya mengandung satu unsur.

### 1.3. Penanganan Risiko

Adanya risiko tersebut, mempunyai dampak pada setiap orang. Dampaknya dapat berupa ketakutan atas kerugian yang pernah diderita karena adanya banjir yang merusak perumahan, atau adanya bahaya resesi ekonomi yang dapat menyebabkan hilangnya pekerjaan seseorang. Semua itu akan menyebabkan setiap orang untuk berusaha agar dapat melakukan sesuatu yang terbaik guna menangani semua risiko tersebut. Langkah semacam itu memang perlu dilakukan, daripada hanya mengeluh karena harus membayar kerugian yang terjadi atau bahkan dapat menghambat pengambilan keputusan atas adanya ketidakpastian.

Karena risiko itu selalu ada, maka kita selalu harus berupaya agar kerugian yang timbul itu tidak terlalu besar sehingga tidak sangat mempengaruhi kehidupan kita. Pada dasarnya, ada beberapa cara/metode untuk menangani risiko tersebut. Jeff Wodward berpendapat bahwa<sup>103</sup>, Metode-metode dimaksud adalah :

- 1). *Risks avoidance* (penghindaran risiko);

---

<sup>103</sup> Op Cit Jeff Wodward, hal. 9

- 2). *Risks reuction* (penurunan risiko);
- 3). *Risks retention* (menahan risiko);
- 4). *Risks sharing* (membagi risiko), dan
- 5). *Risks tranfer* (mengalihkan risiko).

*To try eliminate risk in business is futile*, artinya : sia-sialah untuk mencoba menyingkirkan risiko dalam bisnis. Risiko merupakan bagian hakikat usaha mengerahkan sumber daya masa kini untuk mencapai keuntungan di masa depan yang semula diharapkan. Demi kemajuan, risiko memang harus diterima dan ditangani. Penanganan risiko kini telah menjadi inti ilmu tersendiri yang dinamakan *Risk Management* (pengelolaan Risiko). Namun ini baru dipakai dua dasawarsa terakhir. Hingga kini ilmu tersebut masih dalam taraf perkembangannya.<sup>104</sup>

Dengan demikian maka penanganan risiko harus dilanjutkan dengan pengelolaan agar mendapatkan suatu kepastian.

Pengelolaan risiko pada pokoknya merupakan proses yang mengandung tahap-tahap sebagai berikut :

- 1). Pengenalan risiko yang dihadapi.

Banyak risiko mudah dikenali atau diidentifikasi . Namun pelbagai risiko memerlukan penelitian. Seorang pengelola risiko harus mulai dengan membuat inventarisasi risiko yang dihadapi.

---

<sup>104</sup> Loc Cit. Ferdinand Silalahi, hal. 15

- 2). Pengukuran frekuensi dan kehebatan risiko yang di hadapi.
- 3). Pengendalian risiko yang dihadapi.

#### Teknik Pengelolaan Risiko

- 1). Pencegahan kerugian, misalnya dengan alat deteksi dan pemadaman kebakaran serta kelebihan karyawan dalam penggunaannya.
- 2). Penyisihan cadangan untuk menampung kerugian yang mungkin terjadi.
- 3). Pembuatan anggaran belanja untuk perbaikan kerusakan rutin.
- 4). Pengalihan risiko kepada perusahaan asuransi mandiri.

Berkaitan dengan perkembangan perekonomian nasional dewasa ini, serta seiring dengan kemajuan teknologi otomotif sebagai pendukung perekonomian tersebut, maka risiko kecelakaan lalu lintas semakin kian meningkat. Oleh sebab itu tugas pemerintah dalam Negara kesejahteraan atau negara hukum modern menjadi semakin luas, tidak semata-mata menjalankan roda pemerintahan, tetapi juga berperan dalam kehidupan sosial ekonomi dan kultur. Berarti negara tidak lagi dipandang sebagai alat kekuasaan, tetapi dipandang sebagai alat pelayanan (*an agency of service*)<sup>105</sup> dan agen

---

<sup>105</sup> A.J. Mainake, 1959, *Merenungkan Hubungan antara Individu dan Negara berhubung dengan Kedudukan (posisi) Hukum Privat pada waktu sekarang*, Majalah Padjadjaran, FH UNPAD, hal. 56

pembangunan (*agen of development*)<sup>106</sup>. Diamanatkan dalam UUD 1945 Pasal 34 ayat (2) Negara mengembangkan sistem jaminan sosial bagi seluruh rakyat dan memberdayakan masyarakat yang lemah dan tidak mampu sesuai dengan martabat kemanusiaan. Selanjutnya Negara Indonesia untuk memberikan jaminan terhadap penanganan risiko kecelakaan lalu lintas dengan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang Jo. PP No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang. Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Jo. PP No. 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas. Untuk itu selanjutnya Negara menunjuk PT Jasa Raharja untuk melaksanakan pemupukan dan penghimpunan dana untuk selanjutnya disalurkan kepada korban dan ahli waris korban yang mengalami musibah kecelakaan di jalan raya sebagai asuransi jasa raharja. Sebagai bentuk konkrit negara telah melakukan perlindungan dan penanganan terhadap risiko kecelakaan lalu lintas di jala raya.

---

<sup>106</sup> Abdul Majid dan Sri Edi Swasono, 1992, *Wawasan Ekonomi Pancasila*, UI Pres, Jakarta, hal. 18; Lihat pula Muchsan, 1992, *Sistem Pengawasan terhadap Perbuatan Aparat Pemerintah, dan Peradilan Tata Usaha Negara di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, hal, 3-4.

## 2. Sumber Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

### 2.1. Resiko sosial

Oleh karena risiko merupakan suatu hal yang selalu melekat dan mengikuti seluruh kegiatan manusia di dunia ini, maka manusia juga berusaha bagaimana caranya agar hidup dan kehidupannya ini menjadi aman tenteram dan tetap dalam keadaan yang ia inginkan. Mengingat hal tersebut, maka menimbulkan berbagai motivasi manusia untuk mengatasinya, yang oleh A. Maslow, digambarkan dalam 5 (lima ) hal yaitu sebagai upaya-upaya manusia untuk tetap dalam keadaan rasa aman. Keadaan tetap dalam rasa aman merupakan salah satu kebutuhan manusia.<sup>107</sup>.

Sumber utama risiko adalah masyarakat. Artinya tindakan orang-orang menciptakan kejadian yang menyebabkan penyimpangan yang merugikan harapan kita. Sulit jika tidak mungkin untuk mendaftar segala penyebab kerugian yang bersifat sosial itu, tetapi beberpa contoh dapat menggambarkan sifat dan peranan sumber risiko.<sup>117</sup> Dengan berkembangnya industri otomotif dan meningkatnya perekonomian masyarakat, maka banyak pembelian motor dan mobil sementara sarana jalan raya kondisinya masih tetap, belum banyak pelebaran atau jalan-jalan baru. Maka masyarakat pengguna sarana jalan raya akan menghadapi risiko

---

<sup>107</sup> Sri Redjeki Hartono, 2001, *Hukum Asurans dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta, hal. 67-68

<sup>117</sup> Loc Cit, Herma Darmawi, hal. 20

besar terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya, akan tetapi tidak semua korban kecelakaan adalah orang diluar pemakai sarana jalan raya, melainkan pengguna sarana jalan raya itu sendiri.

*Vandalisme* (kerusakan) merupakan sumber risiko bagi pemilik kendaraan bermotor. Sarana jalan raya yang rusak mengakibatkan banyak risiko, selain kerusakan motor dan mobil itu sendiri, tetapi juga merupakan sasaran empuk bagi kerusakan motor dan mobil pengguna sarana jalan raya, serta terjadinya risiko kecelakaan lalu lintas. Ribuan kendaraan (motor dan mobil ) serta ribuan korban meninggal dunia dan luka berat dari tahun ke tahun tanpa bisa dikurangi. Ini akibat risiko yang terkesan huru-hara (*riot*) karena semakin meningkatnya perekonomian nasional akhir-akhir ini. Para pengguna sarana jalan raya, kurang memperhatikan dan terkesan memburu ekonomi demi mengejar kompetisi ekonomi global yang semakin menggigit, sehingga akibatnya risiko yang timbul adalah terkesan merusak segala macam harta. Inilah bukti konkrit bahwa kompetisi ekonomi mengakibatkan kompetisi di jalan raya sehingga mengakibatkan timbulnya risiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Orang-orang dapat menyebabkan kecelakaan yang mencederai diri sendiri dan /atau orang lain sehingga menyebabkan kerusakan harta dan jiwa yang besar. Dengan demikian maka, manusia merupakan faktor utama sebab terjadinya risiko, khususnya

risiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang mengakibatkan korban harta maupun jiwa.

## 2.2. Resiko Fisik

Herman Darmawi dalam bukunya Manajemen Asuransi beliau berpendapat<sup>109</sup>, bahwa sumber risiko fisik yang sebagian adalah fenomena alam, sedangkan yang lainnya disebabkan kesalahan manusia. Banyak risiko yang kompleks sumbernya, tetapi termasuk kategori fisik, contohnya kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama cedera, kematian, dan kerusakan harta. Kecelakaan lalu lintas besar dapat disebabkan oleh alam seperti karena jalannya berbelok-belok tajam dan banyak berlobang ataupun jalan terlalu licin akibat hujan deras, atau karena keteledoran manusia. Cuaca adalah risiko yang serius bagi setiap pengguna sarana jalan raya. Kadang-kadang hujan terlalu banyak sehingga banyak badan jalan yang terendam air dan juga terjadi banjir, yang berubah hanyalah lokasinya. Malahan kadang-kadang berulang pada lokasi yang sama. Akibat dari hujan deras dan banjir tersebut menimbulkan kerugian jiwa dan kerusakan jutaan rupiah kerusakan harta benda. Dipihak lain masyarakat pengguna sarana jalan raya yang kurang hati-hati atau karena kecerobohnya sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan mengakibatkan kerugian harta yang serius.

---

<sup>109</sup> Lihat herman Darmawi, Manajemen Asuransi, hal 20-21

Banjir yang menerjang jalan-jalan mengakibatkan banyak jalan yang berlobang, selanjutnya merusakkan harta, membunuh atau mencederai orang. Tanah-tanah longsor, jembatan-jembatan rusak, jalan banyak berlobang menjadi sumber kerusakan harta. Semakin padatnya arus lalu lintas maka semakin banyak terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian harta maupun jiwa. Salah satu sumber mala petaka yang mengerikan yang mendatangkan kerusakan harta dan kerugian jiwa di jalan raya adalah karena padatnya kendaraan bermotor dan sempitnya ruas jalan, serta jalan banyak yang telah rusak parah

### 2.3. Resiko ekonomi

Selanjutnya Herman Darmawi dalam pernyataannya buku yang sama bahwa<sup>110</sup>, Banyak risiko yang dihadapi perusahaan bersifat ekonomi. Contoh. Risiko ekonomi adalah inflasi, fluktuasi harga, dan ketidakstabilan perusahaan individu, dan sebagainya. Selama periode inflasi, daya beli uang merosot dan para pensiunan serta mereka yang berpenghasilan tetap tidak mungkin lagi mempertahankan tingkat hidup yang biasa.

Bahkan dalam periode ekonomi relatif stabil, daerah-daerah tertentu mungkin mengalami boom atau resesi. Keadaan itu menempatkan orang-orang dan pengusaha pada risiko yang sama dengan risiko pada fluktuasi umum kegiatan ekonomi. Keadaan

---

<sup>110</sup> Ibid, hal 21-22.

masing-masing perusahaan stabil. Ada yang sukses ada yang gagal. Para Pemilik perusahaan kehilangan sebagian atau seluruh investasinya dan para pekerja terancam menjadi pengangguran jika perusahaannya pailit.

Dengan pertimbangan jika sarana jalan raya cukup memadai, stabil tidak banyak hambatan, jalan rusak berlubang, sementara untuk sarana jalan raya tidak banyak jalan berkelok tajam dan licin tentunya juga akan para pengguna sarana jalan raya tidak akan banyak mengalami kecelakaan di jalan raya. Namun jika sarana jalan raya sendiri banyak yang berbelok tajam, licin, berlubang dan sempit sehingga masyarakat akan banyak menderita kerugian harta dan jiwa.

Seiring dengan kemajuan teknik modern dalam penghidupan bermasyarakat, terkandung bahaya yang kian meningkat disebabkan kecelakaan-kecelakaan diluar kesalahannya Pada dasarnya, setiap warga negara harus mendapat perlindungan terhadap kerugian yang diderita karena risiko-risiko demikian. Oleh karena keadaan ekonomi dan keuangan dewasa ini belum mengizinkan, bahwa segala akibat mengadakan jaminan sosial tersebut ditampung oleh Pemerintah, maka perlu usaha-usaha ini dilakukan secara gotong royong.

Gotong roong adalah pembentukan dana-dana yang cara pemupukannya dilakukan dengan mengadakan iuran-iuran wajib,

dimana yang akan dikenakan iuran wajib dan sumbangan wajib hanya mereka yang berada atau mampu saja, sedangkan hasil pemupukannya akan dilimpahkan juga kepada perlindungan jaminan sosial, rakyatlah yang menjadi pokok tujuan. Karena rakyatlah yang mungkin menjadi korban risiko-risiko teknik modern dan jika jaminan itu dirasakan oleh rakyat, maka akan timbul kegairahan sosial kontrol.<sup>111</sup>

Dengan demikian maka pada umumnya orang sering mempersamakan pengertian risiko, *hazard*, dan *peril*, ketiga istilah tersebut sangat erat kaitannya, tetapi berbeda. Oleh karena itu, untuk maksud maksud kajian, istilah tersebut harus dibedakan dengan tegas. Peril adalah peristiwa yang dapat menimbulkan suatu kerugian. Sedangkan Hazard adalah suatu keadaan dan kondisi yang dapat memperbesar kemungkinan terjadinya peril. Akibat terjadinya suatu peril ini akan menimbulkan suatu kerugian atau kerusakan pada diri seseorang atau harta miliknya. Istilah peril dan hazard lebih erat hubungannya pada kemungkinan risiko. Dengan demikian maka Risiko sosial, risiko fisik dan risiko ekonomi semuanya saling keterkaitan yang erat dan senantiasa saling berhubungan dengan risiko, lebih-lebih jika kita hubungkan dengan risiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya dewasa ini.

---

<sup>111</sup> PT. Jasa Raharja, 2000, *Undang-Undang 33&34*, Jakarta, hal, 7-8

### 3. Jaminan Pertanggungungan Kecelakaan Lalu Lintas.

#### 3.1 Jaminan Pertanggungungan Pada Umumnya

Agus Prawoto dalam bukunya berpendapat bahwa, Asuransi mempunyai beberapa sifat dalam pertanggungungan, yaitu<sup>112</sup> :

- 1). Kontrak asuransi merupakan *aleatory contracts*, yaitu dalam perjanjian jumlah yang dibayarkan tidak sama besarnya dengan banyaknya jumlah uang yang akan diterima (misalnya pembayaran premi tidak sama besarnya dengan uang yang kita terima kembali bila terjadi penggantian kerugian/*claim*).
- 2). Dalam pertanggungungan tidak ada tawar menawar untuk membuat perjanjian itu (*contract of adhesion*). Kontrak disusun oleh perusahaan asuransi, di mana kita menerima atau menolak tersebut (*to take it or life it*)
- 3). Perjanjian asuransi merupakan kontrak yang unilateral (*unilateral contract*), artinya perjanjian berlaku secara unilateral andaikata si tertanggung telah membayar premi perusahaan asuransi harus melunasi ganti kerugian atau apa yang telah dijanjikan.
- 4). Meskipun perusahaan asuransi telah berjanji untuk membayar ganti-rugi, tapi tertanggung harus memenuhi syarat-syarat (kondisi), misalnya saja bila terjadi kerugian dikatakan

---

<sup>112</sup> Loc Cit Agus Prawoto, hal. 164-165

dalam kontrak bahwa dalam satu hari harus memberitahukan kepada perusahaan asuransi, kalau tidak melaporkan, mungkin yang terjadi tidak akan diganti.

- 5). Kontrak asuransi harus dibuat secara jujur dan dikatakan *faith* “ *a contract uberrimac fidei/contract of utmost good faith*” Hal ini terutama harus diperhatikan pada asuransi pengangkutan, karena perusahaan asuransi tidak mempunyai cukup waktu untuk meneliti calon pembeli asuransi lebih banyak.
- 6). Perjanjian asuransi merupakan *contract of indemnity* yang artinya kita tidak boleh mencari keuntungan dalam suatu kontrak asuransi, apalagi sengaja merusak barang dengan tujuan dapat penggantian yang baru.

Asuransi atau pertanggungan yang merupakan terjemahan dari *insurance* atau *verzekering* atau *assurantie* timbul karena kebutuhan manusia. Seperti telah di maklumi, bahwa dalam mengarungi hidup dan kehidupan ini, manusia selalu dihadapkan kepada sesuatu yang tidak pasti yang mungkin menguntungkan, tetapi mungkin pula sebaliknya.

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, mungkin saja terjadi orang yang bersangkutan atau anggota keluarganya mengalami kecelakaan, sakit, meninggal dunia atau peristiwa-peristiwa lain yang akan mengganggu ketenteraman dan kestabilan keluarga yang

bersangkutan. Berbaitan dengan uraian diatas, dengan tepat Emmy Pangaribuan Simajuntak mengatakan :

“ Kemungkinan akan kehilangan, kerusakan harta kekayaan atau *property damage*, merupakan suatu kejadian yang tidak pasti. Kemungkinan menderita kerugian ini tidak hanya mengenai harta kekayaan melainkan juga mengenai badan dari manusia itu sendiri (*bodily injury*), misal cacat badan dan peristiwa mati.<sup>113</sup> .

Selain salah satu upaya manusia untuk mengalihkan risikonya sendiri, ialah dengan jalan mengadakan perjanjian pelimpahan risiko dengan pihak lain. Perjanjian semacam itu disebut sebagai perjanjian asuransi atau pertanggungangan. Pokok pikiran tersebut diatas dikutip banyak sarjana dengan suatu pendapat yang senada sebagai berikut : “ Pertanggungangan itu mempunyai tujuan pertama-tama adalah mengalihkan risiko yang ditimbulkan peristiwa-peristiwa yang tidak dapat diharapkan terjadinya itu kepada orang lain yang mengambil risiko untuk mengganti kerugian.<sup>114</sup>

Dengan demikian pertanggungangan mengandung beberapa konsep yang diantaranya merupakan suatu upaya untuk menanggulangi ketidakpastian terhadap kerugian khusus untuk

---

<sup>113</sup> Emmy Pangaribuan Simajuntak, 1979, “Peranan Pertanggungangan dalam Uasaha memberikan Jaminan Sosial” Pidato Pengukuhan Sebagai Guru Besar pada Fakultas Hukum UGM, Seksi Hkum Dagang Fakultas Hukum UGM Yogyakarta.

<sup>114</sup> Emmy Pangaribuan Simajuntak, 1975, *Hukum Pertanggungangan*, Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta, hal. 14

kerugian-kerugian murni dan bukan kerugian yang bersifat spekulatif

### 3.2 Jaminan Pertanggungjawaban Kerugian

Kitab-undang-undang Hukum Dagang tidak mengatur secara tegas mengenai penggolongan asuransi. Hal ini berlainan dengan Nieuw Burgerlijk Wetboek (NBW) Negeri Belanda yang secara tegas menggolongkan asuransi menjadi dua golongan, yaitu :

- 1) *Schadeverzekering* ( asuransi kerugian, dalam buku 7 titel 17 Afd.3).
- 2) *Sommenverzekering* (asuransi jumlah, dalam buku 7 titel 17 Afd. 3).

Penggolongan di atas juga dikenal dalam berbagai tulisan para ahli, misalnya Wirjono Projodikoro.<sup>115</sup>

Adapun yang dimaksud dengan asuransi kerugian (*Schadeverzekering* ) adalah suatu perjanjian asuransi yang berisikan ketentuan bahwa penanggung mengikatkan dirinya untuk melakukan prestasi berupa memberikan ganti kerugian kepada tertanggung., seimbang dengan kerugian yang diderita oleh pihak yang disebut terakhir. Beberapa ciri asuransi kerugian, antara lain kepentingannya dapat dinilai dengan uang (*materieel belang*), dalam menentukan ganti kerugian berlaku prinsip indemnitas, serta berlaku ketentuan

---

<sup>115</sup> Wirjono Projodikoro, 1986, *Hukum Asuransi di Indonesia*, PT. Intermasa, Jakarta, hal. 71

tentang subrogasi (Pasal 284 KUHD). Termasuk dalam golongan asuransi kerugian adalah semua jenis asuransi yang kepentingannya dapat dinilai dengan uang, misalnya asuransi kerangka pesawat udara (*hull insurance*), asuransi kargo, dan asuransi pertanggungjawaban (*liability insurance*).

Meskipun demikian terdapat pula jenis asuransi yang kemungkinan merupakan bentuk antara (*tussen vorm*) dari asuransi kerugian dan asuransi jumlah. Sebagai contoh, mengenai hal tersebut adalah asuransi kecelakaan dan asuransi sakit sepanjang ditentukan bahwa prestasi penanggung memberikan ganti kerugian digantungkan terhadap kerugian yang dapat dinilai dengan uang, misalnya biaya perawatan, biaya dokter, biaya rumah sakit, dan sebagainya, sehingga jumlah kerugian tidak ditentukan sebelumnya.

Surat Keputusan Menteri Keuangan No. 1249/KMK.013/1988, tentang ketentuan dan tata cara pelaksanaan usaha di bidang asuransi kerugian ini merupakan pengaturan lebih lanjut dari Surat Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 40 Tahun 1988 tentang Usaha di bidang Asuransi Kerugian : dalam rangka Paket Deregulasi 20 Desember 1988 Menurut Surat Keputusan

Presiden tersebut di atas yang dimaksud dengan perusahaan asuransi kerugian meliputi usaha-usaha :

- a). Asuransi kerugian
- b). Reasuransi
- c). Broker asuransi, dan
- d). Adjuster asuransi

Jenis usaha-usaha tersebut diatas dapat dilakukan oleh perusahaan dalam bentuk Perseroan Terbatas, Koperasi atau Perusahaan Patungan, Khusus untuk Perusahaan Adjuster dapat dilakukan oleh usaha perorangan.

obyek-obyek yang dapat ditutup oleh perusahaan asuransi kerugian meliputi : penduduk Indonesia, badan usaha Indonesia, barang dan atau jasa yang ada di Indonesia termasuk bukan penduduk Indonesia dan atau barang dan atau jasa yang dimiliki negara. Persyaratan untuk mendirikan perusahaan asuransi kerugian, sehubungan dengan deregulasi 20 Desember 1988, diatur oleh Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 1249/KMK.013/1988. Di dalam Surat Keputusan tersebut, diatur sekaligus mengenai dua hal yaitu persyaratan pendirian bagi perusahaan asuransi kerugian Nasional dan persyaratan pendirian bagi perusahaan-perusahaan asuransi kerugian patungan.<sup>114</sup>

---

<sup>114</sup> Loc Cit, Sri Redjeki Hartono *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, , hal. 140-

### 3.3. Jaminan Pertanggungjawaban Kecelakaan Lalu Lintas.

Asuransi Pemerintah terdiri dari asuransi sukarela dan asuransi wajib. Asuransi sukarela meliputi antara lain asuransi panen, asuransi deposito, asuransi tabungan dan pinjaman, dan asuransi hipotik serta asuransi pinjaman untuk perbaikan harta tetap.

Dengan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Pemerintah Indonesia mengadakan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan. Undang-undang ini mewajibkan setiap penumpang kendaraan bermotor umum trayek luar kota membayar iuran setiap kali perjalanan. Undang-undang ini dilaksanakan dengan Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Pasal 10. Selanjutnya dikeluarkan pula Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana kecelakaan Lalu Lintas Jalan yang dilaksanakan dengan Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Pasal 10. Kedua Undang-undang dan Peraturan Pemerintah ini dilaksanakan oleh PT Jasa Raharja (Persero).<sup>115</sup>

Pengaturan santunan asuransi Jasa Raharja berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 tentang Penetapan Santunan dan Iuran Wajib

---

<sup>115</sup> A. Hasymi Ali, 2002, *Pengantar Asuransi*, PT. Bumi Aksara, Jakarta, hal. 13

Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut dan udara.

Bahwa dalam rangka memberikan perlindungan kepada penumpang sebagai akibat dari kecelakaan –kecelakaan yang terjadi selama di dalam alat angkutan yang ditumpanginya, dipandang perlu meningkatkan besarnya santunan yang diberikan kepada penumpang alat angkutan penumpang umum di darat sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut dan udara. Yang diimbangi dengan peningkatan besarnya Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang.

#### Pasal 1

- (1). Penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan selama berada di dalam alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau. Ferry/penyeberangan, dan di laut atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan.
- (2) Jumlah santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut :
  - a. Ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah).
  - b. Penumpang yang mendapat cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya dihitung

berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 dari besar santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf (a).

- c. Penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter maksimum sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah).<sup>116</sup>

Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/200, bahwa dalam rangka memberikan perlindungan kepada masyarakat sebagai akibat dari kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan dipandang perlu meningkatkan besarnya santunan yang diberikan kepada setiap orang yang menjadi korban akibat kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan yang diimbangi dengan peningkatan besarnya Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan lalu Lintas Jalan.

Keputusan Menteri Keuangan Pasal 1

- (1) Korban kecelakaan lalu lintas jalan atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan.
- (2) Jumlah santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut :

---

<sup>116</sup> Keputusa Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 tentang Penetapan Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan, Di Jakarta Tanggal 17 Juli 2001

- a. Ahli waris dari korban yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp. 10.000.000,- sepuluh juta rupiah).
- b. Korban yang mendapat cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 dari besarnya santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf (a).
- c. Korban yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh santunan berupa penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter maksimum sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah).

## Pasal 2

Dalam hal korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas jalan tidak mempunyai ahli waris, kepada pihak yang menyelenggarakan pengubran diberikan penggantian biaya penguburan sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).<sup>117</sup>

---

<sup>117</sup> Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/200, di tetapkan di Jakarta pada Tanggal 17 Juli Tahun 2001

### C. **Tanggung Jawab Perusahaan Asuransi Jasa Raharja Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya.**

Emmy Pangaribuan Simajuntak berpendapat dalam bukunya bahwa,<sup>118</sup> Di dalam sejarah atau perkembangan pertanggunggaan itu ternyata bahwa pertanggunggaan itupun dipakai oleh Pemerintah sesuatu negara untuk memberikan *social security* bagi rakyatnya. Pemerintah berperan atau bertindak sebagai penanggung terhadap anggota masyarakat dan anggota masyarakat itu berkedudukan sebagai tertanggung. Dari anggota masyarakat diwajibkan suatu penyerahan iuran yang berfungsi sebagai premi. Jadi sebenarnya disini tujuan “ *sociaal security*” bukan dalam pengertian murni bahwa anggota masyarakat itu menerima sesuatu dari negara tanpa partisipasi dalam bentuk kewajiban.

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya di bidang lalu lintas dan transportasi, ternyata tidak memberikan manfaat dan pengaruh positif terhadap perilaku kehidupan masyarakat, namun juga membawa dampak negatif antara lain timbulnya masalah-masalah di bidang lalu lintas seperti kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian maka Pemerintah melalui PT Jasa Raharja (Persero) memberikan santunan terhadap korban kecelakaan lalu lintas yang dibayarkan oleh PT Jasa Raharja (Persero) berasal dari sumbangan dan iuran wajib pemilik/pengusaha angkutan lalu lintas jalan dan penumpang angkutan umum<sup>119</sup>.

#### 1. Pengertian Tanggung Jawab Perusahaan

Purwosutjipto, H.M.N, dalam bukunya tentang Pengertian Pokok Hukum Indonesia berpendapat bahwa Urusan Perusahaan adalah terjemahan

---

<sup>118</sup> Op. Cit, Emmy Pangaribuan Simajntak, hal. 31

<sup>119</sup> Keputusan Kepolisian Negara Republik Indonesia No. Pol. : KEP/18/IV/2004 dan Keputusan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) No. SKEB/06/IV/2004, Jakarta, hal. 1

dari istilah aslinya dalam bahasa Belanda handelszaak.<sup>120</sup> Selanjutnya Sukardono.R, dalam bukunya Hukum Dagang Indonesia berpendapat bahwa dengan “ usaha perniagaan”<sup>121</sup> Dari kedua terjemahan tersebut, yang lebih tepat adalah urusan perusahaan karena cakupan pengertiannya lebih luas, melingkupi segala objek yang ada dalam lingkungan perusahaan, baik berupa harta kekayaan perusahaan maupun usaha perusahaan.

Ditinjau dari segi ekonomi, tanggung jawab urusan perusahaan adalah segala kekayaan dan usaha yang terdapat dalam lingkungan perusahaan sebagai satu kesatuan dengan perusahaan, yang digunakan untuk memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya dengan pengorbanan yang sekecil-kecilnya. Tanpa kekayaan dan usaha, perusahaan tidak mungkin memperoleh keuntungan dalam arti ekonomi sebagai tujuan utama. Secara ekonomi, urusan perusahaan dapat menghasilkan keuntungan dan dapat pula menimbulkan kerugian.

Dari segi hukum, tanggung jawab urusan perusahaan yang berupa kekayaan dan usaha perusahaan itu dapat dialihkan kepada pihak lain, atau dapat dilakukan tanpa merugikan orang lain atau tidak. Urusan perusahaan yang berupa kekayaan adalah benda yang dapat dialihkan kepada pihak lain, baik tersendiri terpisah dari perusahaan maupun bersama dengan perusahaan sebagai satu kesatuan. Dari segi hukum, kekayaan yang berupa benda dapat dijadikan objek jual beli sewa-menyewa, dan ini diatur oleh

---

<sup>120</sup> Purwosutjipto, H.M.N, 1985, *Pengertian Pokok Hukum Indonesia Jilid I*, Djambatan, Jakarta, hal. 33  
<sup>121</sup> Sukardono.R, 1977, *Hukum Dagang Indonesia Jilid I*, Dian Rakyat, Jakarta, hal. 42.

hukum bagaimana cara melakukan jual-beli, sewa-menyewa, dan cara melakukan penyerahan benda dan membayar harganya.

Tanggung jawab perusahaan salah satu materi hukum yang diperlukan dalam menunjang pembangunan nasional adalah ketentuan di bidang Perseroan Terbatas yang menggantikan ketentuan hukum lama. Dengan ketentuan baru ini diharapkan Perseroan Terbatas dapat menjadi salah satu pilar pembangunan ekonomi nasional yang berasaskan kekeluargaan menurut dasar-dasar demokrasi ekonomi sebagai pengejawantahan dari Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Sedangkan tanggung jawab Perusahaan Asuransi dengan membeli polis asuransi, seseorang dapat memindahkan risiko yang dihadapinya kepada perusahaan asuransi dengan membayar premi. Oleh karena itu, apabila sebuah perusahaan asuransi menjual sebanyak polis 1000 polis kepada 1000 individu, maka perusahaan tersebut telah menerima total risiko dari 1000 individu. Namun demikian, sesungguhnya perusahaan asuransi itu melalui suatu proses seleksi dan *underwriting* yang hati-hati, dapat menerima total risiko itu dengan risiko yang sangat kecil di bandingkan dengan risiko yang dihadapi oleh pemegang polis kemungkinannya bahwa total, jumlah risiko tersebut lebih kecil dari pada risiko seorang pemegang polis manapun juga.<sup>122</sup> Dengan demikian tanggung jawab perusahaan asuransi adalah menerima polis dan selanjutnya membayarkan premi kepada pemegang polis.

---

<sup>122</sup> Robert.L. Brown, FSA, FCIA, ACAS, 1993, *Introduction to Retemaking and Loss Reserving for Proferty and Causality Insurance, Actex Publications, Conneticus*, hal. 2

Perusahaan asuransi adalah suatu lembaga yang sengaja dirancang dan dibentuk sebagai lembaga pengambil alih dan menerima risiko. Dengan demikian perusahaan asuransi pada dasarnya menawarkan jasa proteksi sebagai produknya kepada masyarakat yang membutuhkan, yang selanjutnya diharapkan akan menjadi pelanggannya.<sup>123</sup> Guna mencapai tujuan tersebut, maka perusahaan akan mengajak setiap pihak untuk bergabung dengannya secara spontan untuk bersama menghadapi kemungkinan-kemungkinan kerugian yang terjadi (atau kemungkinan kerugian timbul), biasanya tidak pernah disadari dan tidak siap dihadapi oleh seseorang dengan baik.

Perusahaan asuransi secara spesifik mempunyai ciri dan tujuan operasional, untuk mencapai sasarannya yang khas. Perusahaan mengusahakan pelanggannya agar bersedia bergabung dengannya dalam rangka menghadapi resiko-resiko yang mungkin terjadi. Dengan demikian maka suatu perusahaan asuransi dirancang dan diatur sedemikian rupa agar dapat melaksanakan fungsinya sebagai lembaga pengambil alih dan menerima risiko pihak lain.

Pada dasarnya setiap warga negara harus mendapat perlindungan terhadap kerugian yang diderita yang disebabkan bahaya-bahaya demikian. Hanya saja rupa-rupanya pemerintah menginsafi juga bahwa perlindungan sedemikian itu bukanlah suatu beban yang ringan, lebih-lebih kalau dipikirkan bahwa keadaan ekonomi dan keuangan negara kita belum

---

<sup>123</sup> Loc Cit. Sri Redjeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, 2001, hal. 192

mengizinkan sehingga tidak memungkinkan Pemerintah menampung semua akibat-akibat kecelakaan-kecelakaan yang diderita rakyat biasa<sup>124</sup>. Untuk mengatasi keadaan ini maka perlulah diadakan kerja gotong royong. Cara ini dilakukan dengan menarik iuran dan sumbangan yang bersifat wajib dari golongan masyarakat yang dianggap mampu

Tanggung jawab PT Jasa Raharja (Persero) melakukan pemupukan dana-dana dari masyarakat pengguna sarana angkutan umum dan pengusaha/pemilik kendaraan yang selanjutnya dapat dinventarisasikan itu, diputuskan dalam suatu badan Pemerintah, c.q. suatu Perusahaan Negara, yang harus mengadministitrir dana-dana tersebut dengan baik, sehingga terjaminlah kedua tujuan dari pemupukan dana-dana tersebut, yaitu :

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

Oleh sebab itu PT Asuransi Jasa Raharja (Persero) mengemban tanggung jawab memupuk keuangan dari masyarakat melalui iuran wajib dan sumbangan wajib dan selanjutnya menyalurkannya kembali melalui santunan asuransi jasa raharja terhadap korban/ahliwaris korban yang mengalaih kecelakaan di jalan raya.

---

<sup>124</sup> Loc Cit Emmy Pangaribuan Simajuntak, hal 10

2. Arti Penting Penyaluran Santunan Jasa Raharja Terhadap Korban Kecelakaan Di Jalan Raya.

Obyek dari asuransi kecelakaan adalah manusia. Asuransi ini memberikan jaminan terhadap kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan. Kerugian yang timbul dari kecelakaan dapat berupa meninggal, cacat sementara, cacat tetap, biaya pengobatan dan perawatan rumah sakit.<sup>125</sup>

Undang-undang No. 33 Tahun 1964 Jo Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 Penumpang sah alat angkutan penumpang umum yang telah melunasi Iuran Wajib (IW) berhak atas dana santunan jika menjadi korban kecelakaan dari kendaraan yang ditumpangnya, meliputi kendaraan bermotor angkutan penumpang umum, kereta api, pesawat udara, kapal laut, kapal angkutan, danau, dan ferry.

Undang-undang No. 34 Tahun 1965 jo. Peraturan pemerintah No. 18 Tahun 1965 secara tegas bahwa masyarakat berhak atas dana santunan jika mejadi korban tabrakan kendaraa bermotor di jalan umum (bukan sebagai penyebab terjadinya kecelakaan). Kewajiban setiap pemilik kendaraan bermotor adalah membayar sumbangan wajib (SW) bersamaan dengan pengurusan STNK setiap tahun yang tarifnya ditentukan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia.

Cara memperoleh santunan asuransi Jasa Raharja ada tiga macam yaitu :

- 1). santunan berupa penggantian perawatan dan pengobatan;

---

<sup>125</sup> Agus Prawoto, 2003, *Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi Berdasarkan Risk Base Capital (RBC)*, BPFE, Yogyakarta, hal. 78

- 2). santunan kematian, dan
- 3). santunan cacat tetap.<sup>126</sup>

Sebagaimana ditegaskan dalam Undang-undang Dasar Tahun 1945 Pasal 34 ayat (2) Negara mengembangkan sistem jaminan sosial bagi seluruh rakyat dan memberdayakan masyarakat yang lemah dan tidak mampu sesuai dengan martabat kemanusiaan.

Dari ketentuan Pasal tersebut diatas maka PT Jasa Raharja (Persero) mengemban amanat UU No. 33 dan 34 Tahun 1964 dan sekaligus sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dibawah Menteri Keuangan Republik Indonesia adalah dalam rangka memberikan perlindungan kepada masyarakat sebagai akibat dari kecelakaan kecelakaan yang terjadi.

Jaminan Perlindungan setiap warga negara oleh negara, jaminan terhadap keselamatan penumpang ditutup asuransinya. Di Indonesia, jaminan diberikan oleh perusahaan asuransi jasa raharja. Premi atau santunan asurans jasa raharja ditentukan sepihak oleh penanggung Premi dipungut dari Iuran Wajib (IW) ditambahkan kepada harga karcis penumpang dan Sumbangan Wajib(SW) ditambahkan ketika membayar pajak Surat Tanda Nomor Kendaraa (STNK) setiap tahun. Premi yang dipungut selanjutnya di setor kepada penanggung ( PT Jasa Raharja (Persero))<sup>127</sup>

Dengan demikian maka arti penting santunan jasa raharja adalah upaya perlindungan masyarakat dari pemerintahnya, dalam upaya

---

<sup>126</sup> Loc Cit Herman Darmawi, hal 168-169

<sup>127</sup> H. Abbas Salim, 1998, *Asuransi dan Manajemen Risiko*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, hal. 90

memberikan jaminan kepastian akan kejadian musibah kecelakaan lalu lintas di jala raya yang diakibatkan oleh alat angkut kendaraan bermotor.

### 3. Tujuan Penyaluran Santunan Jasa Raharja.

Dalam kegiatan ekonomi secara keseluruhan, asuransi memegang peranan penting, karena disamping memberikan perlindungan terhadap kemungkinan-kemungkinan kerugian yang akan terjadi, asuransi memberikan dorongan yang besar sekali ke arah perkembangan kegiatan ekonomi.<sup>128</sup>

Tujuan utama dari santunan jasa raharja adalah selain memberikan jaminan akan kepastian perlindungan, negara kepada rakyatnya. Jadi jaminan sosial jasa raharja adalah *compulsary insurance* yang bertujuan memberikan jaminan sosial untuk masyarakat. *Compulsary insurance* dijalankan dengan paksaan (*force saving*), oleh karena itu setiap warga negara diwajibkan ikut serta dengan jalan secara gotong royong melalui iuran wajib dan sumbangan wajib. Manes sendiri sampai pada rumusan ini “Pertanggungan adalah penutupan timbal balik dari kebutuhan uang yang mendadak dan yang dapat ditaksir karena timbul dari banyak rumah tangga yang menghadapi ancaman yang sama.”<sup>129</sup>

Pertanggungan “ ialah hubungan hukum antara penanggung dan tertanggung, dalam hal Peraturan Pemerintah ini : antara Perusahaan Negara sebagai yang dimaksud dalam pasal 8 dan penumpang alat angkutan penumpang umum yang sah yang meliputi hak-hak dan kewajiban-

---

<sup>128</sup> Ferdinand Silalahi, 1997, *Manajemen Risiko dan Asuransi*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, hal. 36

<sup>129</sup> H. VanBarneveld, 1980, *Pengetahuan Umum Asuransi*, Karya Aksara, Jakarta, hal. 4

kewajiban sebagaimana termuat dalam pasal 2 ayat (1), dan pasal 3,4,7 dan jaminan pertanggung jawaban kecelakaan diri bagi penumpang menurut ketentuan-ketentuan berdasarkan Peraturan Pemerintah ini sebagai *lex specialis* terhadap hukum perjanjian pertanggung jawaban kecelakaan diri yang berlaku.<sup>130</sup>

Tujuan penyaluran santunan kepada korban kecelakaan lalu lintas adalah untuk meringankan beban korban/ahliwaris korban serta sebagai bentuk pertanggung jawaban negara terhadap rakyatnya. Dalam hal pelaksanaannya PT Jasa Raharja (Persero) bekerja sama dengan pihak Kepolisian lalu lintas agar dalam No. Pol KEP/18/IV/2004 dan No. Skeb/06/IV/2004 tanggal 22 April 2004 dalam rangka kerja sama untuk meningkatkan pelayanan santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas, serta meningkatkan kesadaran masyarakat dalam memenuhi kewajibannya sesuai dengan Undang-undang No. 33 dan 34 tahun 1964 dapat tercapai.

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 semua sektor kehidupan masyarakat.<sup>131</sup>

---

<sup>130</sup> PT. Jasa raharja (Persero), 1999, *Utama Dalam Perlindungan Prima Dalam Pelayanan*, Jakarta, hal. 16

<sup>131</sup> UUD 1945 berikut penjelasannya, dalam Berita RI Tahun II No. 7, 15 Pebruari 1946 dan Lembaran Negara No. 75/1959; Sjachran Basah, *Eksistensi dan Tolok Ukur Badan Peradilan Administrasi di Indonesia*, Alumni, Bandung 1985, hal. 11; Mohamad Hatta, *Menuju Negara Hukum*, Idayu Pers, Jakarta 1977, S. Gautama, *Pengertian Tentang Hukum*, Alumni Bandung, 1983; Padmo Wahyono, *Indonesia Berdasarkan atas Hukum*, Ghalia Indonesia, 1983, 8-10.

Inti permasalahan dari ketertiban negara dalam aktivitas ekonomi bersumber pada politik perekonomian suatu bangsa. Munculnya corak sosial ekonomi dalam konsep Kedaulatan berkaitan dengan munculnya aliran Sosialisme dan Konsep Negara Kesejahteraan. Sebab, ada konstitusi yang hanya memuat Kedaulatan Rakyat di bidang politik atau konstitusi yang memuat Kedaulatan Rakyat di bidang Politik dan ekonomi.<sup>132</sup>

Tujuan peyaluran santunan asuransi jasa raharja adalah sesuai dengan misi jasa PT Jasa Raharja catur bakti ekakarsa jasa raharja :

4. Bakti kepada masyarakat dengan mengutamakan perlindungan dasar dan pelayanan prima sejalan dengan kebutuhan masyarakat.
5. Bakti kepada Negara, dengan mewujudkan kinerja terbaik sebagai penyelenggara program asuransi sosial dan asuransi wajib serta Badan Usaha Milik Negara.
6. Bakti kepada Perusahaan, dengan mewujudkan keseimbangan kepentingan agar produktivitas dapat tercapai secara optimal demi kesinambungan Perusahaan.
7. Bakti kepada Lingkungan, dengan memberdayakan potensi sumber daya bagi keseimbangan dan kelestarian lingkungan.

---

<sup>132</sup> Jimly Asshiddiqie, 1994, *Gagasan Kedaulatan Rakyat dalam Konstitusi dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Disertasi, Ichtiar Baru Van Hoeve, Jakarta hal. 41-46

**BAB III**

**HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN ASURANSI JASA RAHARJA  
TERHADAP KORBAN KECELAKAAN DI JALAN RAYA**

Setelah Dilaksanakan Penelitian dan Pengumpulan Data, Maka Selanjutnya Hasil Penelitian dan Pembahasannya Adalah Sebagai Berikut :

**A. HASIL PENELITIAN**

**1. Pelaksanaan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 Oleh Perusahaan PT. Jasa Raharja (Persero).**

**1.1. Sejarah dan Dasar Hukum PT Jasa Raharja (Persero)**

Undang-Undang Dasar Tahun 1945 Pasal 34 ayat (2) Negara mengembangkan sistem jaminan sosial bagi seluruh rakyat dan memberdayakan masyarakat yang lemah dan tidak mampu sesuai dengan martabat kemanusiaan. Sesungguhnya semangat yang terkandung di dalam Pasal tersebut adalah memerintahkan kepada penyelenggara negara untuk senantiasa memberikan perlindungan dan jaminan sosial serta memberdayakan masyarakat guna mencapai kehidupan yang layak sesuai dengan martabat kemanusiaan.

Karena suatu kebutuhan yang mendesak demi kepentingan perlindungan kepada masyarakat banyak maka Pemerintah melalui kebijaksanaannya membentuk badan usaha dan perundang-undangan

yang mengaturnya. Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1965, Peraturan Pemerintah tersebut ditetapkan pada tanggal 30 Maret 1965 namun demikian mulai berlaku dengan daya surut pada tanggal 1 Januari 1965 guna membentuk Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja.

Selanjutnya Pemerintah mengambil kebijakan yang sangat setrategis dan penting dengan menasionalisasikan atau melebur beberapa Perusahaan Asuransi milik Belanda yang ada terlebih dahulu. Kedelapan Perusahaan Asuransi kerugian eks Belanda yang di nasionalisasi atau dilebur tersebut adalah sebagai berikut :

- 1). Fa Blam & Van Dor Aa Perusahaan Asuransi Kerugian Negara (PAKN) IKA DARMA.
- 2). Fa Bekou & Mijnsen.
- 3). Fa Sluijters &Co.
- 4). NV Assurantie Maatschappij Djakarta Perusahaan Asuransi Kerugian Negara (PAKN) IKA DARMA.
- 5). NV Assurantie Kantor Langeveldt Schroder.
- 6). NV Asurantie Kantor OWJ Schlencker Perusahaan Asuransi Kerugian Negara (PAKN) IKA MULYA.
- 7). NV Assurantie “ Kali Besar.”

- 8). PT Maskapai Asuransi Arah Baru Perusahaan Asuransi Kerugian Negara (PAKN) IKA SAKTI.

Melalui Keputusan Urusan Pendapatan, Pembiayaan dan Pengawasan atau Menteri P3, yang dipegang oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia. Penunjukan Perusahaan Negara oleh Menteri ini terjadi dengan Surat Keputusan Menteri Urusan Pendapatan, Pembiayaan dan Pengawasan Republik Indonesia No. BAPNI-3-3 yang menetapkan. Menunjuk Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja untuk melaksanakan penyelenggaraan dana pertanggung jawaban kecelakaan penumpang dan dana kecelakaan lalu lintas jalan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang diatur oleh Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah No.17 dan 18 Tahun 1965 untuk melaksanakan operasionalisasi Perusahaan Asuransi Kerugian Jasa Raharja.

Sebenarnya Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja itu sendiri didirikan berdasarkan Undang-undang No. 19 Prp. Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara, dengan suatu Peraturan Pemerintah yaitu Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1965 (Lembaran Negara Tahun 1965 No. 14) yang mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 1965. Selanjutnya Perusahaan Negara Asuransi

Kerugian Jasa Raharja yang didirikan berdasarkan Undang-undang No. 19 Prp Tahun 1960 ini bergerak dibidang Asuransian Kerugian. Seiring dengan perkembangannya maka, untuk selanjutnya di sebut Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Dalam perkembangan dan tuntutan kemajuan jaman maka, Perusahaan Negara berdasarkan ketentuan Pasal 2 dan sesuai dengan penjelasan umum sub B© di dalam penjelasan resmi atas Undang-undang No. 9 tahun 1969 tentang Perusahaan Negara. Perusahaan Negara terdiri atas Perseroan Terbatas, Perusahaan Umum dan Perusahaan Jawatan. Tambahan Lembaran Negara No. 2904, ternyata bahwa sejak tahun 1974 PN Asuransi Kerugian Jasa Raharja berubah menjadi Perum Asuransi Kerugian Jasa Raharja, berdasarkan Surat Keputusan Menteri Keuangan No. Kep. : 750/MK/IV/ii/1970.

Perkembangan dan sejarah singkat PT Jasa Raharja (Persero) adalah sebagai berikut :

1. (Periode Pra – 1961) Pemerintah mengadakan Rasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Asuransi milik Belanda.
2. (Periode Tahun 1961-1965) berdasarkan Pengumuman Menteri Keuangan No. 294293/BUMN.II Tanggal 31 Desember 1960, terhitung tanggal 1 Januari 1961 didirikan Perusahaan Asuransi kerugian Negara “IKA KARYA” dan

selanjutnya sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 15/1961. perubahan nama Perusahaan Asuransi Kerugian Negara “IKA KARYA” menjadi Perusahaan Negara Asuransi Kerugian “EKA KARYA”.

3. (Periode Tahun 1965-1970) Perusahaan Asuransi Kerugian “EKA KARYA” berganti nama menjadi Perusahaan Negara Asuransi Kerugian menjadi “DJASA RAHARDJA”
4. (Periode Tahun 1970-1981) Perusahaan Negara Asuransi Kerugian “DJASA RAHARDJA” berganti nama menjadi Perusahaan Umum (Perum) Asuransi Kerugian Jasa Raharja.
5. (Periode Tahun 1981-sekarang) Perusahaan Umum (Perum) Asuransi Kerugian Jasa Raharja dialihkan bentuknya menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja atau disingkat PT Jasa Raharja (Persero). Dengan demikian PT Asuransi Jasa Raharja menjadi Perusahaan terkemuka di bidang Asuransi Wajib sejalan dengan kebutuhan masyarakat<sup>133</sup>.

Sampai saat ini PT Jasa Raharja (Persero) berkedudukan pada kantor pusat di Jalan HR. Rasuna Said Kav C-2 Kuningan – Jakarta, 2920, Telephone. (021) 5203454. Faximile. (021) 5220284, e-mail : Pusat @ jasaraharja. Co.id, website : www.jasaraharja. Co.

---

<sup>133</sup> PT Jasa Raharja (Persero), 2000, *Sejarah Perkembangan PT Jasa Raharja (Persero)*, Jakarta, hal. 12

id, Bebas Pulsa : 0-800-1-33-34-64. Sedangkan Kantor Perwakilan Jawa Tengah berkedudukan di Jalan Imam Bonjol 151 Semarang 50011 Telephone (024) 3546140. (024) 3558089 Fax. (024) 3543841.

Didalam melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya mengelola asuransi sosial di Indonesia PT Jasa Raharja (Persero) mempunyai semboyan atau Misi adalah sebagai berikut :

- 1). Bakti kepada masyarakat, dengan mengutamakan perlindungan dasar dan pelayanan prima sejalan dengan kebutuhan masyarakat.
- 2). Bakti kepada Negara, dengan mewujudkan kinerja terbaik sebagai penyelenggara program asuransi sosial dan asuransi wajib serta Badan Usaha Milik Negara (BUMN).
- 3). Bakti kepada Perusahaan, dengan mewujudkan keseimbangan kepentingan agar produktivitas dapat tercapai secara optimal demi kesinambungan Perusahaan.
- 4). Bakti kepada Lingkungan, dengan memberdayakan potensi sumber daya bagi keseimbangan dan kelestarian lingkungan.

Dengan semangat tersebut diharapkan PT Jasa Raharja mampu memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat, berdedikasi tinggi bagi Perusahaan, Negara Bangsa dan Masyarakat.

Namun demikian misi diatas belum sepenuhnya dapat dilaksanakan oleh PT Jasa Raharja (Persero), karena masih adanya berbagai faktor penghambat dan kendala dalam pengelolaan PT. Jasa Raharja (Persero) secara menyeluruh.

PT Jasa Raharja (Persero) dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya untuk mengoperasionalkannya secara nasional Perusahaan ini membagi dalam beberapa cabang. Sedangkan cabang-cabang tersebut dibantu oleh perwakilan-perwakilan agar dalam pelaksanaannya efektif dan efisien dalam memupuk dana dan melayani masyarakat. Dijelaskan pembagian wilayah operasional PT Jasa Raharja (Persero) dengan cabang-cabang dan perwakilan-perwakilannya adalah sebagai berikut :

1. Cabang DKI Jakarta dengan 3 (tiga) perwakilan ( Perwakilan khusus Polda, Serang, dan Tangerang).
2. Cabang Jawa Barat berkedudukan di Bandung dengan 8 (delapan ) perwakilan, (Perwakilan khusus Bandung, Bogor, Sukabumi, Cirebon, Tasikmalaya, Karawang, Purwakarta dan bekasi).
3. Cabang Jawa Tengan berkedudukan di Semarang dengan 6 (enam) perwakilan, (Perwakilan khusus Semarang, Surakarta, Magelang, Purwokerto, Pekalongan dan Pati) .

4. Cabang Jawa Timur berkedudukan di Surabaya dengan 7 (tujuh) perwakilan, (Perwakilan khusus Surabaya, Malang, Jember, Kediri, Madiun, Bojonegoro, dan Pamekasan).
5. Cabang Sumatera Utara berkedudukan di Medan dengan 6 (enam) perwakilan, (Perwakilan khusus Medan, Pematang Siantar, Kisaran, Padang Sidempuan, Kebanjahe, dan Tebing Tinggi).
6. Cabang Sulawesi Selatan berkedudukan di Ujung Pandang dengan 3 (tiga) perwakilan, (Perwakilan Pare-Pare, Watampone dan Palopo).
7. Cabang Sumatra Selatan berkedudukan di Palembang dengan 4 (empat) perwakilan, (Perwakilan Tanjung Pandan, Baturaja, Pangkal Pinang dan Lahat).
8. Cabang Bali berkedudukan di Denpasar dengan 1 (satu) Perwakilan di Singaraja.
9. Cabang Lampung berkedudukan di Bandar Lampung dengan 2 (dua) perwakilan, (Perwakilan Metro dan Kotabumi)
10. Cabang Riau berkedudukan di Pekanbaru dengan 2 (dua) perwakilan, (Perwakilan Dumai dan Pulau Batam).
11. Cabang Sumatera Barat berkedudukan di Padang dengan 2 (dua) perwakilan (Perwakilan Bukit Tinggi dan Solok).

12. Cabang Yogyakarta berkedudukan di Yogyakarta.
13. Cabang DI Aceh dengan 3 (tiga) perwakilan, (Perwakilan Langsa, Lhokseumawe dan meulaboh).
14. Cabang Irian Jaya berkedudukan di Jayapura dengan 1(satu) perwakilan di Sorong.
15. Cabang Kalimantan Selatan berkedudukan di Banjarmasin dengan 1 (satu) perwakilan di Kandangan
16. Cabang Sulawesi Utara berkedudukan di Manado dengan 2 (dua) perwakilan ( perwakilan Kotamobagu dan Gorontalo).
17. Cabang Kalimantan Timur berkedudukan di Balikpapan dengan 2 (dua) perwakilan di Tarakan dan Samarinda).
18. Cabang Kalimantan Barat berkedudukan di Pontianak dengan 1 (satu) perwakilan di Singkawang.
19. Cabang Nusa Tenggara Timur berkedudukan di Kupang dengan 1 (satu) perwakilan di Ende.
20. Cabang Jambi berkedudukan di Jambi dengan 1 (satu) perwakilan di Muara Bungo.
21. Cabang Nusa Tenggara Barat berkedudukan di Mataram dengan 2 (dua) perwakilan di Bima dan Sumbawa Besar.
22. Cabang Sulawesi tengah berkedudukan di Palu.
23. Cabang Maluku berkedudukan di Ambon.

24. Cabang Kalimantan Tengah berkedudukan di Palangkaraya.
25. Cabang Bengkulu berkedudukan di Bengkulu.
26. Cabang Sulawesi Tenggara berkedudukan di Kendari.

Dengan memperhatikan luas Negara Republik Indonesia, maka pelaksanaan operasionalnya dibagi dalam beberapa cabang. Cabang-cabang tersebut merupakan suatu bentuk pengelolaan perusahaan yang efektif dan efisiensi guna mencapai keuntungan sebesar-besarnya. Pembagian-pembagian wilayah atau cabang tersebut dalam upaya pelayanan terhadap masyarakat secara menyeluruh. Dengan demikian maka, PT Jasa Raharja (Persero) akan lebih kuat namun dipihak lain juga akan menghadapi kendala yang tidak ringan. Kendala terbesar adalah dalam hal pengeluaran biaya operasional dan belanja pegawai.

PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Tengah, berkedudukan di Semarang dengan 5 (lima) Perwakilan yaitu Pekalongan, Banyumas, Magelang, Surakarta dan Pati telah melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah No. 17 dan 18 Tahun 1965. Pembentukan Kantor perwakilan bertujuan untuk mengefektifkan operasionalisasi perusahaan yang langsung bersentuhan dengan masyarakat khususnya Jawa Tengah. Dengan

demikian maka Kantor Cabang Jawa Tengah Berkedudukan di Jalan Imam Bonjol No. 151 Semarang untuk melaksanakan fungsinya dibantu 5 (lima) perwakilan untuk mengefektifkan program-program kerja perusahaan. Dalam hal pelaksanaan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 serta Peraturan Pemerintah No. 17 dan 18 Tahun 1965 PT Jasa Raharja (Persero) telah melaksanakan secara baik berdasarkan Undang-undang dan Peraturan Pemerintah tersebut.

Dalam pelaksanaan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 PT Jasa Raharja (Persero) ditegaskan dalam Pasal 1 huruf c “ Dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang ialah dana terhimpun dari iuran, terkecuali jumlah yang akan ditetapkan Menteri untuk pembayaran ganti rugi akibat kecelakaan penumpang. Dalam Pasal 3 ayat (3) huruf a. Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha /pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang.

Dialok dengan Kepala Cabang Jawa Tengah di Semarang Drs. J. Sitorus<sup>134</sup>. Bahwa PT Jasa Raharja Cabang Semarang tetap konsisten berpedoman pada ketentuan Perundang-undangan,

---

<sup>134</sup> Drs. J. Sitorus, Dialog Di Semarang, Tanggal. 26 Mei 2006

Keputusan Menteri Keuangan dan keputusan-keputusan kerjasama lainnya serta AD/ART. Dalam melaksanakan amanat undang-undang tersebut PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Semarang bekerja sama dengan pihak Pemerintah Daerah Kabupaten/ Kota diwilayah Jawa Tengah, serta Kepolisian Daerah Jawa Tengah dalam upaya pemupukan dana-dana melalui iuran dan sumbangan wajib serta menyalurkannya kembali melalui santunan jasa raharja. Iuran wajib dipungut melalui kerjasama dengan para pengusaha angkutan umum dan bertindak sebagai agen PT Jasa Raharja (Persero) tidak dengan perhitungan karcis terjual namun dengan cara borongan. Borongan setiap bus besar antar kota antar propinsi sebesar Rp. Rp. 74.000,- perbulan, sementara mini bus antar kota sebesar Rp. 54.000,- perbulan dan diswetor selambat-lambatnya setiap tanggal 27 pada setiap bulannya kepada jasa raharja.

Pemupukan dana melalui Sumbangan Wajib PT Jasa Raharja Cabang Semarang bekerja sama dengan Pemerintah Kota/Kabupaten berdasarkan Instruksi Bersama Menteri Pertahanan dan Keamanan, Menteri Dalam Negeri dan Menteri Keuangan No. INS/03/M/X/1999, No. 29 Tahun 1999 dan No. 6.IMK.014/1999 tanggal 11 Oktober 1999 tentang Pelaksanaan sistem administrasi manunggal di bawah satu atap (SAMSAT) dalam upaya pemupukan

sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan, serta pelayanan awal pengurusan santunan jasa ratarja dari korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Agar pelaksanaan operasional PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Tengah berjalan dengan baik, telah terjalin hubungan dan kerjasama dengan instansi samping selain Pemerintah Kabupaten/Kota, juga Kepolisian, Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (DLIAJR), Dinas Kesehatan Kabupaten/Kota. Oleh sebab itu PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Tengah di Semarang telah melaksanakan segala ketentuan dan kebijakan Menteri Keuangan Republik Indonesia dan Keputusan-keputusan bersama dengan instansi samping dengan sebaik-baiknya. Namun disadari benar bahwa PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Tengah di Semarang masih saja terdapat kekurangan khususnya dalam pelayanan dan penyaluran santunan jasa ratarja. Dipihak lain PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Tengah di Semarang telah berusaha untuk selalu meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat khususnya korban/ahli waris korban yang mengurus santunan jasa ratarja. Bila karena ketentuan undang-undang tidak berhak atas santunan jasa ratarja kami telah membuka kesempatan dengan program egrasia ( bantuan sosial jasa ratarja).

Struktur organisasi PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Tengah.  
Keputusan Direksi No. Skep/18/III/1998 Tanggal 02 Maret 1998<sup>135</sup>.

Struktur Organisasi Cabang Tipe A PT. Jasa Raharja (Persero)  
Cabang Jawa tengah

Sesuai dengan Lampiran 6 Keputusan Direksi No. Skep/18/III/1998  
Tanggal 02 Maret 1998.

**Bagan I : Struktur Organisasi PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Tengah**



Sumber : Data Primer yang diolah

<sup>135</sup> Data : Struktur Organisasi Cabang Tipe A PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa tengah

1.2. Pelaksanaan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Sebagaimana Perusahaan Asuransi kerugian yang bersifat sosial lainnya, PT Jasa Raharja (Persero) dalam melaksanakan tanggung jawabnya sebagaimana ditegaskan, dalam Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganaan Wajib kecelakaan Penumpang. Ditegaskan dalam Pertimbangan Presiden bahwa berhubung dengan perkembangan masyarakat dewasa ini, sebagai langkah pertama menuju kesuatu sistem jaminan sosial (*social security*) sebagai mana di tetapkan dalam Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Sementara No. II/ MPRS/1960, sangat diperlukan untuk mengadakan Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang serta Iuran Dana Pertanggunganaan Wajib yang terhimpun, yang tidak/belum akan digunakan dalam waktu dekat untuk membayar ganti rugi, dapat disalurkan penggunaannya untuk pembiayaan rencana-rencana pembangunan. Sebagai bentuk konkrit bahwa penyelenggaraan atas negara harus memberikan perlindungan kepada rakyatnya khususnya para penumpang angkutan umum, pemakai sarana jalan raya dan sebagai upaya pemberdayaan terhadap rakyatnya untuk senantiasa hidup dalam suasana kegotong royongan.

Ditegaskan dalam Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dalam Pasal 3 sub c Iuran Wajib tersebut pada sub a diatas digunakan untuk mengganti kerugian berhubung dengan :

- I. Kematian
- II. Cacat Tetap

Akibat dari kecelakaan penumpang.

Pasal 4 ayat (1) Hak atas pembayaran ganti rugi tersebut dalam pasal 3 dibuktikan semata-mata dengan surat bukti menurut contoh yang ditetapkan oleh Menteri. Ayat (2) Surat bukti tersebut pada ayat (1) diberikan kepada setiap penumpang yang wajib membayar iuran bersama pembelian tiket. Pasal 5 Paling lambat pada tanggal 27 dari setiap bulan, pengusaha dari perusahaan-perusahaan kendaraan tersebut pada pasal 3 ayat (1) sub a adalah harus menyetorkan hasil penerimaan uang iuran wajib dari para penumpang kepada Dana Pertanggungan melalui Bank atau Badan Asuransi yang ditunjuk oleh Menteri. Pasal 6 Investasi dan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang diatur oleh Menteri. Pasal 7 Jumlah besarnya iuran wajib dan besarnya jumlah ganti rugi tersebut dalam Pasal 3 ayat (1) sub a serta ketentuan-ketentuan pelaksanaan lainnya dari undang-undang ini diatur berdasarkan Peraturan Pemerintah.

Peraturan Pemerintah yang mengatur pelaksanaan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dilaksanakan oleh Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang. Ditegaskan Dalam PP No. 17 Tahun 1965 Pasal 1 sub d “Iuran Wajib” ialah iuran yang wajib dibayar penumpang alat angkutan penumpang umum menurut pasal 2 Peraturan Pemerintah ini. Ditegaskan pula dalam Pasal 2 ayat (1) Untuk jaminan pertanggungjawaban ini, tiap penumpang kecelakaan diri dalam Peraturan Pemerintah ini, tiap penumpang kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, untuk setiap perjalanan wajib membayar iuran. Ayat (2) Jumlah iuran wajib yang dimaksudkan, ditentukan oleh Menteri menurut suatu tarif yang bersifat progresif.

Pasal 3 ayat (1) Iuran wajib harus dibayar bersama dengan pembayaran biaya pengangkutan penumpang kepada pengusaha alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan. Ayat (2) Pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan wajib memberi pertanggungjawaban seluruh hasil pengumpulan iuran wajib para penumpangnya dan menyetorkannya kepada perusahaan, setiap bulan selambat-lambatnya pada tanggal 27

secara langsung atau melalui Bank atau Badan Asuransi lain yang ditunjuk oleh Menteri menurut cara yang ditentukan oleh Direksi Perusahaan. Pasal 4 Iuran Wajib semata-mata dibuktikan dengan kupon pertanggungan yang berbentuk dan hal-hal lain mengenainya ditentukan oleh Menteri.

Hal –hal mengenai dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang, Pasal 7 Iuran-iuran yang terhimpun merupakan dana untuk memberi jaminan pertanggungan kecelakaan diri kepada penumpang alat angkutan umum menurut ketentuan-ketentuan berdasarkan, Peraturan Pemerintah ini dan/atau hukum pertanggungan yang berlaku. Pasal 8 dalam pertanggungan wajib kecelakaan penumpang diurus dan diakui oleh Perusahaan Negara, menurut undang-undang No. 19 Prp tahun 1960 tentang Perusahaan Negara, yang khusus ditunjuk oleh Menteri untuk itu. Perusahaan Negara tersebut merupakan penanggung Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Pasal 9 ayat (1) Bagian dari dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang yang tidak/belum akan digunakan dalam waktu dekat untuk pembayaran ganti kerugian pertanggungan wajib kecelakaan penumpang, diperbungakan dalam proyek-proyek yang produktif dimana Pemerintah mempunyai penyertaan modal

sepenuhnya atau sebagian besar secara langsung atau tidak langsung.

Ayat (2) Pelaksanaan perbungan menurut ayat (1) pasal ini, diselenggarakan oleh Direksi Perusahaan menurut prinsip-prinsip lebih lanjut yang ditetapkan oleh/dengan persetujuan/Menteri.

Jaminan Pertanggunganaan Kecelakaan Diri Bagi Penumpang.

Pasal 10 ayat 3 dalam hal cacat yang dimaksudkan dalam ayat 2 sub b pasal ini, ganti kerugian pertanggunganaan dihitung menurut daftar dan ketentuan-ketentuan perhitungan lebih lanjut sebagai berikut :

**Tabel 1** : Prosentase pembayaran ganti kerugian atas kecelakaan Penumpang menurut Pasal 10 ayat (3) PP No. 17 Tahun 1965<sup>136</sup>

No.	DALAM HAL CACAT TETAP DARI	KANAN	KIRI
1.	Kedua lengan atau kedua kaki	100 %	-
2.	Satu lengan dan satu kaki	100 %	-
3.	Penglihatan dari kedua mata	100 %	-
4.	Akal budi seluruhnya dan tidak dapat sembuh yang menyebabkan tidak dapat melakukan suatu pekerjaan	100 %	-
5.	Lengan dari sendi bahu	70 %	60 %
6.	Lengan dari atau diatas sendi siku	65 %	55 %
7.	Tangan dari atau diatas sendi pergelangan tangan	60 %	50 %
8.	Satu kaki	50 %	50 %
9.	Penglihatan dari satu mata	30 %	30 %
10.	Ibu jari tangan	25 %	20 %
11.	Telunjuk Tangan	15 %	10 %
12.	Kelingking Tangan	10 %	5 %
13.	Jari tengah atau jari manis tangan	10 %	5 %
14.	Tiap-tiap jari kaki	5 %	5 %

Data : Primer yang diolah

<sup>136</sup> Data Tabel : Prosentase pembayaran ganti kerugian atas kecelakaan Penumpang menurut Pasal 10 ayat (3) PP No. 17 Tahun 196

Pasal 11 Besarnya jumlah pembayaran ganti kerugian pertanggung dalam hal kematian, cacat tetap, maksimum penggantian biaya-biaya perawatan dan pengobatan dokter dan penggantian biaya-biaya penguburan, sebagaimana dimaksud pada pasal 10 ayat (2) diatas, ditentukan oleh Menteri. Pasal 12 ayat (1) yang berhak mendapat ganti kerugian pertanggung dalam hal kematian, adalah jandanya/dudanya yang sah; dalam hal tidak ada janda/duda yang sah, anak-anaknya yang sah; dalam hal tidak ada janda/duda dan anak-anaknya yang sah; kepada orang tuanya yang sah. Ayat (2) Dalam hal korban tidak meninggal dunia, ganti kerugian pertanggung diberikan kepada korban. Ayat (3) Hak untuk mendapat pembayaran ganti kerugian pertanggung berdasarkan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Wajib Kecelakaan Penumpang Jo. Peraturan Pemerintah ini, tidak boleh diserahkan kepada pihak lain, digadaikan atau dibuat tanggungan pinjaman, pun tidak boleh disita untuk menjalankan pailisemen.

Penuntutan Pembayaran Ganti Kerugian Pertanggung Pasal 15 ayat (1), Direksi Perusahaan mengatur cara melaksanakan pembayaran ganti kerugian pertanggung berdasarkan pasal 10 diatas secara mudah tanpa pembebanan pada yang berhak, menurut

petunjuk/dengan persetujuan Menteri. Pasal (2) Untuk keperluan melayani tuntutan-tuntutan pembayaran ganti kerugian pertanggung, pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang umum, Instansi Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri berdasarkan persetujuan dengan menteri yang bersangkutan, dan pihak-pihak lain yang ditunjuk oleh Direksi Perusahaan, bertindak sebagai Badan Pembantu dalam hal pelayanan tuntutan-tuntutan ganti kerugian pertanggung berdasarkan Peraturan Pemerintah ini. Pasal 16 Tuntutan –tuntutan ganti kerugian pertanggung harus diajukan kepada Perusahaan dengan/tanpa perantara pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan dalam waktu enam bulan sesudah terjadi kecelakaan bersangkutan.

Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 tentang Penetapan Santunan Dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/Penyeberangan, Laut dan Udara. Bahwa dalam rangka memberikan perlindungan kepada penumpang sebagai akibat dari kecelakaan-kecelakaan yang terjadi selama di dalam alat angkutan yang ditumpangnya, dipandang perlu meningkatkan besarnya santunan yang diberikan kepada penumpang alat angkutan penumpang umum di darat,

sungai/danau, ferry/penyeberangan laut serta di udara yang diimbangi dengan peningkatan besarnya Iuran Wajib Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.

Pasal 1 ayat (1) Penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan selama berada di dalam alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, dan di laut atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan. Ayat (2) jumlah santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut :

- a. Ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah).
- b. Penumpang yang mendapat cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 dari dasar santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf (a).
- c. Penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter maksimum sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah).

Pasal 3 Dalam hal penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan selama berada dalam alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut dan udara tidak mempunyai ahli waris, kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan diberikan penggantian biaya penguburan sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

Pasal 4 ayat (1) Setiap penumpang yang menggunakan alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut dan udara untuk setiap kali perjalanan diwajibkan membayar iuran wajib dana pertanggungan kecelakaan penumpang. Ayat (2) Jumlah iuran wajib dana pertanggungan kecelakaan penumpang yang menggunakan alat angkutan penumpang umum di darat, ditentukan sebagai berikut :

- a. Kendaraan bermotor umum sebesar Rp. 60,- (enam puluh rupiah).
- b. Kereta api sebesar Rp. 60,- (enam puluh rupiah).

Dalam pelaksanaannya pungutan iuran wajib di bebaskan pada setiap pengusaha/pemilik alat angkutan umum, untuk selanjutnya di setorkan selambat-lambatnya setiap tanggal 27 untuk setiap bulan kepada PT Jasa Raharja (Persero) atau Cabang, perwakilan atau badan lain yang ditunjuk. Demikianlah dasar pelaksanaan PT Jasa

Raharja (Persero) dalam melaksanakan tanggung jawab perusahaan asuransi kerugian yang bersifat sosial sebagaimana ditegaskan dalam Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan PP No. 17 Tahun 1965 serta Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 tanggal 17 Juli 2001.

Pada Tanggal 2 Juni 2006 Jam 10.00 – 12.00 Wib, peneliti berdialog dengan Penanggung jawab jasa raharja di SAMSAT Kabupaten Semarang Budi Pramono<sup>137</sup>, beliau menjelaskan secara rinci bahwa di tentukan setiap kendaraan penumpang umum mikro bus setiap bulan jatuh tempo tanggal 27 membayar sebesar Rp. 54.000,- (lima puluh empat ribu rupiah). Sedangkan kendaraan penumpang umum Bus setiap bulan membayar iuran wajib asuransi jasa raharja sebesar Rp. 74.000,- (tujuh puluh empat ribu rupiah).

Pernyataan Pimpinan PT Jasa Raharja (Persero) itu identik dengan penelitian penulis saat berdialog dengan Sudaryanto<sup>138</sup>, Pimpinan PO Putra Palagan pengusaha angkutan umum mikro Bus yang berkedudukan di Ambarawa. Beliau mengungkapkan secara umum bahwa Mikro Bus miliknya yang berjumlah sebanyak 92 unit, selalu membayar sebesar Rp. 54.000,- (lima puluh empat ribu rupiah) perbulan dan dibayarkan setiap tanggal 27 pada setiap

---

<sup>137</sup> Budi Pramono, Dialog, Tanggal 2 Juni 2006

<sup>138</sup> Sudaryanto, Dialog dengan Pimpinan PO Putra Palagan tanggal 12 Juni 2006

bulannya. Cara pembayarannya dilakukan baik langsung datang ke Kantor PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Semarang Jalan Imam Bonjol No. 151 Semarang atau ditarik oleh anggota PT Jasa Raharja (Persero) di setiap Terminal. Dan jika terjadi kerusakan dan mikro bus miliknya tidak melaksanakan kegiatan pengangkutan penumpang maka, mereka segera melaporkan kepada PT Jasa Raharja (Persero) untuk menerima keringanan atau pengurangan besarnya Iuran wajib yang telah ditetapkan bersama tersebut.

Peneliti juga melakukan dialog dengan Sukarjo, SE<sup>139</sup> Pimpinan Cabang PO. Tunggal Dara yang berkedudukan di Tengeran Kabupaten Semarang. Dialog dilaksanakan pada Tanggal 3 Juni 2006, beliau menjelaskan berkaitan dengan kewajiban iuran wajib yang harus dipenuhi oleh perusahaan selaku penanggung jawab atas iuran wajib bagi setiap penumpang angkutan umum yang dilayaninya. Beliau secara konkrit menjelaskan identik dengan pernyataan Pimpinan PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Semarang, bahwa iuran wajib di bayar setiap tanggal 27 pada setiap bulannya. Pembayaran iuran wajib sebanyak armada yang di kelolanya sebanyak 196 Unit langsung di kelola oleh perusaha PO Tunggal Dara dan membayarnya melalui Perwakilan di Surakarta sebesar

---

<sup>139</sup> Dialog dengan Sukarjo, SE, Pimpinan PO Tunggal Dara tanggal 15 Juni 2006

Rp. 74.000,- ( tujuh puluh empat ribu rupiah) setiap unit. Jika ada armadanya yang mengalami kerusakan dan tidak melaksanakan kegiatan pengangkutan penumpang maka pimpinan perusahaan melaporkan kepada pimpinan cabang pembantu di Surakarta untuk mendapatkan pengurangan atau pemotongan iuran wajib tersebut.

Selanjutnya pada tanggal 18 Juni 2006 peneliti mendatangi Terminal Terboyo di Semarang<sup>140</sup>. Peneliti berdialog dengan agen-agen bus antar kota antar propinsi yang melayani Solo-Semarang – Jakarta dan Semarang Surabaya- Bali diantaranya adalah :

1. PO Nasima
2. PO Tunggal Dara
3. PO Tunggal Daya
4. PO Giri Indah
5. PO Jawa Indah

Semua yang mereka katakan berkaitan dengan iuran wajib dibayarkan langsung kepada PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Semarang atau perwakilan atau juga di datangi oleh petugas PT Jasa Raharja ( Persero) di Terminal Terboyo Semarang. Bila terjadi keterlambatan karena berbagai faktor (kerusakan angkutan/tidak operasi) maka melaporkan guna pengurangan jumlah iuran wajib.

---

<sup>140</sup> Dialog terbuka: dengan agen-agen Bus Antar Kota Antara Propinsi Tanggal 18 Juni 2006

1.3. Pelaksanaan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Pelaksanaannya pemupukan dana sumbangan wajib berdasarkan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dengan cara bekerja sama dengan pihak Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota. Dana terhimpun berasal dari pemilik kendaraan bermotor bersamaan dengan pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor pada SAMSAT yang besarnya telah ditentukan oleh menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2001 ditegaskan dalam Pasal 3 ayat 2<sup>141</sup>.

**Tabel 2 : Daftar besarnya sumbangan wajib menurut jenisnya.**

No	JENIS	BESAR SUMBANGAN WAJIB	KETERANGAN
1.	Sepeda Motor 50 cc kebawah, Ambulance mobil jenazah dan pemadam kebakaran	Rp. 0,-	Dibebaskan
2.	Trantor, Buldozer, forklift, derek, excavator, crane dan sejenisnya	Rp. 10.000,-	
3.	Scooter diatas 50 cc sampai 250 cc dan kendaraan bermotor roda tiga	Rp. 19.000,-	
4.	Scooter diatas 250 cc	Rp. 40.000,-	
5.	Pick up barang diatas 2.400 cc, Sedan, Jeep, dan mobil penumpang bukan angkutan umum	Rp. 70.000,-	
6.	Mobil penumpang angkutan umum sampai 1.600 cc	Rp. 40.000,-	
7.	Bus mikro bus bukan angkutan umum.	Rp. 75.000,-	
8.	Bus mikro bus angkutan umum dan mobil penumpang umum lainnya	Rp. 50.000,-	
9.	Truk, mobil tanki, gandengan, barang diatas 2.400 cc truk container dan sejenisnya	Rp. 80.000,-	

Data : Primer yang dikolaborasi oleh penulis

<sup>141</sup> Daftar besarnya sumbangan wajib menurut jenisnya berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2001

Pemupukan dana sumbangan wajib tersebut akan dilimpahkan kepada perlindungan jaminan rakyat banyak, yaitu diantaranya adalah korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang disebabkan oleh kendaraan bermotor. Berhubung dengan itu penggunaan dana yang tersedia bagi investasi harus diatur oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia. Guna mengatur penggunaannya tersebut secara efektif dan efisien, maka dana-dana yang dapat diinvestasikan, dipusatkan dalam suatu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Perusahaan Negara yaitu PT Jasa Raharja (Persero), sehingga terjaminlah kedua tujuan dari pemupukan dana-dana tersebut yaitu:

- 1). *Untuk sewaktu-waktu dapat menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan lalu lintas jalan;*
- 2). *Tetap tersedianya, “ investible-funds” yang dapat dipergunakan oleh Pemerintah Republik Indonesia untuk tujuan produktif yang non –inflatoir.*

Pelaksanaan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Pasal 2 ayat (1) Pengusaha/pemilik alat angkutan lalu lintas jalan diharuskan memberi sumbangan wajib setiap tahun kepada Dana yang dimaksud dalam pasal 1 ayat (2). Jumlah sumbangan

wajib tersebut ditentukan berdasarkan Peraturan Pemerintah. Ayat (3). Dengan Peraturan Pemerintah dapat diadakan pengecualian dari sumbangan wajib seperti termaksud pada ayat-ayat (1) dan (2) diatas dengan Keputusan Menteri Keuangan.

Pasal 3 Paling lambat pada akhir setiap bulan juni, pemilik/pengusaha alat angkutan seperti dimaksud dalam pasal 2 ayat (1), harus sudah membayar sumbangan wajibnya mengenai tahun yang sedang berjalan dengan cara yang ditentukan oleh menteri, namun dalam pelaksanaannya pembayaran sumbangan wajib bersamaan dengan pembayaran pajak kendaraan bermotor pada SAMSAT Kabupaten/Kota di wilayah Propinsi Jawa Tengah.

Peraturan Pemerintah No. 18 Taun 1965 Tentang Ketentuan –Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Pasal 2 ayat (1) Tiap pengusaha/pemilik alat angkutan lalu lintas jalan diwajibkan memberi sumbangan setiap tahunnya untuk Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Jumlah sumbangan wajib tersebut ditentukan oleh Menteri menurut suatu tarip yang bersifat progresif.

(2) Pengusaha/pemilik sepeda motor/kumbang dengan isi selinder 50 cc, atau kurang, kendaraan ambulance, kendaraan pemadam kebakaran, kendaraan jenazah dan kereta api, dibebaskan dari sumbangan wajib.

Pasal 3 Sumbangan wajib untuk sesuatu tahun takwin harus sudah dibayar lunas selambat-lambatnya pada akhir bulan Juni tahun yang bersangkutan. Ayat Waktu dan cara pembayaran sumbangan wajib diatur lebih lanjut oleh Menteri.

Pasal 4 Sumbangan wajib dibuktikan semata-mata dengan suatu bukti yang bentuk dan hal-hal lain mengenainya ditetapkan oleh Menteri.

Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor : 416/KMK.06/2001 tentang Penetapan Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Pasal 3 Pengusaha /pemilik alat angkutan lalu lintas jalan diwajibkan membayar sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan setiap tahun. Ayat (1) Jumlah sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).

Pasal 4 Setiap jenis kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, dikenakan biaya penggantian pembuatan Kartu Dana/Sertifikat sebesar Rp. 3.000,- (tiga ribu rupiah).

Pasal 5 ayat (1) Pelunasan sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dilakukan selambat-lambatnya 3 (tiga) hari kerja setelah tanggal jatuh tempo pengesahan ulang tahunan atau pendaftaran/perpanjangan ulang

Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

(1) Dalam hal pembayaran sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan dilakukan setelah melewati batas waktu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), maka dikenakan denda sebesar 100 % (seratus persen).

(2) Dengan tidak mengurangi berlakunya ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan (2), direksi perusahaan yang ditunjuk untuk menyelenggarakan dana kecelakaan lalu lintas jalan ini dapat menyesuaikan batas waktu penetapan dan besar denda sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan dengan mempertimbangkan kondisi daerah setempat.

Sistem pengelolaan penarikan sumbangan wajib PT Jasa Raharja (Persero) menjalin hubungan dengan instansi terkait, dengan harapan akan terjadi komunikasi yang seimbang dan hubungan yang sinergis. Sebagaimana Instruksi bersama Menteri Pertahanan dan Keamanan, Menteri Dalam Negeri dan Menteri Keuangan Nomor Ins/03/M/X/1999, Nomor 29 Tahun 1999 dan Nomor 6/IMK.014/1999 tentang pelaksanaan Sistem Administrasi Manunggal di Bawah Satu Atap (SAMSAT) dalam penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, tanda coba kendaraan bermotor

dan pungutan pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor serta sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan<sup>142</sup>.

Selanjutnya adalah Surat Keputusan Bersama Kepala Kepolisian Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah, dan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) No. : Skep/06/X/1999, Nomor : 973-1228, dan Nomor : SKEP/02/X/1999 tentang :

Pedoman tata laksana sistem administrasi manunggal dibawah satu atap dalam penerbitan surat tanda nomor kendaraan bermotor, surat tanda coba kendaraan bermotor, tanda nomor kendaraan bermotor, tanda coba kendaraan bermotor dan pungutan pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor serta sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan.

Ditegaskan dalam Bab II huruf B. Aparat pelaksana dan koordinator.

1. Aparat pelaksana Kantor Bersama SAMSAT terdiri dari unsur Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah, Dinas Pendapatan Daerah Propinsi dan PT Jasa Raharja (Pesero) Cabang.
2. Penanggung jawab kegiatan :

---

<sup>142</sup> Departemen Dalam Negeri, Kepolisian Republik Indonesia, Departemen Keuangan, PT Jasa Raharja (Persero, 1999, "Instruksi Bersama Menteri Pertahanan Keamanan, Menteri Dalam Negeri dan Menteri Keuangan tentang Pelaksanaan Sistem Administrasi Manunggal dibawah satu atap (Samasat)", Jakarta, hal. 1-10.

- a. Unit pelayanan Dipenda dan Polri
- b. Unit administrasi Dipenda, Polri dan Jasa Raharja
- c. Unit pembayaran Dipenda (Bendaharawan SAMSAT)
- d. Unit percetakan Dipenda Polri
- e. Unit penyerahan Polri
- f. Unit arsip Polri dan Dipenda
- g. Unit informasi Polri dan Dipenda.

Selanjutnya ditegaskan dalam Bab III Administrasi SAMSAT

Huruf G. Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ)

1. Pembayaran (Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan) SWDKLLJ yang tertera pada (Surat Keterangan Pajak Daerah) SKPD juga berfungsi sebagai pengganti polis asuransi (sertifikat).
2. Pembayaran (Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan) SWDKLLJ yang tertera pada lembar (Buku Tanda Coba Kendaraan) BTCK juga berfungsi sebagai pengganti polis asuransi (sertifikat)

Dengan penegasan ketentuan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 serta Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor : 416/KMK.06/2001

tentang Penetapan Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Untuk melaksanakannya PT Jasa Raharja (Persero) menempatkan para petugasnya di setiap Kantor SAMSAT sebagai penanggung jawab jasa raharja.

Ketentuan Undang-undang dan Peraturan Pemerintah serta keputusan bersama dalam upaya penyederhanaan pelaksanaan dilapangan dan pelayanan terhadap masyarakat. Dengan demikian maka PT Jasa Raharja sangat konsisten dengan peraturan tersebut terbukti penempatan petugasnya di setiap SAMSAT Kabupaten /Kota, petugas jasa raharja selain menerima sumbangan wajib juga melayani klaim asuransi jasa raharja dalam batas memeriksa perlengkapan administrasi klaim asuransi dan memberikan petunjuk. Sistem penerimaan dana sumbangan wajib menjadi satu oleh bendahara SAMSAT dan petugas jasa raharja tinggal cek atas berapa jumlah pembayar iuran berdasarkan jumlah wajib pajak kendaraan bermotor. Kemudian sebelum disetor ke Dipenda Kabupaten/Kota telah dipisahkan terlebih dahulu sesuai dengan data administrasinya untuk selanjutnya di terimakan kepada petugas PT Jasa Raharja (Persero). Akhirnya disetor kepada Bank yang telah ditunjuk atu PT Jasa Raharja (Persero).

Dana terhimpun selanjutnya akan disalurkan kembali kepada korban/ahli waris korba kecelakaan di jalan raya melalui santunan jasa raharja yang besarnya telah di tentukan sebagaimana keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia. Selain dari pada itu dana sumbangan wajib tersebut juga sangat bermanfaat bagi pembangunan nasional. Sebagaimana diamanatkan Undang-undang No. 34 tahun 1964.

- 1.4. Kerjasama PT Jasa Raharja (Persero) dengan Pemerintah Daerah Kabupaten dan Kota.

Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dan PP No. 18 Tahun 1965, telah mengamanatkan kepada PT Jasa Raharja (Persero) untuk bekerjasama dengan Pemerintah Daerah dalam kaitannya dengan pemupukan dana sumbangan wajib. Berdasarkan Surat Keputusan Bersama Kepala Kepolisian Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah, dan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) No. : Skep/06/X/1999, Nomor : 973-1228, dan Nomor: SKEP/02/X/1999 Tanggal 15 Oktober 1999. Ditegaskan dalam Bab I tentang Pendahuluan bahwa :

- 1) Bahwa pelaksanaan Sistem Administrasi Manunggal di Bawah Satu Atap (SAMSAT) telah mampu meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam memenuhi kewajiban di bidang

pendaftaran kendaraan bermotor, pembayaran pajak kendaraan bermotor (PKB), bea balik nama kendaraan bermotor (BBN-KB) dan sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan (SWDKLLJ).

2). Pada dasarnya SAMSAT harus ada pada setiap Kabupaten dan Kota, dengan memperhatikan situasi, kondisi dan kebutuhan daerah yang bersangkutan.

3). Pedoman tata laksana ini mengatur mekanisme penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK), Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor (STCK), Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB), Tanda Coba Kendaraan Bermotor (TCKB), dan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB) serta Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) kepada masyarakat Baik pada saat pendaftaran kendaraan bermotor baru, perpanjangan, pengesahan, dan lain-lain sesuai dengan Peraturan-Pemerintah No. 44 Tahun 1993.

4). Dalam pelaksanaan pelayanan di Kantor Bersama SAMSAT masing-masing instansi dalam hal ini Kepolisian Negara Republik Indonesia, Pemerintah Daerah Propinsi dan PT Jasa Raharja (Persero) tetap berwenang dan bertanggung jawab sesuai dengan tugas dan fungsinya.

- 5). Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 ditetapkan bahwa :
- a. Sebagai bukti pendaftaran diberikan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB), STNK dan TNKB.
  - b. Masa berlaku STNK adalah 5 (lima ) tahun, setiap tahun diadakan pengesaha kembali dan tidak diganti.
  - c. Dalam jangka waktu selambat-lambatnya 24 jam sejak permohonan diterima secara lengkap harus diberikan bukti pendaftaran kepada pemohon atau menolak permohonan pendaftaran.
  - d. Setelah permohonan pengesahan STNK diterima secara harus sudah diberikan kepada pemohon. lengkap oleh pelaksana pendaftaran kendaraan bermotor dan pemohon menunjukkan bukti pelunasan pembayaran PKB dan SWDKJL, pada hari itu juga STNK yang telah disahkan
  - e. Pengesahan STNK dilakukan setelah PKB, BBN-KB dan SWDKJL dibayar.
  - f. Apabila identitas pemilik berubah, spesifikasi teknis kendaraan bermotor berubah, STNK hilang, rusak dan beroperasi 3 (tiga) bulan terus menerus di daerah lain, harus diadakan perubahan atau penggantian STNK di daerah.

Maksud dan tujuan kerjasama tersebut adalah untuk :

- 1). Maksud diterbitkan Pedoman Tata Laksana ini merupakan pedoman bagi aparat pelaksana agar memiliki persepsi dan tindakan dalam memberikan pelayanan di Kantor Bersama SAMSAT.
- 2). Tujuan diterbitkannya Pedoman Tata Laksana ini adalah untuk meningkatkan pelayanan dalam penerbitan STNK, STCK, TNKB, TCKB, dan pemungutan PKB, BBN-KB serta SWDKJL di Kantor Bersama SAMSAT.

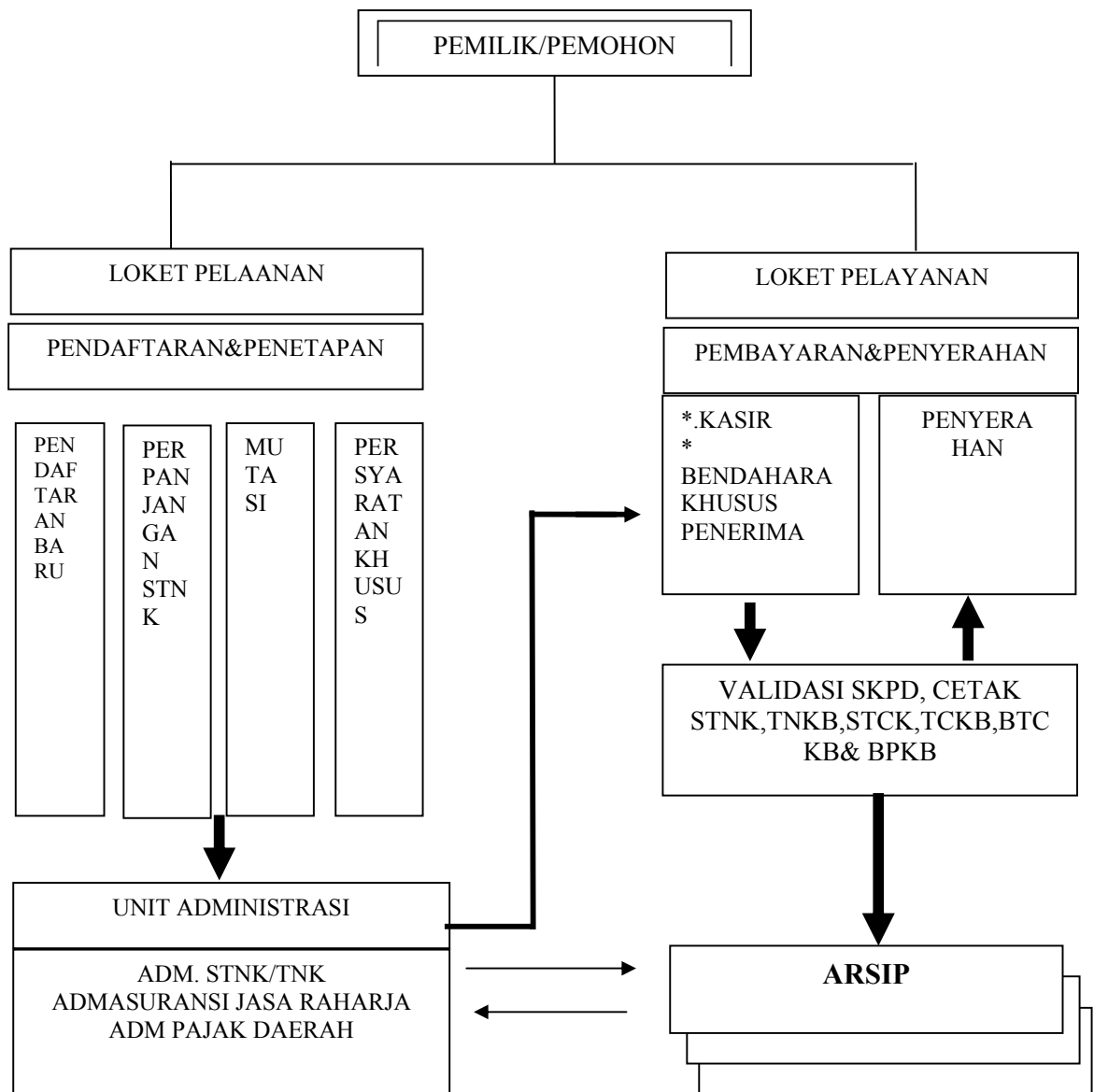
Ruang lingkup Pedoman Tata Laksana ini meliputi wadah, sistem, sarana dan prasarana, sumberdaya manusia dan pembentukan TIM Pembina SAMSAT Pusat dan Daerah.

Didalam hubungan yang baik tersebut pihak PT Jasa Raharja (Persero) selaku Badan Usaha Milik Negara (BUMN) juga memberikan kontribusi berupa biaya operasional kepada Pemerintah Daerah yang diatur dalam, Pengorganisasian ditegaskan dalam huruf K tentang Dana Pendukung Kegiatan SAMSAT. Penegasan tersebut tertuang dalam angka 4 bahwa, PT Jasa Raharja (Persero) memberika bantuan biaya operasional pelaksanaan SAMSAT yang ditetapkan oleh Direksi PT Jasa Raharja (Persero)

Berdasarkan data tersebut diatas kerjasama antara PT. Jasa Raharja (Peresero) dengan Pemerintah Daerah telah berjalan dengan baik. Sehingga mencapai pada tingkat para petugas yang berada di setiap SAMSAT Kabupaten/Kota. Dilain pihak pelayanan pada Kantor Bersama ini juga sangat membantu masyarakat dalam upaya sadar hukum dalam memenuhi kewajibannya sebagai warga negara yang taat akan hukum, khususnya dalam hal pembayaran pajak kendaraan bermotor dan kewajiban membayar sumbangan wajib jasa raharja. Tentunya kerjasama yang sudah baik ini perlu dipelihara agar terjadi sinergitas dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat. Oleh sebab itu boleh dikatakan bahwa hubungan PT Jasa Raharja (Persero) dari tingkat Pusat di Jakarta sampai pada tingkat Cabang dan perwakilan sudah cukup baik dan harmonis. Kerjasama tersebut merupakan pelaksanaan dari Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dan PP No. 18 Tahun 1965 secara efektif, efisien dan konsekuen. Sehingga terjadi hubungan kerja yang saling mendukung dan saling ketergantungan di dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat. Selanjutnya masyarakat dalam memenuhi kewajibannya merasa mudah dan cepat. Akhirnya pihak PT Jasa Raharja (Persero) merasa bekerja dalam memungut sumbangan wajib dan melayani korban yang mengurus jasa raharja juga terjamin.

Selanjutnya disajikan bagan mekanisme pelayanan pada Kantor Bersama Samsat di setiap Kabupaten/Kota sebagai berikut<sup>143</sup> :

**BAGAN 2 : MEKANISME PELAYANAN PADA KANTOR SAMSAT**



Data : Primer yang di olah

<sup>143</sup> Sistem pelayanan pada Kantor Bersama Samsat di setiap Kabupaten/Kota

1.5. Kerjasama PT Jasa Raharja (Persero) dengan Polri.

Dalam upaya melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya di bidang operasional dan pelayanan berdasarkan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 maka PT Jasa Raharja (Persero) menjalin hubungan dengan Kepolisian. Berdasarkan Surat Keputusan Bersama Kepala Kepolisian Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah, dan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) No. : Skep/06/X/1999, Nomor : 973-1228, dan Nomor : SKEP/02/X/1999 Tanggal 15 Oktober 1999. Ditegaskan pula dalam Keputusan Bersama antara Kepala Kepolisian Republik Indonesia dengan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) tentang Petunjuk Pelaksanaan Bersama Peningkatan Pelayanan Santunan Korban Kecelakaan Lalu Lintas, Peningkatan Kesadaran Masyarakat Untuk Memenuhi Kewajiban Sesuai Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964, dan penanganan keselamatan lalu lintas.

Keputusan Bersama Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) dengan :  
No. Pol. : KEP / 18 / IV / 2004 dan Nomor : SKEB/ 06 / IV / 2004  
Tanggal 22 April 2004 di tetapkan di Jakarta oleh atas nama Kepala Kepolisian Republik Indonesia Kepala Badan Pembinaan Keamanan Polri Komisaris Jenderal Polisi Drs. Adang Dorodjatun dan Direksi

PT Jasa Raharja (Persero) selaku Direktur Utama H. Darwin Noor.<sup>144</sup>

Kerjasama peningkatan pelayanan santunan korban kecelakaan lalu lintas, peningkatan kesadaran masyarakat untuk memenuhi kewajiban sesuai dengan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964, dan penanganan keselamatan lalu lintas. Kerja sama tersebut dalam upaya meningkatkan hubungan kerja dan dalam rangka meningkatkan pelayanan serta kesadaran masyarakat terhadap hak dan kewajibannya bagi pemakai sarana jalan raya. Kerja sama yang dibangun oleh para pucuk pimpinan Polri dan PT Jasa Raharja (Persero) berdasarkan pertimbangan sebagai berikut :

1). Bahwa perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya di bidang lalu lintas dan transportasi, ternyata tidak hanya memberikan manfaat, namun juga membawa dampak negatif antara lain timbulnya masalah-masalah di bidang lalu lintas seperti kecelakaan lalu lintas.

---

<sup>144</sup> “Keputusan Bersama Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) tentang Petunjuk Pelaksanaan santunan korban kecelakaan lalu lintas, peningkatan kesadaran masyarakat untuk memenuhi kewajiban sesuai Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dan pelaksanaan keselamatan lalu lintas”. Tanggal 22 April 2004 di Jakarta.

2). Korban kecelakaan lalu lintas baik luka ringan maupun luka berat dan ahli waris korban meninggal dunia sangat membutuhkan biaya untuk keperluan pengobatan maupun biaya pemakaman, oleh karenanya santunan asuransi kecelakaan lalu lintas harus diberikan dalam waktu dan jumlah yang tepat, untuk itulah perlu meningkatkan kualitas pelayanan santunan.

- a). Santunan terhadap korban kecelakaan lalu lintas yang dibayarkan oleh PT Jasa Raharja (Persero) berasal dari iuran wajib pemilik/pengusaha angkutan lalu lintas jalan dan penumpang angkutan umum, oleh karenanya perlu dilakukan kerja sama sebagai upaya untuk meningkatkan kesadaran masyarakat membayar iuran wajib.
- b). Untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas dan jumlah korban kecelakaan lalu lintas perlu dilakukan kerja sama dalam rangka meningkatkan penanganan keselamatan lalu lintas.

Maksud dan tujuan dari petunjuk pelaksanaan bersama peningkatan pelayanan santunan korban kecelakaan lalu lintas, peningkatan kesadaran masyarakat untuk memenuhi kewajiban sesuai dengan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan

Undang-undang No. 34 Tahun 1964, dan penanganan keselamatan lalu lintas ini adalah :

1). Maksud Petunjuk lapangan bersama ini, dimaksudkan untuk dijadikan pedoman bagi petugas lalu lintas Polri dan petugas PT Jasa Raharja (Persero) dalam rangka kerja sama untuk meningkatkan pelayanan santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas, meningkatkan kesadaran masyarakat dalam memenuhi kewajiban sesuai Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964, dan penanganan keselamatan lalu lintas.

a. Tujuan. Agar tercapai kesatuan tindak dan menghilangkan keraguan bagi masing-masing petugas di lapangan, sehingga dapat diperoleh hasil yang maksimal.

Bidang kerja sama ini meliputi :

- 1) Pelayanan santunan korban kecelakaan lalu lintas.
- 2) Kesadaran masyarakat memenuhi kewajiban sesuai Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964.
- 3) Penanganan keselamatan lalu lintas.

Pelaksanaan kerjasama antara Polri dengan PT Jasa Raharja, sudah selayaknya untuk lebih ditingkatkan karena fungsi dan tugas

Polri khususnya Polantas karena sangat erat kaitannya dengan tugas dan fungsi PT Jasa Raharja (Persero). Karena Tugas dan tanggung jawab PT Jasa Raharja (Persero) diantaranya adalah menyalurkan santunan jasa raharja kepada korban/ahli waris korban kecelakaan di jalan raya. Disinilah peranan Polisi khususnya fungsi Polisi lalu lintas dalam memberikan dukungan administrasi kelengkapan dan persyaratan akan hak santunan jasa raharja yang dibutuhkan oleh masyarakat yang mengalami kecelakaan di jalan raya sangat penting dan setrategis.

Peningkatan pelayanan santunan korban kecelakaan lalu lintas. Dalam upaya meningkatkan pelayanan satuan kepada korban/ahliwaris korban kecelakaan lalu lintas dengan mempercepat proses penyelesaian santunannya diatur sebagai berikut :

- 1). Satuan Lalu Lintas Polri (satuan kewilayahan yang menangani penyidikan kecelakaan lalu lintas), berkewajiban :
  - a). Memberikan kesempatan kepada petugas PT Jasa Raharja (Persero) di daerahnya masing-masing untuk mengetahui dan mencatat data kecelakaan lalu lintas dari buku Register Kecelakaan Lalu Lintas ( Model B-1) setiap hari.

- b). Memberikan laporan Polisi/copy laporan Polisi dan sketsa TKP kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban manusia ( meninggal dunia atau luka) yang telah disahkan pada kesempatan pertama kepada petugas PT Jasa Raharja (Persero) di daerahnya masing-masing selambat-lambatnya tiga kali dua puluh empat (3X24) jam setelah kecelakaan.
- 2). Bagi Kepolisian Sektor segera melaporkan kecelakaan lalu lintas yang terjadi diwilayahnya kepada Kepolisian Resor melalui format laporan LK, LP dan LT dalam waktu selambat-lambatnya satu kali dua puluh empat (1 X 24) jam.
- 3). Untuk kelancaran pelaksanaan kegiatan tersebut diatas :
- a). Pejabat Satuan Lalu Lintas Polri memberikan kesempatan kepada Petugas PT Jasa Raharja (Persero) untuk memcatat data kecelakaan, melalui unit laka lintas setiap hari
  - b). Setiap terjadi kecelakaan lalu lintas petugas yang mendatangi TKP dalam waktu selambat-lambatnya tiga kali dua puluh empat (3 X 24) jam wajib membuat Laporan Polisi dan sketsa gambar TKP kecelakaan lalu lintas yang diketahui dan ditanda

tangani oleh serendah-rendahnya Kasat Lantas untuk tingkat Polres/Ta dan Poltabes, Kasat Idik untuk tingkat Polda.

- c). Laporan Polisi dan sketsa gambar TKP kecelakaan lalu lintas atau copynya sebagaimana tersebut pada point 3) b) diatas selanjutnya disampaikan kepada petugas PT Jasa Raharja (Persero).
- d). Pejabat Satuan lalu Lintas Polri dapat menunjuk anggota Satuan Lalu Lintas Polri untuk membantu korban kecelakaan atau ahli warisnya guna mempercepat pengurusan santunan asuransi kecelakaan lalu lintas.

PT Jasa Raharja (Persero) dalam pelaksanaan kerjasama

- 1). Menunjuk petugas PT Jasa Raharja (Persero); Kantor Cabang, Kantor Perwakilan, dan petugas didaerah Kabupaten dan atau Kota untuk :
  - a). Mencatat data kecelakaan lalu lintas dari buku Register Kecelakaan Lalu Lintas (Model B-1) setiap hari.
  - b). Mengambil copy Laporan Polisi (LP) dan sketsa TKP kecelakaan lalu lintas yang telah disahkan.

- 2). Petugas PT Jasa Raharja (Persero) serendah-rendahnya Penanggung jawab SAMSAT menyediakan, mengisi dan menandatangani pengajuan santunan berdasarkan Laporan Polisi/copy Laporan Polisi dan sketsa TKP yang diterima dari Satuan Lalu Lintas Polri dalam rangka penyelesaian santunan bagi korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas.
- 3). Untuk kelancaran pelaksanaan kegiatan sebagaimana dimaksud angka 1) tersebut diatas, petugas PT Jasa Raharja (Persero) yang ditunjuk dilengkapi dengan Surat Perintah Tugas dari Kepala Cabang/Perwakilan di daerah masing-masing.

#### Penelitian Bersama

- 1). Terhadap suatu peristiwa yang masih diragukan oleh PT Jasa Raharja (Persero) apakah merupakan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 atau bukan, PT Jasa Raharja (Persero) dapat melakukan penelitian di lapangan.
- 2). Dalam hal hasil penelitian PT Jasa Raharja (Persero) menyimpulkan bahwa peristiwa tersebut bukan kecelakaan lalu lintas, maka petugas PT Jasa Raharja (Persero)

mengusulkan kepada Pejabat Satuan Lalu Lintas Polri untuk melakukan penelitian bersama.

- 3). Dalam hal hasil penelitian bersama masih terdapat perbedaan kesimpulan antara PT Jasa Raharja (Persero) dengan Satuan Polisi Lalu Lintas, maka perbedaan kesimpulan tersebut dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan (BAP) yang dibuat oleh Penyidik Polri pada satuan lalu lintas untuk dapat dijadikan pertimbangan hakim.
- 4). Biaya untuk melakukan penelitian bersama dibebankan kepada PT Jasa Raharja (Persero).

Peningkatan Kesadaran masyarakat dalam memenuhi kewajiban sesuai Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964. Dalam upaya meningkatkan kesadaran masyarakat membayar Iuran Wajib dan Sumbangan Wajib bagi para pemilik/pengusaha angkutan lalu lintas jalan, bagi para pihak tersebut diatas, diatur sebagai berikut :

#### Kepolisian Negara Republik Indonesia

- 1). Satuan Lalu Lintas Polri yang membidangi tugas-tugas operasional berkewajiban :

a). Menerima dan memberikan respons positif atas surat permohonan yang diajukan oleh Kepala Cabang/Kepala Bagian Operasi/Kepala Unit Operasi/Kepala Perwakilan PT Jasa Raharja (Persero) dalam rangka pelaksanaan pungutan Iuran Wajib dari para pengusaha alat angkutan penumpang umum dan sumbangan wajib dari pemilik/pengusaha angkutan lalu lintas jalan melalui pemeriksaan kendaraan bermotor maupun yang berkaitan dengan urusan pengesahan/administrasi kendaraan bermotor sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

b). Apabila pada saat pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan ditemukan kendaraan bermotor yang bersangkutan belum melunasi kewajibannya dapat melakukan tindakan represif yustisi melalui acara pemeriksaan singkat dan selanjutnya diajukan ke sidang pengadilan.

Untuk kelancaran pelaksanaan kegiatan tersebut diatas :

a). Pejabat Satuan Lalu Lintas Polri yang berwenang, menunjuk personil polri yang akan ditugaskan untuk melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor sesuai

dengan permohonan dari pejabat PT Jasa Raharja (Persero) yang berwenang untuk tugas dimaksud.

b). Dalam rangka operasi bersama/pemeriksaan gabungan dapat diikutsertakan instansi lain sesuai dengan kepentingannya, untuk itu pejabat Satuan Lalu Lintas Polri dapat mengkoordinasikan tugas-tugas tersebut dengan pihak PT Jasa Raharja (Persero).

PT Jasa Raharja (Persero)

- 1). Menunjuk petugas PT Jasa Raharja (Persero) kantor Cabang/Perwakilan melakukan analisa dan evaluasi terhadap tingkat ketidak taatan masyarakat terhadap Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964.
- 2). Apabila dari hasil analisa dan evaluasi diperoleh data terjadinya kecenderungan ketidak taatan, maka segera melakukan koordinasi dengan satuan lalu lintas Polri setempat dalam rangka mengambil langkah-langkah penertiban.
- 3). Secara periodik menyampaikan surat pemberitahuan yang ditanda tangani oleh Kepala Cabang/Perwakilan PT Jasa Raharja (Persero) bersama Pejabat Satuan Lalu Lintas Polri setempat, kepada para pengusaha/pemilik alat angkutan

umum untuk mengingatkan tentang kewajiban yang harus dipenuhi.

#### Penanganan Keselamatan Lalu Lintas

- a. Untuk meningkatkan penanganan keselamatan lalu lintas, Kepolisian Negara Republik Indonesia dan PT Jasa Raharja (Persero) bersama-sama menyusun program penanganan keselamatan lalu lintas secara berlanjut oleh Direktur Lalu Lintas Babinkam Polri dan Direktur Operasi PT Jasa Raharja (Persero).
- b. Guna pelaksanaan Juklak bersama ini, Kepolisian Negara Republik Indonesia dan PT Jasa Raharja (Persero) membentuk Tim Teknis di Tingkat Pusat dengan ketentuan sebagai berikut :
  - (1). Susunan Keanggotaan Tim terdiri dari pejabat yang terkait secara terpadu baik dari Direktorat Lalu Lintas Babinkam Polri maupun PT Jasa Raharja (Persero Kantor Pusat.
  - (2). Tim Teknis dalam melaksanakan analisa dan evaluasi pelaksanaan proses penyelesaian santunan kepada korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas, dan peningkatan kesadaran masyarakat memenuhi

kewajiban sesuai Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 serta upaya penanganan keselamatan lalu lintas, menyelenggarakan rapat koordinasi teknis sebagai berikut :

- a). Secara periodik dilaksanakan setiap tiga bulan sekali;
- b). Secara insidental dapat dilaksanakan sesuai dengan kebutuhan.

c. Untuk melaksanakan tersebut butir 3.a di atas, akan dilakukan kegiatan sebagai berikut :

- (1). Tim Teknis di Tingkat Pusat melaksanakan analisa dan evaluasi serta menginventarisir kegiatan kebutuhan pengadaan sarana prasarana penanganan keselamatan lalu lintas.
- (2). Hasil analisa dan evaluasi poin 1) huruf c di atas disampaikan kepada PT Jasa Raharja (Persero) dan selanjutnya atas dasar skala prioritas dan kemampuan perusahaan akan dicantumkan dalam Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan setiap tahunnya.

Dukungan pelaksanaan pelayanan santunan kecelakaan lalu lintas serta meningkatkan kesadaran masyarakat memenuhi kewajibannya sesuai dengan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 sebagai berikut :

- a. Prosedur dan administrasi kegiatan operasional disesuaikan dengan menggunakan ketentuan-ketentuan yang berlaku di lingkungan masing-masing.
- b. Anggaran untuk mendukung upaya peningkatan pelayanan dan peningkatan kesadaran masyarakat dalam memenuhi kewajibannya serta penanganan keselamatan lalu lintas, sesuai dengan petunjuk tingkat pusat dan ketentuan yang berlaku

Dengan demikian maka kerjasama antara Kepolisian Republik Indonesia (khususnya Satuan Polisi Lalu Lintas) dengan PT Jasa Raharja (Persero) berjalan dengan baik. Karena telah tertata sedemikian rupa dari pusat antara ( Kapolri dengan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) guna mendukung Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) dalam memupuk iuran dan sumbangan wajib dari masyarakat hingga penyalurannya kepada masyarakat melalui santunan jasa raharja.

**DATA KECELAKAAN LALU LINTAS DIREKTORAT KEPOLISIAN DAERAH  
JAWA TENGAH PERIODE TAHUN 2001 -2005<sup>145</sup>**

Sumber Data yang dapat di capai adalah :

1. Polwil Banyumas
2. Polwil Pekalongan
3. Polwil Pati
4. Polwil Surakarta
5. Polwil Kedu
6. Polwil Tabes Semarang

**Tabel 3** : Data Kecelakaan 2001 – 2005 Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Tengah

NO	TAHUN	JUMLAH KEJADIAN	AKIBAT			
			MD	LB	LR	RUGI MATERIL
1.	2001	1342	1174	675	1.033	Rp. 4.029.580.000,-
2.	2002	1227	935	540	1.264	Rp. 4.317.286.000,-
3.	2003	701	516	432	691	Rp. 3.202.123.500,-
4.	2004	846	739	430	920	Rp. 3.497.608.000,-
5.	2005	743	735	364	593	Rp. 4.093.077.000,-
<b>6.</b>	<b>JUMLAH</b>	<b>4.859</b>	<b>4.099</b>	<b>2.441</b>	<b>4.501</b>	<b>Rp.19.139.674.500,-</b>

Sumber Data : Data Primer yang diolah

<sup>145</sup>

Data Kecelakaan lalu lintas Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Tengah Tahun 2001-2005

**2. Tanggung Jawab Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) Dalam Penyaluran Santunan Asuransi Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya.**

**2.1 Penyaluran Pembayaran Jasa Raharja**

PT Jasa Raharja (Persero) dalam menyalurkan pembayaran santunan jasa raharja sesuai dengan ketentuan Undang-undang No. 33 dan 34 Jo. PP No. 17 dan 18 Tahu 1965 serta Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 dan 416/KMK.06/2001 selama lima tahun terakhir dari tahun 2001 – 2005 di wilayah Jawa Tengah adalah sebagai berikut :

**TABEL 4 : DATA PENYALURAN DANA SANTUNAN ASURANSI JASA RAHARJA TAHUN 2001 – 2005 di WILAYAH JAWA TENGAH<sup>146</sup>**

TH	Meninggal dunia (A)		Luka dan Cacat Tetap (B)		Jumlah (A) & (B)		Naik/Turun	%
	Krb	Santunan	Krb	Santunan	Krb	Santunan		
2001	3.223	23.455.402.000	6.995	15.397.132.983	10.218	38.852.534.983	11.435.090.463	41,71%
2002	3.429	40.042.500.000	8.808	27.206160.409	12.237	67.248.660.409	28.396.125.426	73,09%
2003	3.953	40.897.770.350	10.068	31.266.332.534	14.021	72.164.102.884	4.915.442.475	7,31%
2004	4.288	45.331.562.326	12.361	38.424.585.021	16.469	83.756.147.347	11.592.044.463	16,06%
2005	4.605	48.836.865.024	13.525	43.993.149.053	18.130	92.830.014.077	9.073.866.730	10,83%

Sumber : Data Primer PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Semarang Tahun 2005 yang diolah

<sup>146</sup> Data penyaluran pembayaran dana Santunan Asuransi Jasa Raharja Tahun 2001-2005 di Wilayah Jawa Tengah

Ditegaskan dalam Undang-undang No. 33 Tahun 1964 Pasal 3 ayat (1) a. Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan. Ditegaskan pula dalam PP No. 17 Tahun 1965 Pasal 2 ayat (1) Untuk Jaminan Pertanggung jawaban kecelakaan diri dalam Peraturan pemerintah ini, tiap penumpang kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, untuk tiap perjalanan wajib membayar suatu iuran. ayat (2) Jumlah iuran wajib yang dimaksudkan pada ayat (1) pasal ini, ditentukan oleh Menteri menurut suatu tarif yang bersifat progresif.

Pasal 8 Dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang diurus dan dikuasai oleh suatu Perusahaan Negara, menurut Undang-undang No. 19 Prp tahun 1960 tentang Perusahaan Negara, yang khusus ditunjuk oleh Menteri adalah PT Jasa Raharja (Persero). Perusahaan Negara tersebut merupakan penanggung Pertanggung jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.

Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan lalu Lintas Jalan Pasal 2 ayat (1) Pengusaha/pemilik alat angkatan lalu lintas jalan diharuskan memberi sumbangan wajib setiap tahun kepada Dana yang dimaksud dalam pasal 1. Ayat (2) Jumlah sumbangan wajib tersebut ditentukan berdasarkan Peraturan Pemerintah. Ditegaskan pula dalam Peraturan pemerintah No. 18 Tahun 1965 Pasal 2 ayat (1) Tiap pengusaha /pemilik alat angkatan lalu lintas jalan diwajibkan memberi sumbangan setiap tahunnya untuk dana kecelakaan lalu lintas jalan. Jumlah sumbangan wajib tersebut ditentukan oleh Menteri menurut suatu tarif yang progresif. Pasal 8 Dana kecelakaan lalu lintas jalan diurus dan dikuasai oleh suatu Perusahaan Negara menurut Undang-undang No. 19 Prp. Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara, yang khusus di tunjuk oleh menteri untuk itu.

Menteri Urusan pendapatan, Pembiayaan dan Pengawasan Republik Indonesia No. BAPNI-3-3 menetapkan Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja untuk melaksanakan penyelenggaraan dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang dan dana kecelakaan lalu lintas jalan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang telah diatur oleh Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah No.17 dan 18 Tahun 1965.

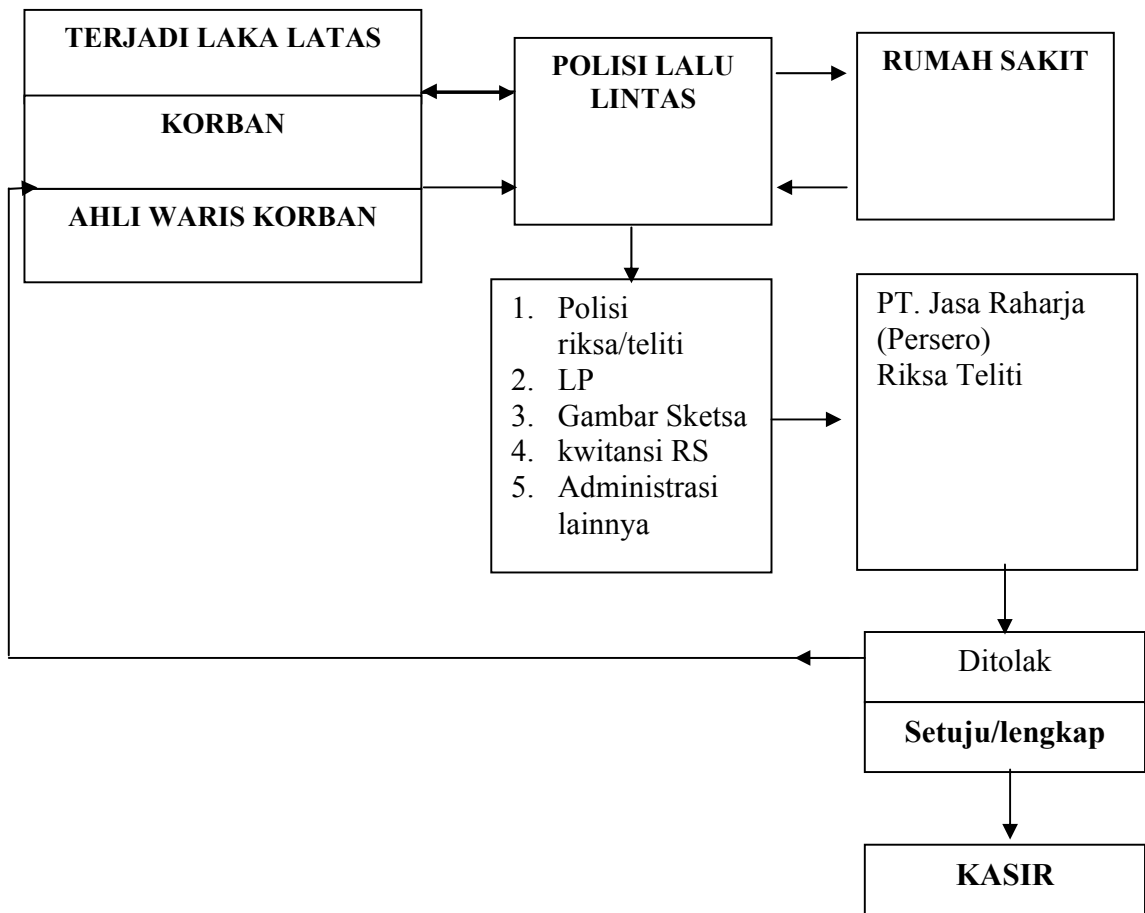
PT Jasa Raharja (Persero) dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sebagai Perusahaan Negara yang bergerak dalam bidang perasuransian telah memberikan jaminan pertanggungan kepada korban/ahli waris korban kecelakaan di jalan raya. PT Jasa Raharja (Persero) dalam penyaluran santunan telah menetapkan konsep dengan “Prinsip tepat pelayanan santunan”<sup>147</sup> yaitu :

- a. Tepat informasi, Diperolehnya informasi yang akurat tentang kecelakaan alat angkutan umum dan lalu lintas jalan sedini mungkin serta diberitahukan kepada korban atau ahli waris.
- b. Tepat jaminan, Pemberian santunan kepada korban atau ahli waris korban dipastikan sesuai dengan ketentuan dan ruang lingkup serta nilai jaminan.
- c. Tepat subjek, Penerima santunan adalah korban/ahli waris korban yang benar-benar berhak.
- d. Tepat waktu, pelayanan penyelesaian santunan mulai dari proses pengajuan sampai dengan penyerahan santunan.
- e. Tepat tempat, Penyerahan santunan diupayakan sedekat mungkin dengan domisili korban dan atau ahli waris korban.

---

<sup>147</sup> PT. Jasa Raharja, 1999, *Pedoman Penyelesaian Santunan Jasa Raharja*, Jakarta, hal. 4-5

**BAGAN 3 : MEKANISME KEPENGURUSAN SANTUNAN JASA RAHARJA<sup>148</sup>**



Data : Primer Sekunder yang dikolaborasi dan diolah

<sup>148</sup> Bagan Mekanisme pengurusan Santunan Jasa Raharaja

Maksud dan tujuannya mekanisme tersebut adalah sebagai pedoman bagi Polri dan PT Jasa Raharja (Persero) untuk meningkatkan pelayanan santunan bagi korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya dalam pengurusan santunan jasa raharja. Berpedoman pada peraturan tersebut diatas, maka PT Jasa Raharja (Persero), menetapkan sistem pelayanan santunan jasa raharja kepada setiap korban /ahli waris korban dengan pola terpadu. Kepolisian (Satuan lalu lintas) selaku petugas yang memberikan pertolongan awal dan pengajuan administrasi kepengurusan santunan kepada PT Jasa Raharja (Persero). Dengan harapan bahwa santunan tersebut tepat sasaran dan tepat pada waktunya. Kerjasama terpadu tersebut sebagai implementasi dari Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan penumpang dan PP No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan penumpang. Serta Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana kecelakaan lalu lintas jalan dan Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan pelaksanaan dana kecelakaan lalu lintas jalan.

PT Jasa Raharja (Persero) cabang Semarang, berpedoman pada keputusan kerjasama diatas dilanjutkan dengan pihak Kepolisian Daerah Jawa Tengah dalam upaya pelaksanaan dan

pelayanan santuna jasa raharja. Dengan pola kerjasama tersebut sebagai wujud kebersamaan dalam pelayanan terhadap masyarakat khususnya bagi mereka yang mengalami kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan pada Undang-undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia maka Pasal 13 Tugas Pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah :

- a. memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- b. menegakkan hukum; dan
- c. memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Dengan demikian maka kerjasama antara Kepolisian Daerah Jawa Tengah dengan pihak PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Semarang akan semakin solit dan semakin sinergis dalam upaya saling mendukung. Selanjutnya akan di sajikan sistem dan syarat-syarat serta cara pengurusan santunan jasa raharja adalah sebagai berikut :

Syarat-syarat pengajuan santunan jasa raharja<sup>148</sup>

- a. Untuk korban meninggal dunia tanpa biaya rawat.
  - 1). Laporan Polisi dan sketsa gambar.
  - 2). Surat kematian dari Rumah Sakit.

---

<sup>148</sup> Dialog Miskam Setiawan, Kabag Pelayanan PT Jasa Rahara (Persero) Cabang Semarang, Data diperoleh, Tanggal 1 Juli 2005

- 3). Surat keterangan ahli waris diisi dan disahkan oleh Lurah/Kepala Desa (blangko disediakan jasa raharja).
  - 4). Photo copy KTP korban dan ahli waris korban.
  - 5). Photo copy kartu keluarga.
  - 6). Photo copy surat nikah bagi korban yang telah menikah.
  - 7). Akte kelahiran bagi korban yang belum menikah
- b. Untuk korban luka-luka
- 1). Laporan polisi dan sketsa gambar.
  - 2). Kwitansi asli dan sah atas biaya perawatan /pengobatan dari Rumah Sakit/Dokter/apotik sesuai resep dokter yang merawat.
  - 3). Keterangan kesehatan Dokter yang merawatnya (blangko di sediakan jasa raharja).
  - 4). Photo copy KTP korban.
  - 5). Surat kuasa bermeterai cukup dari korban kepada penerima santunan (bila dikuasakan) diketahui ketua RT tempat tinggal korban dan photo copy KTP penerima santunan.

- 6). Untuk kwitansi biaya perawatan atas nama orang lain/PO sebagai pihak yang membiayai perawatan diperlukan Surat kuasa seperti tersebut no. 4.
  - 7). Photo copy surat rujukan (apabila korban pindah rumah sakit lain)
- c. Untuk Korban Cacat Tetap.
- Seperti tersebut pada huruf B dan Surat keterangan Cacat Tetap dari dokter yang merawat.
- d. Untuk Korban Luka –luka kemudian meninggal dunia
- 1). Laporan Polisi dan sketsa gambar.
  - 2). Kwitansi asli dan sah atas biaya perawatan /pengobatan dari rumah sakit/dokter/apotik sesuai resep dokter yang merawatnya.
  - 3). Keterangan kesehatan dokter yang merawat (Blangko disediakan jasa raharja).
  - 4). Photo copy surat rujukan (apabila korban pindah rumah sakit lain).
  - 5). Surat Keterangan ahli waris diisi dan disahkan oleh Lurah/Kepala Desa (blangko disediakan jasa raharja).
  - 6). Photo copy KTP ahli waris korban.
  - 7). Photo copy kartu keluarga

- 8). Photo copy Surat nikah bagi orban yang telah menikah.
- 9). Photo copy akte kelahiran bagi korban yang belum menikah.

Kerjasama antara Polri dan PT Jasa Raharja (Persero) di wilayah Jawa Tengah sangat baik dan saling mendukung, kelengkapan dan persyaratan yang telah di sediakan PT. Jasa Raharja (Persero) cukup memberikan simpati masyarakat. Namun demikian penulis dalam penelitian justru berbalik, para korban dan ahli waris korban mengeluh kesulitan dalam pengurusan jasa raharja. Ini suatu kenyataan dan sangat ironis Polisi dengan paradigma baru yang telah mereformasi dan mereposisi diri sebagai pengayom pelindung dan pelayan masyarakat. Demikian juga pelayanan di Kantor Cabang semarang yang didapati penulis terdapat pelayanan yang kurang simpatik sebagai cermin pelayanan masyarakat. Namun demikian tanggung jawab PT Jasa Raharja (Persero) telah sesuai yang diamanatkan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964.

Dari hasil data pembayaran santunan dari tahun-ketahun di dapatkan hasil kecelakaan lalu lintas cenderung

meningkat. Peningkatan terjadinya kecelakaan ini akibat dari berbagai faktor, ruas jalan sempit, karena jalan rusak, licin, tanjakan, turunan atau jalan berkelok-kelok dan semakin banyaknya kendaraan, atau karena kesalahan manusia (*human error*). Namun demikian masih banyak di dapati di lapangan penelitian ternyata dari jumlah sekian banyak korban kecelakaan lalu lintas tidak semua berhasil mendapatkan haknya yaitu santunan jasa raharja, dengan alasan karena tidak dijamin oleh Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964. Seandainya mereka mendapatkan dengan proses waktu yang cukup lama dan terkesan berbelit-belit.

PT Jasa Raharja (Persero) cenderung memperhatikan kecelakaan yang bersifat besar dan kolektif contoh kecelakaan Truk tronton No. Pol. Z-9007-HL yang dikemudikan oleh Wawan di jalan raya Semarang – Magelang KM. 41-42 Dusun Ketekan Desa Jambu Kecamatan Jambu Kabupaten Semarang<sup>149</sup>. Terjadi pada hari Minggu tanggal 11 Juli 2004 jam 13.15 Wib yang menewaskan 14 orang luka berat 4 orang akibat tronton tersebut tidak mampu melintasi tanjakan sehingga mundur

---

<sup>149</sup> Data Laka Lantas Pada Polres Semarang Periode Bulan Juli 2004.

dan menimpa warga yang sedang punya hajatan. PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Semarang melakukan tindakan memberikan santunan jasa raharja secara kolektif di Kabupaten Semarang. Santunan tersebut dilaksanakan di pendopo Kabupaten Semarang di terima Oleh Bupati Semarang Bambang Guritno beserta korban dan ahli waris korban<sup>150</sup>.

PT Jasa Raharja (Persero) pada tanggal 24 Agustus 2005 membayarkan santunan kecelakaan untuk para ahli waris korban kecelakaan tunggal Bus Damri No. Pol. AB-2924-C, disebabkan karena kecerobohan sopir (*human error*) sehingga bus Damri tersebut masuk kedalam sungai Kalianyar, Gombong, Kabupaten Kebumen pada tanggal 19 Agustus 2005. Santunan di bayarkan kepada ahli waris korban tanpa mengurus santunannya namun justru pihak PT Jasa Raharja (Persero) mendatangi dan memberikan santunan kepada para ahli waris korban. Korban sebanyak 13 orang meninggal dunia di tempat kejadian, jumlah santunan jasa raharja yang harus di bayarkan adalah sebesar Rp. 130.000.000,- ( seratus tiga puluh juta rupiah). Santunan

---

<sup>150</sup> Suara Merdeka. 26 Juli 2004, hal. 2

tersebut diberikan kepada korban/ahliwaris korban dipendopo Kabupaten Kebumen oleh PT Jasa Raharja (Persero) cabang Jawa Tengah, bekerja sama dengan pihak Pemerintah Daerah Kabupaten Kebumen yang diwakili oleh H. Sutadji,SE,MM selaku Kabag Pelayanan menyampaikannya santunan jasa raharja melalui Bupati Kebumen Dra. Rustriningsih atas nama keluarga korban selaku warga Kabupaten Kebumen.<sup>151</sup>

Berbeda dengan kecelakaan yang bersifat tunggal harus dipenuhi dengan administrasi lengkap contoh Endang Sudarni saat mengendarai sepeda motor No. Pol. H-4810-CG mengalami kecelakaan di jalan Gatot Sobroto Ungaran pada hari Jum'at tanggal 6 Januari 2006 jam 09.45 Wib menabrak penyeberang jalan sehingga mengakibatkan luka berat. Korban (Suryati) saat melakukan pengurusan hak atas jasa raharja membutuhkan waktu yang sangat panjang dan terkesan berbelit-belit<sup>152</sup>.Kondisi seperti ini cermin ketidak tahuan masyarakat dan minimnya sosialisasi PT Jasa Raharja (Persero) tentang santunan jasa raharja kepada masyarakat.

---

<sup>151</sup> Suara Merdeka 25 Agustus 2005, hal. 27

<sup>152</sup> Suara Merdeka, 20 Januari 2006, hal. 20

### 2.1.1 Tujuan santunan jasa raharja

Tujuan utama dari pertanggung jawaban sosial yang diberikan oleh Pemerintah melalui Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang ditegaskan disini adalah PT Jasa Raharja (Persero) dalam upaya memberikan atau menyediakan suatu bentuk jaminan tertentu kepada seseorang atau anggota masyarakat yang menderita kerugian dalam memperjuangkan hidupnya dan keluarganya khususnya yang bergerak dan menggunakan sarana jalan raya adalah sebagai berikut :

#### 1). Pertanggung jawaban sosial

Pada dasarnya, setiap warga negara harus mendapatkan perlindungan terhadap kerugian yang diderita karena risiko-risiko yang ditimbulkannya. Selanjutnya Pemerintah melalui BUMN PT Jasa Raharja (Persero) menyelenggarakan pertanggung jawaban sosial ini adalah untuk memberikan jaminan sosial bagi anggota masyarakat yang mengalami musibah akibat risiko kecelakaan di jalan raya dalam memperjuangkan hidup dan kehidupannya untuk meningkatkan perekonomiannya. Ini adalah merupakan tujuan khusus dalam pertanggung jawaban, sedangkan tujuan yang

lebih luas lagi berkaitan dengan pemberian santunan jasa raharja adalah supaya dengan terlaksananya tujuan khususnya, tercapai juga suatu masyarakat yang terlindungi sejahtera adil dan makmur.

Dengan terlaksananya penyaluran santunan jasa raharja secara baik, adil dan jujur adalah menjadi tujuan Pemerintah dalam upaya melaksanakan program Pembangunan Nasional yaitu mewujudkan satu masyarakat adil dan makmur yang merata materiil dan spirituil berdasarkan Pancasila. Oleh sebab itu maka penyaluran santunan jasa raharja semakin disederhanakan dan sosialisasi semakin digalakkan oleh PT Jasa Raharja (Persero) dengan maksud dan tujuan perlindungan atas pertanggung jawaban asuransi jasa raharja dapat menyentuh seluruh aspek kehidupan masyarakat khususnya bagi mereka yang mengalami musibah kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Diharapkan dengan santunan jasa raharja yang diterima oleh korban atau ahli waris korban dapat berguna dan bermanfaat sekaligus meringankan dari beban dan derita dari risiko kecelakaan di jalan raya.

2). Gotong royong

Dengan alasan yang cukup konkrit oleh Pemerintah, dikarenakan keadaan perekonomian yang belum mengizinkan bahwa untuk memberikan pertanggung jawaban atas segala akibat yang ditimbulkan dari peristiwa kecelakaan lalu lintas di jalan raya maka, oleh Pemerintah diusahakan dan dilakukan secara gotong royong.

Dari kegotong royongan ini adalah untuk membentuk dana-dana yang cara pemupukannya dilakukan dengan mengadakan iuran dan sumbangan wajib, sebagaimana ditegaskan dalam penjelasan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung jawaban Kecelakaan Penumpang, dimana akan dianut prinsip bahwa yang dikenakan iuran dan sumbangan wajib adalah mereka yang mampu saja.

Selanjutnya hasil pemupukannya secara gotong royong tersebut akan dilimpahkan kepada perlindungan jaminan sosial masyarakat. Dengan demikian tujuan utama dari kegotong royongan ini adalah jaminan sosial masyarakat yang menjadi pokok tujuan yang karena menjadi korban risiko-risiko karena memperjuangkan hidup dan kehidupannya dalam memperjuangkan ekonominya.

Gotong royong sebagai sarana yang efektif dan efisien dalam pemupukan dana dari masyarakat. Cara inilah yang ditempuh Pemerintah melalui BUMN PT Jasa Raharja (Persero) untuk bergotong royong membantu penderitaan masyarakat yang mengalami musibah kecelakaan di jalan raya.

#### 2.1.2 Wujud Santunan Asuransi Jasa Raharja

Sebagaimana ditegaskan dalam ketentuan –ketentuan diatas bahwa wujud dari santunan asuransi jasa raharja adalah berwujud uang tunai. Ditegaskan dalam Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor : 415/KMK.06/200 Pasal 1 ayat (1) Penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan selama berada di dalam alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, dan di laut atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan. Ayat (2) Jumlah santunan sebagaimana di maksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut :

a. Ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah).

b. Penumpang yang mendapat cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya di hitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1965 dari besarnya santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf (a).

Peraturan Pemerintah No. 10 ayat (3) dalam hal cacat tetap yang dimaksudkan dalam ayat (2) sub b pasal ini, ganti kerugian

c. Penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter maksimum sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah). Pasal 3 Dalam hal penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan selama berada di dalam alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut dan udara tidak mempunyai ahli waris, kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan diberikan penggantian biaya penguburan sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah). Ini suatu bentuk konkrit negara melalui BUMN, dalam upaya memberikan perlindungan terhadap rakyatnya.

2.2. Apabila gagal penyaluran atas santunan jasa raharja tidak sampai ke kepada korban/ahli waris korban.

Mengenai tuntutan ganti rugi atas santunan jasa raharja harus diajukan dalam waktu tertentu. Diluar waktu itu akan mengakibatkan gugurnya hak atas ganti rugi atau santunan jasa raharja atau kadaluwarsa atau karena tiadanya hubungan hukum atau tidak dijamin oleh Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 atau PT Jasa Raharja (Persero).

#### 2.2.1 Kadaluwarsa

Ditegaskan dalam pasal 18 Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 :

(1) Hak atas pembayaran Dana seperti dimaksudkan pada Pasal 10 ayat (1) diatas dinyatakan gugur, dalam hal-hal sebagai berikut :

- a. Jika tuntutan pembayaran Dana tidak diajukan dalam waktu enam bulan sesudah terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan yang bersangkutan;
- b. Jika tidak diajukan gugatan terhadap Perusahaan pada Pengadilan perdata yang berwenang dalam waktu enam bulan sesudah tuntutan pembayaran Dana ditolak secara tertulis oleh Direksi Perusahaan;

c. Jika hak hak pembayaran Dana tidak direalisasikan dengan suatu penagihan kepada Perusahaan atau kepada Instansi Pemerintah atau pihak lain yang dimaksudkan pada pasal 16 (2) diatas dalam waktu tiga bulan sesudah hak tersebut diakui, ditetapkan atau disahkan.

(2) Perusahaan berhak menolak tuntutan-tuntutan pembayaran Dana, jika pemeriksaan/bantuan dokter sebagaimana dimaksudkan pada pasal 10 ayat-ayat (5) dan (6) diatas, tidak diterima oleh yang bersangkutan.

(3) Setelah pembayaran Dana dilaksanakan, Perusahaan tidak mempunyai kewajiban apapun lagi untuk melakukan suatu pembayaran selanjutnya.

#### 2.2.2 Tidak dijamin

Sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 13 Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965, hak atas pembayaran dana seperti termaksud pada pasal 10 dinyatakan tidak ada, dalam hal-hal sebagai berikut :

a. Jika korban/ahliwarisnya telah mendapat jaminan berdasarkan Undang-undang No. 33 tahun 1964;

b. Bunuh diri, percobaan bunuh diri atau sesuatu kesengajaan lain pada pihak korban atau ahliwarisnya;

c. Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada waktu korban sedang :

- 1). Dalam keadaan mabuk atau tidak sadar.
- 2). Melakukan perbuatan kejahatan,
- 3). Ataupun diakibatkan oleh suatu terjadi karena korban mempunyai cacat badan atau keadaan badaniah/rochaniah luar biasa lain;

d. Kecelakaan yang terjadi langsung disebabkan oleh penggunaan kendaraan bermotor atau kereta api yang bersangkutan dalam fungsinya sebagai alat angkutan lalu lintas jalan. Yaitu misal dalam hal-hal sebagai berikut :

- 1). Alat angkutan lalu lintas jalan yang bersangkutan sedang dipergunakan untuk turut serta dalam suatu perlombaan kecakapan atau kecepatan.
- 2). Kecelakaan terjadi pada waktu didekat alat angkutan lalu lintas jalan yang bersangkutan ternyata ada akibat-akibat gempa bumi atau

- letusan gunung berapi, angin puyuh atau sesuatu gejala geologi atau meteorologi lain;
- 3). Kecelakaan, akibat dari sebab yang langsung atau tidak langsung mempunyai hubungan dengan perang, bencana perang atau suatu keadaan perang lainnya.
  - 4). Kecelakaan akibat dari senjata-senjata perang;
  - 5). Kecelakaan akibat dari suatu perbuatan dalam penyelenggaraan suatu perintah, tindakan atau peraturan dari pihak ABRI atau asing yang diambil berhubungan dengan sesuatu keadaan tersebut diatas; kecelakaan akibat dari melalaikan sesuatu perbuatan dalam penyelenggaraan tersebut
  - 6). Kecelakaan yang diakibatkan oleh alat angkutan lalu lintas jalan yang dipakai, atau di konfiskasi, atau direkwisisi, atau disita untuk tujuan-tujuan tindakan ABRI.
  - 7). Kecelakaan yang terjadi akibat reaksi inti atom.

Dua hal tersebutlah, oleh Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) tidak mendapatkan hak atas santunan jasa raharja. Sekalipun peristiwa kejadian kecelakaan terjadi di jalan raya dan merupakan kecelakaan lalu lintas jalan raya.

### 2.2.3 Agar mendapat santunan dari PT Jasa Raharja (Persero)

PT Jasa Raharja (Persero) membuka kesempatan kepada korban /ahli waris korban untuk mengajukan surat permohonan bantuan sosial atau egrasia Keputusan Direksi No. 79/IV/1991 tanggal 12 April 1991. Surat bantuan sosial tersebut dibuat oleh korban/ahliwaris korban dengan surat yang diketahui oleh Kepala Kelurahan dan Camat dengan menerangka bahwa korban atau ahli waris korban sebagai orang yang tidak mampu atau miskin.

Bantuan sosial tersebut besarnya ditentukan oleh pihak PT Jasa Raharja (Persero) menurut kreteria yang telah ditentukan oleh Direksi PT Jasa Raharja (Persero). Jika dikabulkan maka balasan surat tersebut akan segera dibalas dan dialamatkan kepada korban/ahli waris korban. Namun tidak semua permohonan bantuan sosial kecelakaan lalu lintas jalan tersebut dapat dikabulkan oleh pihak PT Jasa Raharja (Persero).

### 2.3. Tanggung jawab PT Jasa Raharja (Persero)

#### 2.3.1 Memenuhi kewajiban Undang-undang No. 33 dan 34 tahun 1964 untuk menyalurkan santunan jasa raharja.

Setelah korban atau ahli waris korban memenuhi persyaratan sebagaimana di maksud oleh Undang-undang No. 33 dan 34 tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah No. 17 dan 18 tahun 1965 dari Kepolisian Lalu Lintas, persyaratan kelengkapan tersebut di bawa kepada PT Jasa Raharja, untuk selanjutnya di cek dan diteliti. Persyaratan tersebut layak untuk mendapatkan dan dinyatakan lengkap maka pihak korban atau ahli waris korban diperintahkan menunggu dan selanjutnya menerima santunan jasa raharja melalui kasir berwujud uang tunai sesuai dengan ketentuannya.

Namun jika persyaratan dinyatakan tidak lengkap atau karena persyaratannya kurang lengkap maka pihak (korba/ahli waris korban) masih diberikan kesempatan untuk melengkapi jika kurang lengkap, namun jika tidak berhak menurut dan berdasarkan undang-undang tersebut korban atau ahli waris untuk mengajukan permohonan bantuan sosial egrasia.

Kewajiban PT Jasa Raharja (Persero) adalah BUMN yang mempunyai tugas dan tanggung jawab menghimpun dana dari masyarakat berupa iuran dan sumbangan wajib yang selanjutnya menyalurkannya kembali melalui santunan asuransi jasa raharja kepada korban atau ahli waris korban yang mengalami kecelakaan di jalan raya. Akhirnya dalam jangka waktu tertentu atau satu sampai dua bulan berikutnya dikirimlah surat yang berisi jawaban dan penegasan korban atau ahli waris korban berhak mendapatkan santunan jasa raharja atau ditolak. Inilah bentuk konkrit tugas dan tanggungjawab penyaluran santunan jasa raharaja.

2.3.3 Dana santunan jasa raharja harus sampai kepada korban/ahliwaris korban secara langsung.

Sebagaimana ditegaskan dalam prinsip PT Jasa Raharja (persero) dalam menyalurkan santunan jasa raharja adalah sebaga berikut :

- 1). Tepat informasi, diperolehnya informasi yang akurat tentang kecelakaan alat angkutan umum dan dan lalu lintas jalan sedini mungkin serta diberitahukan kepada korban atau ahli waris korban tentang haknya dengan tepat dan jelas.

- 2). Tepat jaminan, pemberian santunan kepada korban atau ahli waris korban dipastikan sesuai dengan ketentuan dan ruang lingkup serta nilai jaminan.
- 3). Tepat sbjek, penerima santunan adalah korban/ahli waris korban yang benar-benar berhak.
4. Tepat waktu, pelayanan penyelesaian santunan mulai dari prosese pengajuan sampai dengan penyerahan santunan dilakukan dalam batasan waktu yang tepat serta menepati waktu yang dijanjikan.
5. Tepat tempat, penyerahan santunan diupayakan sedekat mungkin dengan domisili resmi korban dan atau ahli waris korban<sup>153</sup>

Oleh sebab itu dengan ketentuan yang sangat ketat dengan harapan bahwa santunan jasa raharja tepat waktu dan tepat sasaran khususna kepada yang berhak adalah korban atau ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Penyaluran santunan jasa raharja tidak mengenal makelar (broker) baik pengurusannya ataupun penerimaan santunan asuransi tersebut, oleh sebab itu santunan jasa raharja pasti sampai kepada yang berhak dengan utuh tanpa potongan apapun.

---

<sup>153</sup> PT Jasa Raharja (Persero), 2001, Pedoman Penyelesaian Santunan Jasa Raharja, Jakarta, hal. 4

**3. Hubungan Perusahaan Asuransi Lain Dengan Perusahaan PT. Jasa Raharja (Persero) Terhadap Korban/Ahli Waris Korban Pada Kecelakaan Yang Sama.**

3.1. Hubungan Perusahaan Asuransi Lain dengan Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero).

PT Jasa Raharja (Persero) adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) untuk melaksanakan, penyelenggaraan dana pertanggungnagan wajib kecelakaan penumpang dan dana kecelakaan lalu lintas jalan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang telah diatur oleh Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1965.

Selanjutnya bagaimanakah hubungan Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) dengan Perusahaan Asuransi Lain sesama BUMN.. Secara operasional. Perusahaan- Perusahaan Asuransi di bawah Menteri Keuangan Republik Indonesia ini berdiri sendiri-sendiri serta mempunyai dasar hukum sendiri pula, walaupun mereka bergerak di bidang asuransi kerugian yang bersifat sosial. Sehingga secara operasional tidak ada hubungannya sama sekali, hanya secara herarqi mereka di bawah pembinaan Menteri Keuangan Republik Indonesia diantaranya adalah :

- 1). Asuransi Sosial Tenaga Kerja (ASTEK)

Dasar hukum Asuransi tenaga Kerja (ASTEK) adalah Undang-undang No. 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial tenaga Kerja, Lembaran Negara No. 14 Tahun 1992 yang mulai berlaku sejak tanggal 17 Pebruari 1992. Undang – undang ini dilaksanakan dengan Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 1993 Tentang Penyelenggaraan Program Jaminan Sosial Tenaga Kerja.

2). Asuransi Sosial Pegawai Negeri Sipil (ASPENS)

Asuransi Sosial Pegawai Negeri Sipil (ASPENS) diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 25 Tahun 1981 tentang Asuransi Sosial Pegawai Negeri Sipil. Lembaran Negara No. 37 Tahun 1981 yang mulai berlaku tanggal 30 Juli 1981. Peraturan Pemerintah ini merupakan salah satu peraturan pelaksanaan dari Undang-undang No. 11 Tahun 1969 Tentang Pensiun Pegawai dan Pensiun Janda/Duda Pegawai.

3). Asuransi Sosial ABRI (ASABRI)

Asuransi Soaial ABRI (ASABRI) diatur dengan Peraturan Pemerintah No. 67 Tahun 1991 Tentang Asuransi Sosial Angkatan Bersenjata Republik Indonesia. Lembaran Negara No. 87 Tahun 1991 yang mulai berlaku tanggal 17 Desember 1991.

#### 4). Asuransi Sosial Kesehatan (ASKES)

Asuransi Sosial Kesehatan (ASKES) diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 1991 tentang Pemeliharaan Kesehatan Pegawai Negeri Sipil, Penerima Pensiun, Veteran, Perintis Kemerdekaan, Beserta Keluarganya. Lembaran Negara No. 90 Tahun 1991 yang mulai berlaku tanggal 23 Desember 1991.

Diantara keempat Perusahaan Negara atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang Perasuransian tersebut tidak ada hubungan hukum sama sekali. Namun dalam pembinaannya tetap sama di bawah Menteri Keuangan Republik Indonesia. Di dalam pelaksanaannya atau operasionalnya juga tidak ada hubungan hukumnya sama sekali. Undang-undang yang menjadi dasar juga berbeda sehingga disini nampak adanya pemisahan yang nyata atas asuransi kerugian yang bersifat sosial yang dikelola oleh Negara, oleh sebab itu mereka berdiri sendiri-sendiri dan mempunyai tanggung jawab sendiri-sendiri pula.

#### 3.2. Asuransi SIM atau Asuransi Brata Bakti Polri

Kapolda Jawa Tengah dengan Surat Keputusan No. Pol. : SKEP/1347.a/XI/1987 tanggal 16 November 1987 berdirinya Yayasan Brata Bakti Polri Daerah Jawa Tengah yang selanjutnya

disebut YBB Polri Daerah Jawa Tengah. Selanjutnya dikatkan dengan Surat keputusan Kapolri selaku Ketua Umum dengan No. Pol. : Kep/02/II/1993 tanggal 26 Pebruari 1993, yang antara lain memutuskan bahwa Ybb Daerah berada di bawah YBB Polri Pusat di Jakarta.<sup>154</sup>

Selanjutnya PT Asuransi Bhakti Bhayangkara pusat Jakarta (PT ABB) Jakarta) yang memasarkan atau mengelola 3 (tiga) Jenis Asuransi yaitu :

- a. Asuransi Kecelakaan Diri Pengemudi (AKDP) cara pemupukan dana dengan cara setiap pencari Surat Ijin Mengemudi (SIM) mereka diwajibkan membayar premi, sebagai jaminan atas keselamatan pengemudi di jalan raya, jika terjadi kecelakaan maka akan mendapatkan santunan dari ABB yang sering disebut oleh masyarakat Asuransi SIM. Sekalipun hampir menyerupai PT Asuransi Jasa Raharja ( Persero) namun tidak ada hubungannya karena ABB hanya khusus pengemudi atau orang-orang yang mempunyai Surat Ijin Mengemudi (SIM) saja.
- b. Asuransi Tanggung Jawab Hukum Bagi Tuntutan Pihak ke tiga (ATJHK)
- c. Asuransi Kecelakaan Diri Anggota Polri (AKDA).

---

<sup>154</sup> Yayasan Brata Bhakti Polri Daerah Jawa Tengah, 2002, *Enam Tahun Mengabdikan*, Semarang, hal. 7-10

Dengan demikian maka Perusahaan asuransi satu dengan yang lainnya sangatlah berbeda dan tidak ada hubungan perusahaan atau keterkaitan dengan PT Jasa Raharja (Persero). Asuransi-asuransi swasta berdasarkan pada Undang-undang No. 2 Tahun 1992 dan KUHPerduta. Sebagai orientasi dalam melaksanakan perusahaannya langsung kepada masyarakat dengan menjual polis. Dikarenakan Polri mempunyai kewenangan mengeluarkan Surat Ijin Mengemudi (SIM) di sinilah dimanfaatkan oleh Yayasan Bakti Bhayangkara untuk diusahakan sebagai pertanggung jawaban yang akhirnya dapat berperan serta terhadap pembangunan bangsa dan negara dalam upaya pertanggung jawaban terhadap masyarakat. Bila korban meninggal dunia dalam kecelakaan lalu lintas dan korban memiliki SIM maka korban tertanggung mendapatkan asuransi brata bakti sebesar Rp.1000.000,- (satu juta rupiah) sedangkan bila luka berat dan opname di rumah sakit sebesar-besarnya Rp. 500.000,- (lima ratus ribu rupiah). Di lain pihak Polisi juga berkepentingan dalam upaya melindungi, melayani dan mengayomi masyarakat sebagaimana diamanatkan dalam Undang-undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

Dalam pegurusan Asuransi SIM korban atau ahli waris korban datang ke Kantar Polisi Satuan Lalu Lintas dengan menunjukkan

( Surat ijin mengemudi (SIM) serta lapora Polisi beserta sket gambar kejadian serta melaporka kejadian kecelakaannya. Dengan demikian maka petugas yang berwenang pada Asuransi Brata Bakti langsung cek kebenaran laporan. Akhirnya pihak pimpinan setuju dan langsung dibayarkan sesuai dengan besar santunannya. Kesan yang timbul adalah pengurusan santunan Jasa Raharja dengan Asuransi Brata Bakti lebih mudah Santunan Asuransi Brata bakti. Kendala yang dihadapi tidak semua korban/ahli waris korab mengurus haknya atas santunan Brata bakti atau asuransi SIM.

- 3.3. Hubungan antara korban/ahliwaris korban berkaitan dengan santunan asuransi dalam kasus yang sama terhadap Perusahaan Asuransi lainnya.

Biaya rawat dengan jaminan ganda, bagi korban yang biaya rawatnya juga dijamin oleh perusahaan asuransi lain (milik Pemerintah atau swasta), maka untuk kelebihan biaya rawatan yang dijamin/dibayar oleh perusahaan asuransi lain tersebut dapat diajukan dan diberikan penggantian oleh PT Jasa Raharja (Persero) sepanjang kelengkapan persyaratannya dipenuhi (formulir model “K” dan Laporan Polisi) disertai dengan surat-surat bukti berupa :

1. Foto copy kuitansi biaya rawatan korban yang telah dilegalisir oleh perusahaan asuransi lain yang pertama kali menyelesaikan.
2. Surat keterangan/perawatan dari perusahaan asuransi lain, dengan penjelasan bahwa kuitansi asli ditahan dan jumlah/jenis biaya rawatan yang telah diselesaikan/diserahkan.

Contoh :

Kuitansi asli biaya rawatan/pengobatan korban seluruhnya sebesar Rp. 4.500.000,- (empat juta lima ratus ribu rupiah) dan klaim pertama diajukan kepada Jasa Raharja. Karena santunan yang diberikan oleh Jasa Raharja hanya sebesar Rp. Rp. 2.500.000,- (dua juta lima ratus ribu rupiah) maksimum sedangkan korban mempunyai jaminan asuransi lain, maka korban akan mengajukan sisanya ke perusahaan asuransi lain tersebut. Untuk itu Jasa Raharja memberikan surat keterangan mengenai tanggal dan jumlah pemberian santunan dan copy/foto copy kuitansi yang telah dilegalisir oleh Pejabat PT Jasa Raharja (Persero) atau asuransi lainnya.

Santunan biaya rawat ABRI/PNS/ABRI dan keluarganya yang dirawat di Rumah Sakit umum.

1. Setiap anggota ABRI/PNS/ABRI dan keluarganya yang mengalami kecelakaan lalu lintas yang dijamin dalam Undang-undang No. 33 Tahun 1964 maupun yang terjamin dalam Undang-undang No. 34 Tahun 1964, dan dirawat di Rumah Sakit ABRI maka santunan biaya rawatannya dapat diserahkan kepada Rumah Sakit ABRI yang merawat korban.
2. Dalam hal tuntutan santunan yang sifatnya akumulatif yaitu santunan yaitu santunan biaya rawatan dan santunan meninggal dunia, dan atau santunan biaya rawatan dengan santunan cacat tetap, maka pelaksanaannya dilaksanakan secara terpisah :
  - a. Santunan biaya rawatan diserahkan kepada Rumah Sakit ABRI yang merawat korban melalui over booking.
  - b. Sedangkan santunan kematian atau cacat tetap diserahkan langsung kepada korban/ahli waris korban yang bersangkutan.

Dengan demikian maka PT jasa Raharja tidak ada hubungan hukum atau perjanjian khusus untuk korban yang mempunyai hubungan hukum baekaitan dengan sangkut-pautnya dengan

tanggung jawab PT Jasa Raharja (Persero) dalam penyaluran santunan jasa raharja.

Dalam hal korban meninggal dunia dan terikat oleh perjanjian dengan asuransi lainnya maka akan berpedoman pada klausul perjanjian yang mereka sepakati saat pertama kali pertanggung atas dirinya dibuat. Sebagaimana contoh dalam hal korban meninggal dunia, maka santunan meninggal dunia diserahkan langsung kepada ahli waris korban yang sah, yaitu :

- a. Janda atau dudanya yang sah
- b. Dalam hal tidak ada janda/dudanya yang sah, kepada anak-anaknya yang sah.
- c. Dalam hal tidak ada/janda/duda dan anak-anaknya yang sah kepada orangtuanya yang sah.

#### 3.4. Faktor pendukung

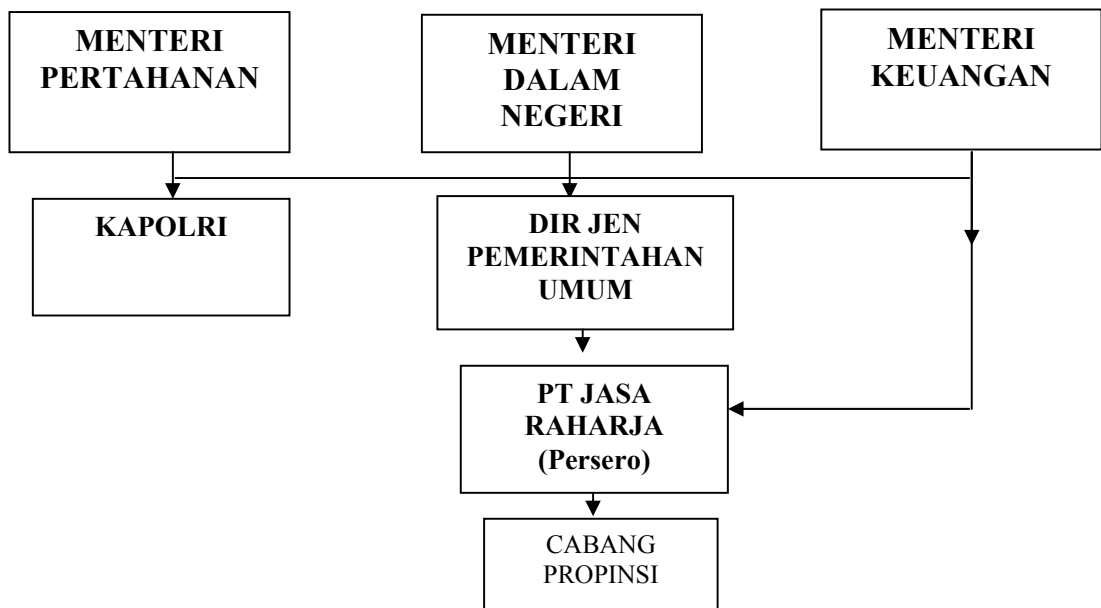
PT Jasa Raharja Sebagaimana Perusahaan asuransi lainnya untuk mencari sebanyak banyaknya masyarakat untuk memegang polis sebagai bukti pertanggungannya. Oleh sebab itu sangatlah wajar mana kala PT Asuransi Jasa Raharja (Persero) menjadi perusahaan yang solid dan bersinergi dalam bidangnya.

Dukungan datang dari Kepolisian Negara Republik Indonesia, Direktur Jenderal Pemerintahan Umum dan Otonomi

Daerah dan Direktur Utama Jasa Raharja (Persero). Dituangkan dalam Surat Keputusan Bersama No. Skep/06/X/1999, Nomor 973-1228 dan Nomor SKEP/02/X/1999 tentang Pedoman tata laksana sistem administrasi manunggal dibawah satu atap dalam penerbitan surat tanda nomor kendaraan bermotor, surat tanda coba kendaraan bermotor dan pungutan pajak kedaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor serta sumbangan wajib dana kecelakaan.

Insruksi Bersama Menteri Pertahanan Keamanan, Menteri Dalam Negeri dan Menteri Keuangan Nomor : INS/03/M/X/1999, Nomor : 29 Tahun 1999 dan Nomor : 6/IMK.014/1999 tentang, tentang pelaksanaan SAMSAT<sup>155</sup>.

**Bagan 4 : Sistem Dukungan Dari Pemerintah Pusat Hingga Pemerintah Daerah**



Data : Primer/sekunder yang diolah dan dikolaborasi oleh penulis

<sup>155</sup> Insruksi Bersama Menteri Pertahanan Keamanan, Menteri Dalam Negeri dan Menteri Keuangan Nomor : INS/03/M/X/1999, Nomor : 29 Tahun 1999 dan Nomor : 6/IMK.014/1999 tentang, tentang pelaksanaan SAMSA

Selanjutnya ditegaskan pula dukungan dari lampiran Surat Keputusan Bersama Kepala Kepolisian Republik Indonesia, Direktur Jenderal Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah dan Direktur Utama Jasa Raharja (Persero). Bahwa pelaksanaan sistem administrasi manunggal dibawah satu atap (SAMSAT) telah mampu meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam memenuhi kewajiban di bidang pendaftaran kendaraan bermotor, pembayaran pajak kendaraan bermotor (PKB), bea balik nama kendaraan bermotor (BBN-KB) dan sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan (SWDKLLJ).

Dalam pelaksanaan pelayanan di Kantor Bersama SAMSAT, masing-masing instansi dalam hal ini Kepolisian Negara Republik Indonesia, Pemerintah Daerah propinsi dan PT Jasa Raharja (persero) tetap berwenang dan bertanggung jawab sesuai dengan tugas dan fungsinya. Dengan demikian maka PT Jasa Raharja (Persero) dalam melaksanakan pungtan sumbangan wajib segala sarana dan prasaranya telah disediakan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota sebagaimana ditegaskan dalam kantor SAMSAT. Oleh sebab itu oleh penulis disebut sebagai perusahaan anak emas yang selalu di lindungi dan diberikan fasilitas yang cukup memadai disertai dengan dasar hukum yang sangat absolute.

Dukungan dari iuran wajib sebagaimana ditegaskan penulis diawal penelitian bahwa iuran wajib telah terjadi kesepakatan antara para pihak pengusaha dengan pihak PT Jasa Raharja (Persero) disetiap cabang (Propinsi). Sesuai dengan Undang-undang No. 33 tahun 1964 pasal 5 dan Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 Pasal 3 dan 4 . Selanjutnya dalam Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor : 415/KMK.06/2001 Pasal 4 yang menentukan besarnya jumlah iuran wajib. Namun dalam praktekna bentuk tersebut disedernahkan yaitu Mikro bus Rp. 53.000,- (lima puluh tiga ribu) perbulan dan Bus sebesar Rp. 74.000,0 (tujuh puluh empat ribu ) perbulan yang jatuh temponya tanggal 27 disetiap bulannya. Pihak perusahaan dengan suka rela telah membayarnya dengan datang ke kantor PT jasa raharja (Persero) atau badan lain yang telah ditunjuk. Dalam hal ada kemandekan dan hambatan petugas PT Jasa Raharja (Persero) mendatangi kepada Perusahaan angkutan umum atau ke terminal-terminal.

### 3.5 Faktor kendala dan hambatan

Faktor kendala dan hambatan berasal dari dalam internal dan dari luar PT Jasa Raharja atau faktor eksternal. Faktor yang datang dari dalam organisasi menyangkut kebijakan pimpinan perusahaan terhadap pengelolaan PT Jasa Raharja (Persero). Sedangkan faktor

dari luar adalah hubungan Perusahaan PT Jasa Raharja(Persero) dengan instansi samping khususnya birokrasi. Karena tanpa dukungan dari birokrasi atau pemerintahan PT Jasa Raharja (Persero) tidak dapat menjalankan tanggung jawabnya sendiri.

Kendala dan hambatan justru datang dari dalam PT Jasa Raharja (Persero) khususnya dalam sistem administrasi dan keuangan perusahaan. Hanya saja sampai saat ini belum pernah PT Jasa Raharja (Persero) diaudit oleh akuntan publik dan selanjutnya secara berkala hasilnya di laporkan kepada umum (publik).

Terjadinya persengkongkolan jahat atas santunan jasa raharja terjadi di Surakarta, Rukin Edi Santoso, 50, bertempat tinggal di Jaten Karanganyar, Pensiunan karyawan PT Jasa Raharja (Persero) Perwakilan Surakarta melakukan klaim asuransi fiktif sehingga PT Jasa Raharja (persero) mengalami kerugian hingga mencapai Rp. 650.000.000,- (enam ratus lima puluh juta rupiah). Sejumlah itu dilakukannya sejak mei hingga September Tahun 2002, tercatat ada 50 berkas yang dicairkan oleh Rukin Edi Santoso<sup>156</sup>. Demikianlah hambatan dan kendala yang dihadapi oleh PT Jasa Raharja (Persero) baik intern atau juga exstern (kesulitan penarikan iuran wajib kepada pengusaha angkutan umum dengan berbagai variannya).

---

<sup>156</sup> Copyright c 2004 PT Jasa Raharja (Persero), Inonesia, All rights reserved. Validator : XHTML-CSS

## **B. PEMBAHASAN**

### **1. Pelaksanaan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 oleh PT Jasa Raharja (Persero)**

Berdasarkan analisis dari berbagai temuan pada PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Semarang, Perwakilan Kabupaten Semarang dan Perusahaan angkutan umum serta korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang sedang mengurus haknya atas santunan jasa raharja. Selanjutnya dikonstruksikan dengan teori-teori yang relevan dan sesuai dengan pokok bahasan, maka dapatlah disimpulkan bahwa “ Tanggung Jawab Perusahaan Asuransi Jasa Raharja Terhadap Korban Kecelakaan di Jalan Raya” dapat dicapai.

#### **1.1. Pelaksanaan Undang-undang No. 33 Tahun 1964**

Pelaksanaan tanggung jawab PT Asuransi Jasa Raharja (Persero) adalah sebagaimana ditegaskan dalam Undang-undang No. 33 Pasal 2 Hubungan hukum pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang diciptakan antara pembayar iuran dana dan penguasa dana. Pasal 3 ayat (1)

- a. Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/ pemilik

yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan.

- b. Penumpang kendaraan bermotor umum didalam kota dibebaskan dari pembayaran iuran wajib.
- c. Iuran wajib tersebut pada sub a diatas digunakan untuk mengganti kerugian berhubung dengan 1). Kematian, 2). Cacat Tetap, akibat dari kecelakaan penumpang.

Ayat (2) Dengan Peraturan Pemerintah dapat diadakan pengecualian dari pembayaran iuran wajib seperti termaksud pada ayat (1) sub a diatas.

Guna melaksanakan kewajibannya sebagai penanggung PT Jasa Raharja (Persero) memerlukan kepastian tentang apakah kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau cacat itu telah terjadi pada saat yang telah ditentukan oleh pemerintah untuk dapat ditanggung. Sebaliknya juga saat terjadinya kecelakaan itu merupakan salah satu faktor yang menentukan, apakah pihak penumpang yang mendapat kecelakaan itu mempunyai hak untuk menuntut ganti kerugian kepada PT Jasa Raharja (Persero) atau tidak.<sup>157</sup>

---

<sup>157</sup> Emmy Pangaribuan Simajuntak, 1980, *Pertanggung Jawaban Wajib/Sosial*, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta, hal. 33

Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 dengan tegas Pasal 10 ketentuan mengenai saat terjadinya kecelakaan. lalu lintastelah ditetapkan ketentuan mengenai Dalam hal kendaraan bermotor umum antara saat penumpang naik kendaraan yang bersangkutan di tempat berangkat dan saat turunnya dari kendaraan tersebut di tempat tujuan. Pasal tersebut diatas bahwa PT Jasa Raharja (Persero) menjamin pertanggung jawaban bagi penumpang yang masih di dalam kendaraan angkutan dan jika terjadi kecelakaan lalu lintas maka kepadanya berhak atas santunan jasa raharja

Sumber pertanggung jawaban oleh PT Jasa Raharja (Persero) dana tersebut dihimpun melalaui Pasal. 3 ayat (1) Iuran wajib harus dibayar bersama dengan pembayaran biaya pengangkutan penumpang kepada pengusaha alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan. Ayat (2) Pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan wajib memberi pertanggung jawaban seluruh hasil pungutan iuran wajib para penumpangnya dan menyetorkannya kepada Perusahaan, setiap bulan selambat-lambatnya pada tanggal 27 secara langsung atau melalui Bank ataupun Badan Asuransi lain yang ditunjuk oleh Menteri menurut cara yang ditentukan oleh Direksi Perusahaan.

Namun demikian dalam prakteknya ternyata ketentuan undang-undang diatas beserta PP nya dalam kaitannya dengan pemupukan dana melalui iuran wajib dengan bersamaan pembayaran karcis atau tiket tidak dapat di laksanakan, karena berbagai hambatan baik terbatasnya personil PT Jasa Raharja (Persero) ataupun terlalu sangat sulit diterapkan. Oleh sebab itu dengan cara bekerja sama dengan pihak pengusaha selanjutnya dengan cara borongan yaitu : Bus besar antar kota antar propinsi sebesar Rp. 74.000,- sedangkan Mini bus antar kota sebesar Rp. 54.000,-. Akhirnya pihak pengusaha angkutan umum menyetorkan kepada PT Jasa Raharja (Persero) selambat-lambatnya setiap tanggal 27 dalam setiap bulannya. Keuntungan yang di dapat PT Jasa Raharja (Persero) efektif dan efisien sedangkan kerugiannya penyeteroran tidak bisa pasti dalam jumlah yang ditentukan karena alasan kendaraan angkutan umum tersebut mengalami kerusakan dan tidak melaksanakan kegiatan operasi

Bila kecelakaan terjadi diluar ketentuan dalam Pasal 10 huruf a tersebut, maka PT Jasa Raharja (Persero) tidak lagi berkewajiban untuk mengganti kerugian dan sebaliknya pihak yang luka berat atau luka ringan atau ahli waris korban yang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di jalan raya tidak mempunyai hak atas

penggantian kerugian dan jaminan pertanggungan sebagai mana ketentuan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan PP No. 17 Tahun 1965.

Dana-dana yang terhimpun melalaui iuran wajib tersebut adalah bahwa berhubung dengan perkembangan masyarkat dewasa ini, sebagai langkah pertama menuju kesuatu sistim jaminan sosial (*sicial security*) sebagaimana ditetapkan dalam Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Sementara No. II/MPRS/1960 beserta lampiran-lampirannya, dianggap perlu untuk mengadakan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan penumpang.<sup>158</sup> Dalam hal iuran wajib tersebut terkandung maksud memberikan pembelajaran terhadap masyarakat untuk menabung, guna menghadapi risiko khususnya berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Dikarenakan Pemerintah belum mampu menyediakan dana tersebut tanpa melibatkan peranserta masyarakat secara keseluruhan. Dengan demikian maka pemerintah melalui pola tersebut menghimpun dana dan berkedudukan sebagai penguasa dana untuk kemudian disalurkan kembali kepada masyarakat yang mengalami kecelakaan di jalan raya dalam bentuk santunan asuransi jasa raharja, dengan demikian tanggung jawab PT Jasa Raharja (Persero) telah terpenuhi.

---

<sup>158</sup> PT Jasa Raharja (Persero) “*Undang-undang No. 33 & 34*”, Utama Dalam Perlindungan Prima dalam Pelayanan Tanpa Tahun, hal. 1

Ruang lingkup Jaminan Undang-undang No. 33 Tahun 1964  
JO Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965.

1. Korban yang berhak atas santunan yaitu :  
Setiap penumpang sah dari alat angkutan penumpang umum yang mengalami kecelakaan diri, yang diakibatkan oleh pengguna alat angkutan umum, selama penumpang yang bersangkutan berada dalam angkutan tersebut, yaitu saat naik dari tempat pemberangkatan sampai turun di tempat tujuan.
2. Kendaraan umum dalam/tidak dalam trayek.
  - a. Kendaraan umum dalam trayek adalah : kendaraan umum yang mendapatkan izin mengangkut penumpang disertai trayek tetap.
  - b. Kendaraan tidak dalam trayek, bagi penumpang mobil tidak dalam trayek yang mendapat izin resmi sebagai alat angkutan penumpang umum, seperti antara lain : mobil pariwisata, mobil sewa, taksi dan lain-lain, terjamin oleh Undang-undang No. 33 Tahun 1964.

Dari sinilah peran serta PT Jasa Raharja (Persero) selaku Badan Usaha Milik Negara (BUMN) telah membuktikan bahwa PT Jasa Raharja (Persero) mempunyai tanggungjawab menghimpun dana atau pemupukan dana sesuai dengan Undang-undang No. 33

Tahun 1964 adalah iuran wajib yang dipungut melalui para penumpang dengan cara yang di laksanakan oleh Perusahaan jasa angkutan penumpang umum bertindak sebagai perwakilan atau agen PT Jasa Raharja (Persero) . Selanjutnya dana terhimpun tersebut oleh pengusaha disetorkan kepada PT Jasa Raharja (Persero) atau Badan lain yang ditunjuk pada setiap tanggal 27 setiap bulan. Dana Tersebut dipergunakan sebagai jaminan pertanggungan kecelakaan di jalan raya dan disetor kepada Kas Negara sebagai peran sertanya dalam pembangunan nasional. Selain dari pada itu juga untuk biaya operasional perusahaan dan penggajian pegawai.

Melihat borok-borok yang menggerogoti BUMN selama ini, dapatlah meyakinkan atau tidak, untuk terealisasi dalam fakta dan kenyataan.<sup>159</sup> Bila dibandingkan dengan BUMN lain selama ini, BUMN di Indonesia telah terjangkit krisis kepailitan dan terkesan korup, hampir boleh dikatakan BUMN jatuh merugi. Sebagaimana dicontohkan, PT Kereta Api Indonesia (KAI), PT Perusahaan Listrik Negara (PLN), PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) dan masih banyak lagi BUMN-BUMN yang ternyata selalu merugi. Namun demikian PT Jasa Raharja (Persero) sampai saat ini terkesan masih sangat konsisten dengan tugas dan tanggung jawabnya sebagai Badan

---

<sup>159</sup> Swasembada, *Trend Penanganan BUMN Dunia*, Swasembada 6/IX-September 1993, hal. 42

Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang pertanggung jawaban atau asuransi masih belum cukup diketemukan alasan dan indikasi borok-borok yang menggerogoti BUMN ini. Namun demikian belumlah pasti PT Jasa Raharja (Persero) bersih dari penyakit tersebut, karena sampai saat ini belum pernah diperiksa oleh akuntan publik atau badan lain yang berhak, karena melihat penghasilan PT Jasa Raharja (Persero) ini sangatlah melimpah jika dibandingkan antara pengeluaran dan pemupukan melalui iuran dan sumbangan wajib tersebut. PT Jasa Raharja (Persero) akan lebih sulit lagi manakala bersedia melaporkan secara umum kepada masyarakat tentang jurnal lalu lintas keuangan dan untung ruginya secara berkala dan berlanjut terkesan sampai saat ini selalu tertutup.

Terbukti hingga sampai saat ini PT Jasa Raharja (Persero) sangat eksis dan belum diketemukan melakukan tindakan tidak terpuji ( korupsi, kolusi dan nepotisme), Sebagaimana bisa kita lihat bersama setiap BUMN kental akan tindak penyimpangan yang berkaitan erat dengan penyalahgunaan keuangan. Namun demikian Perusahaan ini masih digolongkan dalam perusahaan yang komitmen dengan konsep perusahaan efektif, efisien dan menghasilkan laba yang sebesar-besarnya. Sebagaimana dituangkan dalam bentuk visi perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) adalah mejadi Perusahaan

terkemuka dibidang asuransi dengan mengutamakan penyelenggaraan program asuransi sosial dan asuransi wajib sejalan dengan kebutuhan masyarakat. Dengan mengedepankan Moto PT Jasa Raharja (Persero) adalah Utama Dalam Perlindungan, Prima dalam Pelayanan.

Sekalipun demikian dari hasil penelitian penulis kepada setiap korban dan ahli waris korban yang berhasil mendapatkan santunan jasa raharja di kantor Cabang PT Jasa Raharja (Persero) jalan Imam Bonjol No. 151 Semarang merasa puas akan pelayanan yang mereka berikan. Santunan jasa raharja berupa uang tunai sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah) bagi ahli waris korban meninggal dunia. Santunan itu diterimakan langsung kepada ahli warisnya yang berhak yang memenuhi persyaratan. Namun jika dicermati santunan tersebut bukanlah apa-apabila dibandingkan dengan arti kematian seseorang, namun demikian hati mereka merasa sedikit terobati akan biaya beban dari rumah sakit hingga penguburan dan biaya doa (*penghormatan kepada korban dengan doa bersama /pengajian bagi umat islam*).

Lain halnya dengan para korban yang mengalami cacat seumur hidup, baik yang kakinya patah, tangan patah, gegar otak dan lain-lain merasa bahwa uang santunan sebesar Rp. 5.000.000,- (lima

juta rupiah) sama sekali tidak mencukupi guna biaya pengobatan, membeli obat dan penderitaan yang mereka pikul dan rasakan selamanya. Uang sebesar ini hanya sekedar membantu beli obat-obatan saja, bila dikaitkan dengan besarnya biaya pengobatan dewasa ini. Sehingga sangat banyak korban yang merasa tidak puas atas santunan jasa raharja dengan jumlah tersebut. Apalagi bila kecelakaan yang dialami oleh korban adalah kecelakaan yang bersifat tunggal (bukan banyak orang) pengurusannya pun membutuhkan waktu dan biaya, ternyata mendapatkannya tidak seimbang dengan derita yang mereka terima. Oleh sebab itu maka ketentuan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 untuk ditinjau kembali, pasal tersebut tidak mencerminkan asas kemanusiaan, karena adanya penilaian harga organ manusia dengan rupiah ini sangat bertentangan dengan Undang-undang No. 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia. Bila hal tersebut dapat diwujudkan maka PT Jasa Raharja (Persero) sebagai BUMN yang bergerak dalam bidang persuransian telah memberikan perlindungan dan jaminan yang memadai terhadap setiap penumpang angkutan umum khususnya penumpang angkutan umum lalu lintas jalan raya yang mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

## 1.2. Pelaksanaan Undang-undang No. 34 Tahun 1964

Bahwa pertanggung jawaban kecelakaan lalu lintas jalan yang dimaksud dalam Undang-undang No. 34 tahun 1964 orang yang menerima penggantian kerugian oleh PT Jasa Raharja (Persero) adalah orang yang menjadi korban yang berada diluar alat angkutan lalu lintas jalan yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas di jalan raya (Pasal 10 ayat 1 Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965). Namun demikian tidaklah semua orang yang mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan raya di luar alat angkutan lalu lintas yang menjadi korban dengan otomatis mendapatkan hak atas santunan jasa raharja. Karena dengan jelas bahwa tujuan utama Pemerintah adalah membantu orang-orang yang mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan raya karena di luar kesalahannya.

### Pelaksanaan Undang-undang No. 34 Tahun 1964, Pasal 2

(1). Menegaskan sumber dana adalah sumbangan wajib bagi Pengusaha/pemilik alat angkutan lalu lintas jalan diharuskan memberi sumbangan wajib setiap tahun kepada dana yang dimaksud dalam pasal 1. Dana ialah dana yang terhimpun dari sumbangan wajib, yang dipungut dari para pemilik/pengusaha alat angkutan lalu lintas jalan dan yang disediakan untuk menutup akibat keuangan

karena kecelakaan lalu lintas jalan korban/ahliwaris yang bersangkutan.

(2). Jumlah sumbangan wajib tersebut ditentukan berdasarkan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 4

(1). Setiap orang yang menjadi korban mati atau cacat tetap akibat kecelakaan yang disebabkan oleh alat angkutan lalu lintas jalan tersebut dalam pasal 1. dana akan memberi kerugian kepadanya atau kepada ahli warisnya sebesar jumlah yang ditentukan berdasarkan Peraturan Pemerintah.

(2). Untuk melaksanakan pembayaran ganti rugi kepada korban menurut ketentuan tersebut dalam ayat (1) pasal ini Menteri dapat menunjuk Instansi Pemerintah, yang dianggap perlu.

Dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan tersebut diatas, maka setiap sumbangan wajib dibayarkan kepada PT Jasa Raharja (Persero) setiap tahun sekali melalui SAMSAT Kabupaten/Kota, bersamaan dengan pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor (PKB). Cara Pembayarannya menjadi satu dengan seluruh kewajiban atas perbaharuan Surat Tanda Nonor Kendaraan (STNK) pada setiap SAMSAT Kabupaten/Kota. Sehingga tidak mungkin pemupukan dana sumbangan tersebut sebagai mana ditegaskan dalam Undang-

undang No. 34 Tahun 1964 Pasal 3 atau disebutkan pada setiap akhir bulan juni. Oleh sebab itu pasal ini sangat lemah dan tidak bisa dilaksanakan karena tidak sesuai dengan kondisi lapangan atas kewajiban pembayaran pajak kendaraan bermotor. Sesuai dengan ketentuan yang telah berlaku pembayaran sumbangan wajib di bayar pada setiap tahun akhir masa STNK berlaku di setiap SAMSAT Kabupaten/kota. Selanjutnya mengenai besarnya sumbangan wajib ditegaskan dalam Peraturan pemerintah No. 18 Tahun 1965, Pasal 2 ayat (1) Tiap pengusaha /pemilik alat angkutan lalu lintas jalan diwajibkan memberi sumbangan setiap tahunnya untuk dana kecelakaan lalu lintas jalan. Jumlah sumbangan wajib tersebut ditentukan oleh Menteri menurut suatu tarif yang bersifat progresif. Sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2001 tentang Penetapan santunan dan sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan Pasal. 3 ayat (2).

Dengan demikian maka PT Jasa Raharja (Persero) melalui SAMSAT Kabupaten/ Kota berpedoman keputusan Menteri Keuangan tersebut dalam upaya menghimpun dana pertanggungn kecelakaan lalu lintas melalui sumbangan wajib. Dana yang sudah terhimpun selanjutnya dipergunakan sebagai dana Pertanggungn kecelakaan lalau lintas di jalan raya, selain dari pada itu juga untuk

biaya operasional PT Jasa Raharja (Persero) dan pembayaran gaji pegawai dan disetor ke Kas Negara dalam upaya keikutsertaannya dalam pembangunan nasional. Inilah kegunaan dan manfaat pasti bahwa sumbangan wajib sangat bermanfaat dan berarti bagi masyarakat, bangsa dan negara.

Bila dicermati bahwa, PT Jasa Raharja (Persero) dalam melakukan pemupukan dana sumbangan wajib tersebut sangat sederhana dan strategis kedudukannya dalam upaya mendukung program pemerintah dalam upaya memberikan perlindungan terhadap rakyatnya. Selain dari pada itu PT Jasa Raharja (Persero) juga merupakan kepanjangan tangan Pemerintah dalam memberikan pertanggungjanaan dan perlindungan terhadap rakyatnya, sebagai mana diamanatkan dalam Undang- Undang Dasar Tahun 1945 Pasal 28 H ayat (3) setiap orang berhak atas jaminan sosial yang memungkinkan pengembangan diri secara utuh sebagai manusia yang bermartabat. Pasal 4 Undang-undang No. 34 Tahun 1964 ayat (1) Hak atas pembayaran ganti rugi tersebut dalam pasal 3 dibuktikan semata-mata dengan surat bukti menurut contoh yang ditetapkan oleh menteri. Keputusan Menteri Keuangan No. 415/KMK.06/2001 tentang Penetapan santunan dan iuran wajib dana pertanggungjanaan wajib kecelakaan penumpang alat angkutan penumpang umum di

darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut dan udara ditegaska dalam Pasal 2 jumlah santunan sebagaimana dimaksud dalam pasal 1 ditentukan adalah sebagai berikut :

- a. ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah).
- b. Penumpang yang mendapatkan cacat tetap berhak memperoleh santunan besarnya dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 dari besar santunan meninggal dunia sebagaimana dalam huruf (a).
- c. Penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter maksimum sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah).

Bila dicermati secara seksama, ketentuan diatas perlu untuk ditinja kembali karena keputusan Menteri tahun 2001 tersebut sudah tidak relevan dengan tingkat kenaikan harga sekarang berkaitan dengan kenaikan harga Bahan Bakar Minyak (BBM) dewasa ini, tentunya segala sesuatu yang berkaitan dengan perekonomian meningkat pula. PT Jasa Raharja (Persero) adalah Perusahaan

Negara yang cukup solid dan sehat berkaitan dengan manajemennya tentunya boleh dikatakan sebagai perusahaan yang kaya raya. Dikarenakan sumber dana dari iuran dan sumbangan wajib mengalir setiap saat. PT Jasa Raharja (Persero) cabang Jawa tengah pemasukannya setiap hari melalui sumbangan wajib di tiap SAMSAT di Kabupaten/Kota di Jawa Tengah dan iuran wajib dari para pengusaha angkutan umum cukuplah selalu melimpah. Dengan demikian maka pelaksanaannya Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dan PP No. 18 Tahun 1965 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas telah berjalan dengan baik sesuai dengan ketentuan undang-undang dan peraturan pemerintah serta keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia.

Berpedoman pada Perundang-undangan tersebut maka PT Jasa Raharja (Persero) telah menjadi perusahaan terkemuka di bidang asuransi dengan mengemukakan penyelenggaraan program asuransi sosial dan asuransi wajib sejalan dengan kebutuhan masyarakat. Oleh sebab itu kinerja PT Jasa Raharja dalam melaksanakan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 telah mencapai pada motonya yaitu Utama dalam perlindungan dan prima dalam pelayanan<sup>160</sup>. Namun demikian tidaklah semua korban kecelakaan

---

<sup>160</sup> PT. Jasa Raharja, 2001, *Pedoman Penyelesaian Santunan Jasa Raharja*, Jakarta, hal. 1-2

lalu lintas di jalan raya berhasil mendapatkan haknya yaitu santunan asuransi jasa raharja, ditegaskan dalam Pasal 13 PP No. 18 tahun 1965. Bahwa penggantian santunan jasa raharja tidak akan diberikan kepada korban yang pada saat kecelakaan terjadi berada dalam keadaan :

1. bunuh diri.
2. percobaan pembunuhan atau kesengajaan lain pada korban/ahl warisnya
3. korban dalam keadaan mabok ata tak sadar.
4. melakukan perbuatan kejahatan;
5. oleh karena korban mempunyai cacat badan atau keadaan badaniah/rochaniah luar biasa lain.

Undang –undang dan PP di atas perlu lebih ditegaskan dalam keputusan Menteri Keuangan RI,dengan harapan masyarakat tidak hanya sebagai obyek sumbangan wajib guna pemupukan dana oleh PT Jasa Raharja (Persero) dalam membangun perkembangan asuransi wajib yang kuat dan menghasilkan laba-sebanyak-banyaknya. Namun diharapkan juga sebagai asuransi yang bersifat sosial kemasyarakatan secara utuh dan menyeluruh sehingga akan tercapai tujuan negara dalam melindungi rakyatnya akibat risiko dalam perjalanan dengan kendaraan di jalan raya.

### 1.3. Kewajiban memberikan santunan

Kewajiban memberikan santunan jasa raharja sebagaimana dijamin oleh Undang-undang No. 33 ditegaskan dalam pasal. 3 dan Undang-undang No. 34 tahun 1964 Pasal 4. Namun demikian dalam pelaksanaannya selain ditegaskan dalam Peraturan Pemerintah No. 17 dan 18 tahun 1965, lebih terperinci ditegaskan dalam Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 tentang Penetapan santunan dan Iuran wajib dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut dan udara sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1. Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2001 tentang penetapan santunan dan sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan ditegaskan dalam Pasal 1. Bahwa pemberian santunan yang hanya dikategorikan atau dipusatkan pada korban meninggal dunia sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah), sedangkan korban cacat tetap hanya sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah). Ketentuan ini mulai berlaku pada tahun 2001 sehingga jika dibandingkan dengan saat sekarang dengan berbagai kenaikan harga dasar, santunan jasa raharja sudah tidak mencerminkan sebagai bentuk pertanggung jawaban sosial dari negara kepada rakyatnya, karena

besar santunan tersebut sudah tidak memadai dan tidak sesuai dengan berbagai kenaikan kebutuhan masyarakat termasuk biaya perawatan dan pembelian obat-obatan.

Oleh sebab itu perlu ditinjau kembali bertalian dengan besarnya santunan jasa raharja bila dibandingkan dengan pemupukan hasil iuran dan sumbangan wajib sesuai dengan Undang-undang No. 33 dan 34 tahun 1964 pemupukan tersebut sanga melimpah. Tentunya sangat ironis sekali, bila dibandingkan antara besarnya pemasukan dengan penderitaan korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya, alangkah tidak adilnya bila dibandingkan dengan penumpang pesawat terbang santunan jasa raharja lebih besar dan sangat jauh terpautnya yaitu sebesar Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah), ini mencerminkan sikap PT Jasa Raharja (Persero) atau Menteri Keuangan terkesan adanya mengkelaskan masyarakat kaya dan miskin atau setidak-tidaknya telah melakukan perbuatan melawan hukum dengan mengkotak-kotakkan masyarakat dan telah mengkastakannya dalam penyaluran santunan jasa raharja.

Khususnya dalam penyaluran santunan jasa raharja terhadap korban/ahli waris korban kecelakaan di jalan raya sebagaimana ditegaskan dalam Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 serta keputusan Menteri Keuangan

Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2001 tentang penetapan santunan dan sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan.

Pasal 1

(1) Korban kecelakaan lalu lintas jalan atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan.

(2) Jumlah santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut :

a. Ahli waris dari korban meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp. 10.000.000,- ( sepuluh juta rupiah).

b. Korban yang mendapat cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 dari besarnya santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf (a).

c. Korban yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh santunan berupa penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter maksimum sebesar Rp. 5.000.000,- ( lima juta rupiah).

Paal 2. Dalam hal korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas jalan tidak mempunyai ahli waris, kepada pihak yang

menyelenggarakan penguburan diberikan biaya penguburan sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

Dalam penyaluran santunan jasa raharja tersebut juga harus di sertai persyaratan kelengkapan administrasi sebagaimana di tetapkan dalam ketentuan atau dokumen yang dibutuhkan antara lain:

1. Surat pengajuan santunan
2. Formulir Model “K” dilampiri :
  - a. Laporan Polisi dan sket Gambar (untuk korban kecelakaan kendaraan bermotor ) atau
  - b. Telegram/Berita acara kecelakaan dari Perumka (untuk kecelakaan Kereta api) atau
3. Keterangan perawatan korban akibat kecelakaan.
4. Keterangan ahli waris (untuk korban meninggal dunia).

Dengan demikian maka, PT Jasa Raharja (Persero) telah menyalurkan dana santunan jasa raharja sekalipun santunan tersebut belum menyentuh seluruh lapisan masyarakat yang menjadi korban kecelakaa di jalan raya namun telah mampu meringankan beban mereka. Sebagaimana ketentuan tersebut diatas sangat ironis sekali jika dibandingkan dengan penderitaan korban, dan santunan yang merka dapatkan. Oleh sebab itu kewajiban PT Jasa Raharja (Persero) dalam menyalurkan santunan jasa raharja perlu disederhanakan dan

agar tidak terjadi lagi kesan kesulitan bagi korban/ahliwaris korban dalam mengurus hakny yaitu santunan jasa raharja. Memang harus diakui penyaluran santunan jasa raharja telah dipenuhi oleh PT Jasa Raharja (Persero). Namun jika dicermati dengan seksama santunan jasa raharja sangat tidak manusiawi khususnya korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya, bila dibandingkan dengan korban kecelakaan pesawat udara.

Dengan demikian maka kewajiban PT Jasa Raharja (Persero) sebagaimana ditegaskan dalam Undang-undang No. 33 dan 34 tahun 1964 dan PP No. 17 dan 18 tahun 1965 adalah menyalurkan santunan asuransi jasa raharja dengan tepat waktu dan tepat sasaran. Artinya dalam menyalurkan tersebut tidak dapat diwakilkan dan harus bersifat langsung kepada korban/ahli waris korban kecelakaan di jalan raya. Kewajiban penyaluran tersebut seharusnya tidak lagi ada dan mengenal perkecualian jikalauamana dengan terpaksa dengan perkecualian tidak berhak, maka harus ditempuh dengan cara penyaluran melalau fungsi sosial, sekalipun besarnya tidak sesuai dengan ketentuan Keputusan Menteri Keuangan RI No. 415/KMK.06/2001 dan 416/KMK.06/2001. Dengan demikian kewajiban PT Jasa Raharja dalam menyalurkan santunan jasa raharja telah di laksanakan dengan sebaik-baiknya.

**2. Tanggung Jawab Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) Dalam menyalurkan Santunan Asuransi Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya.**

**2.1. Penyaluran santunan asuransi jasa raharja**

Tanggung jawab Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) selama 5 tahun terakhir dalam menyalurkan asuransi kecelakaan di jalan raya bila dibandingkan dengan data kecelakaan lalu lintas di jalan raya oleh Direktorat Lalau Lintas Polda Jawa Tengah adalah sebagai berikut :

**Tabel 5 :** Data perbandingan jumlah Korban Pada Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa tengah dengan jumlah Korban yang mendapatkan santnan Jasa Raharja pada PT Jasa Raharja (Persero)<sup>161</sup>

No.	TAHUN	JUMLAH KORBAN LAKA LANTAS DIT LANTAS POLDA JATENG	JUMLAH PENERIMA SANTUNAN JASA RAHARJA	KETERANGAN DANA TERSALURKAN
1.	2001	2.882	10.218	Rp. 38.852.534.983,-
2.	2002	2.739	12.237	Rp. 67.248.660.409,-
3.	2003	1.639	14.021	Rp. 72.164.102.884,-
4.	2004	2.089	16.469	Rp. 83.756.147.347,-
5.	2005	1.692	18.130	Rp. 92.830.014.077,-
6.	jumlah	11.041	71.275	Rp.354.852.459.700,-

Sumber : Data Primer yang diolah

<sup>161</sup> Data perbandingan jumlah Korban Pada Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa tengah dengan jumlah Korban yang mendapatkan santnan Jasa Raharja pada PT Jasa Raharja (Persero)

Dari data tersebut diatas terdapat perbedaan angka yang sangat menyolok, namun bila dicermati dengan ketentuan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 adalah wajar. Karena PT Jasa Raharja (Persero) bukan saja melayani kecelakaan lalu lintas di jalan raya saja namun juga, kecelakaan-kecelakaan lainnya dano, laut, penyeberangan/ferry dan udara. Oleh sebab itu kita tidak boleh langsung menghakimi dan tidak percaya, tentunya kita harus lebih hati-hati dalam menganalisis angka-angka diatas.

Ruang lingkup jaminan berdasarkan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 Jo. PP No. 17 Tahun 1965 adalah setiap penumpang sah dari alat angkutan penumpang umum yang mengalami kecelakaan diri, yang diakibatkan oleh penggunaan alat angkutan umum, selama penumpang yang bersangkutan berada dalam angkutan tersebut, yaitu saat naik dari tempat pemberangkatan sampai turun di tempat tujuan.

Sedangkan ruang lingkup jaminan Undang-undang No. 34 /1964 Jo PP No. 18/1965 yaitu :

1. Korban yang berhak atas santuan, adalah pihak ketiga yaitu :
  - a. Setiap orang yang berada di luar alat angkutan lalu lintas jalan yang menimbulkan kecelakaan, yang menjadi korban akibat kecelakaan dari penggunaan alat angkutan lalu lintas jalan tersebut. Contoh Pejalan kaki ditabrak kendaraan bermotor.

- b. Setiap orang atau mereka yang berada di dalam suatu kendaraan bermotor dan ditabrak, dimana pengemudi kendaraan bermotor yang ditumpangi dinyatakan bukan sebagai penyebab kecelakaan, termasuk dalam hal ini para penumpang kendaraan bermotor dan sepeda motor pribadi.
2. Tabrakan dua atau lebih kendaraan bermotor.
    - a. Apabila dalam laporan hasil pemeriksaan Kepolisian dinyatakan bahwa pengemudi yang mengalami kecelakaan merupakan penyebab terjadinya kecelakaan, maka baik pengemudi maupun penumpang kendaraan tersebut tidak terjamin dalam Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Jo. PP No. 18 Tahun 1965.
    - b. Apabila dalam kesimpulan hasil pemeriksaan pihak Kepolisian belum diketahui pihak-pihak pengemudi yang menjadi penyebab kecelakaan dan atau dapat disamakan kedua pengemudinya sama-sama sebagai penyebab terjadinya kecelakaan, pada prinsipnya sesuai dengan ketentuan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Jo. Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 santunan belum dapat diserahkan atau ditangguhkan sambil menunggu Putusan

Hakim/Putusan Pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum tetap

3. Kasus tabrak lari  
Terlebih dahulu dilakukan penelitian atas kebenaran kasus kejadiannya.
4. Kecelakaan lalu lintas jakan kereta api
  - a. Berjalan kaki diatas rel atau jalannya kereta api dan atau menyeberang sehingga tertabrak kereta api serta pengemudi/penumpang kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan akibat lalu lntas perjalanan kereta api, maka korban mendapatkan jaminan sesuai Undang-undang No. 34 tahun 1964.
  - b. Pejalan kaki atau pengemudi/penumpang kendaraan bermotor yang dengan sengaja menerobos palang pintu kereta api yang sedang difungsikan sebagaimana lazimnya kereta api akan lewat, apabila tertabrak kereta api maka korban tidak terjamin oleh Undang-undang No. 34 Tahun 1964

#### Pengecualian

1. Dalam hal kecelakaan penumpang umum atau lalu lintas jalan
  - a. Jika korban atau ahli waris korban telah memperoleh jaminan berdasarkan Undang-undang No. 33 atau 34 Tahun 1964

- b. Bunuh diri, percobaan bunuh diri atau sesuatu kesengajaan lain pada pihak korban atau ahli warisnya.
  - c. Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada waktu korban sedang dalam keadaan mabuk atau tak sadar, melakukan perbuatan kejahatan; ataupun diakibatkan oleh atau terjadi karena korban memiliki cacat badan atau keadaan badaniah atau rohaniah biasa lain.
2. Dalam hal kecelakaan yang terjadi tidak mempunyai hubungan dengan risiko kecelakaan penumpang umum atau lalu lintas jalan.
- a. Kendaraan bermotor penumpang umum yang bersangkutan sedang dipergunakan untuk turut serta dalam suatu perlombaan kecakapan atau kecepatan.
  - b. Kecelakaan terjadi pada waktu di dekat kendaraan bermotor penumpang umum yang bersangkutan ternyata ada akibat gempa bumi atau letusan gunung berapi, angin puyuh atau angin pusing beliung, atau suatu gejala geologi atau meteorologi lain.
  - c. Kecelakaan akibat dari sebab yang langsung atau tidak langsung yang mempunyai hubungan dengan, bencana perang atau suatu keadaan perang lainnya, penyerbuan musuh, sekalipun Indonesia termasuk dalam negara-negara

yang turut berperang, pendudukan atau perang saudara, pemberontakan, huru-hara, pemogokan dan penolakan kaum buruh, perbuatan sabotase, perbuatan teror, kerusuhan atau kekacauan yang bersifat politik atau bersifat lain.

- d. Kecelakaan akibat dari senjata-senjata perang.
- e. Kecelakaan akibat dari suatu perbuatan dalam penyelenggaraan sesuatu perintah, tindakan atau peraturan dari pihak ABRI atau asing yang diambil berhubungan dengan sesuatu keadaan tersebut diatas, atau kecelakaan yang disebabkan dari kelalaian sesuatu perbuatan dalam penyelenggaraan tersebut
- f. Kecelakaan yang diakibatkan oleh alat angkutan penumpang umum yang dipakai atau dikonflikasi atau direkuisisi, atau disita untuk tujuan tindakan angkatan bersenjata seperti tersebut diatas.
- g. Kecelakaan yang diakibatkan oleh angkutan penumpang umum yang khususnya dipakai oleh atau untuk tujuan-tujuan angkatan bersenjata.
- h. Kecelakaan yang terjadi sebagai akibat reaksi atom.

Pengertian ahli waris

1. Ketentuan ahli waris

Dalam hal korban meninggal dunia, maka santunan meninggal dunia diserahkan langsung kepada ahliwaris korban yang sah, yaitu :

- a. Janda atau dudanya yang sah.
  - b. Dalam hal tidak ada janda/dudanya yang sah, kepada anak-anaknya yang sah.
  - c. Dalam hal tidak ada janda/dudanya dan anak-anaknya yang sah kepada orangtuanya yang sah.
2. Disamakan kedudukannya dengan anak dan orangtua sah.
- a. Pengertian dari anak dan orangtua sah tidak selalu pengertian anak kandung dan orangtua kandung, akan tetapi anak tiri dan orangtua tiri disamakan kedudukannya sebagai ahliwaris sah.
  - b. Demikian juga anak angkat dan orang tua angkat disamakan kedudukannya sebagai ahliwaris sah apabila telah mendapat putusan dari pengadilan Negerai atau instansi berwenang lainnya.

Ketentuan Santunan biaya rawatan.

1. Biaya rawatan dan atau pengobatan yang dapat menggantikan (yang dijamin) mulai dari hari pertama kecelakaan sampai dengan 365 hari, berupa biaya;

- a. P3K, honor dokter, alat pembalut, rawat inap, selama dirumah sakit, foto rontgen, pembedahan, obat-obatan atau resep dokter.
  - b. Rawat jalan ke Rumah Sakit/Puskesmas/dokter, sepanjang ada rujukan/persetujuan dari rumah sakit/puskesmas/dokter, yang merawat korban pertama kali.
  - c. Pemeriksaan dokter spesialis dengan indikasi yang tepat untuk penyembuhan korban yang diperlukan menurut pendapat dokter, kecuali biaya pembelian anggota badan buatan, seperti kaki dan atau tangan buatan, gigi dan atau mata palsu dan lain sebagainya.
2. Dalam hal korban memerlukan bedah tulang dengan pemasangan alat berupa plate/pen/screw, untuk kebenarannya supaya dimintakan foto rontgennya dan penyaksian pada bagian/organ tubuh yang dioperasi.
  3. Biaya rawatan secara tradisional, dukun patah tulang dan perawatan lain yang tidak diakui secara medis tidak dijamin.
  4. Bagi korban yang akan melanjutkan/pindah rawatan kepada Rumah sakit lain, supaya dilengkapi surat “rujukan” dari “ Rumah Sakit yang merawat pertama.

#### Ketentuan Pemberian Santunan

Setiap korban yang berada dalam ruang lingkup jaminan berhak mendapatkan santunan dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Dalam hal korban meninggal dunia, kepada ahliwarisnya diberikan santunan meninggal dunia, dan biaya perawatan sebelum meninggal dunia (jika ada), dalam waktu 365 hari atau satu tahun setelah terjadinya kecelakaan yang bersangkutan.
2. Dalam hal korban menderita luka-luka, diserahkan santunan biaya perawatan kepada korban untuk memaksimum selama 365 hari atau satu tahun terhitung hari pertama setelah terjadinya kecelakaan.
3. Dalam hal korban menderita cacat tetap karena akibat langsung kecelakaan dalam waktu 365 hari atau satu tahun setelah terjadinya kecelakaan, diberikan santunan cacat tetap dan biaya perawatan sebelumnya.
4. Dalam hal korban meninggal dunia, tidak mempunyai ahli waris, kepada yang menyelenggarakan penguburan diberikan bantuan biaya penguburan sebesar Rp. 1.000.000,- ( satu juta rupiah).

Nilai santunan Berdasarkan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Jo. PP No. 18 Tahun 1965 dan berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2001. Jika di bandingkan dengan segala kenaikan harga dan perekonomian dewasa ini sudah tidak memadai bahkan terkesan kurang manusiawi, perlu pembaharuan dan penyesuaian.

**Tabel 6** : Daftar penerimaan santunan jasa raharja<sup>161</sup>

No.	RISIKO	SANTUNAN
1.	Meninggal dunia	Rp. 10.000.000.-
2.	Cacat tetap	Prosentase ysng ditetapkan Pasal 10 ayat (3) PP No. 18 Tahun 1965
3.	Biaya rawatan	Rp. 5.000.000,-
4.	Biaya Kubur	Rp. 1.000.000,-

Data : Primer yang diolah

Proses pengajuan dan penerimaan santunan

1. Hubungi terlebih dahulu petugas jasa raharja untuk mendapatkan informasi mengenai kelengkapan persyaratan yang dibutuhkan.
2. Pengajuan berkas untuk mendapatkan santunan dapat dilakukan di Kantor Cabang atau Kantor Perwakilan PT Jasa Raharja (Persero) di seluruh Indonesia.
3. Penerimaan santunan dilakukan di Kantor Cabang atau Kantor Perwakilan PT Jasa Raharja (Persero) yang dekat dengan domisili/tempat tinggal korban/ahliwaris korban.

Dokumen yang dibutuhkan

1. Surat pengajuan santunan.

---

<sup>161</sup> Daftar penerimaan santunan jasa raharj

2. Formulir model “K”, dilengkapi :
  - a. Laporan Polisi dan sketsa gambar (untuk korban kecelakaan kendaraan bermotor ) atau
  - b. Telegram/Berita acara kecelakaan dari PT.KAI ( untuk kecelakaan kereta api).
3. Keterangan perawatan korban akibat kecelakaan.
4. Keterangan ahli waris ( untuk korban meninggal dunia)  
Dokumen diatas merupakan dokumen dasar

Persyaratan lain yang harus dilengkapi untuk korban meninggal dunia tanpa biaya perawatan.

Dokumen dasar yang telah diisi secara lengkap dan benar dilengkapi dengan :

1. Kartu Tanda Penduduk (KTP) atau identitas diri korban atau ahliwaris korban.
2. Dokumen pendukung yang diperlukan hanya diperlihatkan aslinya pada saat yang bersangkutan mengajukan santunan, yaitu :
  - a. Kartu Keluarga (KK)
  - b. Surat Nikah bagi korban yang telah menikah.
  - c. Akte kelahiran atau akte kenal lahir bagi korban yang belum menikah.

Persyaratan lain yang harus dilengkapi untuk korban luka-luka.

Dokumen dasar yang telah diisi secara lengkap dan benar dilengkapi dengan :

1. Kwitansi-kwitansi biaya perawatan/pengobatan yang asli dan sah yang dikeluarkan oleh Rumah Sakit/dokter yang merawat korban serta kwitansi-kwitansi pembelian obat-obatan dari apotik.
2. Kartu Tanda Penduduk (KTP) atau identitas diri korban.
3. Surat rujukan (apabila korban pindah rawat ke rumah sakit lain)

Persyaratan lain yang harus dilengkapi untuk korban luka-luka kemudian meninggal dunia.

Dokumen dasar yang telah diisi secara lengkap dan benar, dilengkapi dengan :

1. Kwitansi-kwitansi biaya perawatan/pengobatan yang asli dan sah yang dikeluarkan oleh Rumah Sakit/Dokter yang merawat korban serta kwitansi-kwitansi pembelian obat-obatan dari Apotik.
2. Kartu Tanda Penduduk (KTP) atau identitas diri ahli waris korban.
3. Surat rujukan apabila korban pindah rawat ke rumah sakit lain.
4. Dokumen pendukung yang diperlukan hanya diperlihatkan aslinya pada saat yang bersangkutan mengajukan santunan, yaitu antara lain berupa asli :
  - a. Kartu Keluarga (KK).
  - b. Surat Nikah bagi korban yang telah menikah.

- c. Akte kelahiran atau akte kenal lahir bagi korban yang belum menikah.

Persyaratan lain yang harus dilengkapi untuk : Korban cacat tetap

Dokumen dasar yang telah diisi secara lengkap dan benar, dilengkapi dengan :

1. Kwitansi-kwitansi biaya perawatan/pengobatan jalan yang asli dan sah dari Rumah Sakit/Dokter yang merawat korban dan kwitansi-kwitansi pembelian obat-obatan dari Apotik.
2. Keterangan cacat tetap dari dokter.
3. Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan identitas diri korban.

Data diatas menunjukkan konsistensi pelayanan PT Jasa Raharja (Persero) dalam menyalurkan santunan asuransi jasa raharja kepada korban dan tau ahli waris korban. Dikarenakan PT Jasa Raharja (Persero) adalah merupakan alat Negara untuk mengatasi risiko akibat dari kecelakaan yang mengakibatkan risiko itu menimpa pribadi, keluarga atau kelompok yang berakibat mati, luka berat dan luka ringan. Di dalam kehidupan bermasyarakat berbangsa dan bernegara, dalam kehidupan pasti kita akan selalu berhadapan dengan risiko. Demikian juga dalam upaya mempertahankan kehidupan dan upaya meningkatkan perekonomian dewasa ini, khususnya yang berkaitan erat dengan transportasi di jalan raya. Untuk menghindari risiko-risiko yang dapat menimpa sewaktu-waktu bagi

pemakai sarana jalan raya, yang erat kaitannya dengan perkembangan teknologi modern khususnya kendaraan bermotor, perlu diadakan pengalihan atau pembagian risiko tersebut agar kelangsungan jalannya perekonomian nasional dapat terjaga dengan baik, namun juga perlu dicermati bahwa tidak semua korban kecelakaan di jalan raya dapat mendapatkan santunan jasa raharja. Bila dicermati ketentuan diatas masih ada kesan benar dan salah serta sebab musabab kecelakaan di jalan raya. Ketentuan diatas sangat membingungkan masyarakat apapun sebab musababnya kecelakaan adalah suatu risiko yang tidak dapat diprediksi terlebih dahulu. Tugas dan tanggung jawab PT Jasa Raharja adalah memupuk dana iuran dan sumbangan wajib dan selanjutnya menyalurkannya melalui santunan jasa raharja kepada korban dan atau ahliwaris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Oleh penyaluran santunan jasa raharja adalah usaha-usaha yang sangat baik dan mulia karena telah memberikan suatu harapan yang dapat meringankan beban baginya.

Emmy Pangaribuan berpendapat bahwa<sup>162</sup>, Walaupun usaha-usaha-asuransi itu mengandung harapan-harapan yang sifatnya positif bagi pembangunan di negara kita apabila perusahaan-perusahaan pertanggung jawaban yang demikian banyaknya sekarang tidak berusaha dengan jujur dan sadar akan arti bahwa pembangunan itu adalah untuk kesejahteraan merata untuk

---

<sup>162</sup> Emmy Pangaribuan Simajuntak, 1983, *Hukum Pertanggung jawaban dan Perkembangannya*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, Yogyakarta, hal. 1

masyarakat maka akan sia-sialah semua usaha-usaha pertanggung jawaban tersebut. Dengan demikian penulis sependapat dengan pendapat beliau, dikarenakan dewasa ini banyak sekali perusahaan jasa asuransi yang tidak berbuat jujur. Adanya kesan tertanggung kesulitan saat ingin menuntut haknya kepada penanggung (perusahaan asuransi) bahkan adanya kesan dipersulit tidak sesuai dengan promosi dan perjanjian awal khususnya asuransi komersial. Tidak berbeda dengan PT Jasa Raharja (Persero) yang sedang getol-getolnya mengedepankan misi dan visinya untuk menjadi perusahaan terkemuka di bidang asuransi dengan mengutamakan penyelenggaraan program asuransi sosial dan asuransi wajib sejalan dengan kebutuhan masyarakat. Namun demikian masih juga didapati korban dan atau ahli waris korban yang mengalami musibah kecelakaan lalu lintas di jalan raya tidak berhasil mendapatkan haknya yaitu santunan jasa raharja. Hal seperti inilah yang menjadikan penulis sangat setuju dengan pendapat beliau karena ketidak jujuran dan atau tidak terbuka, sehingga masih didapati korban atau ahli waris korban yang tidak mendapatkan santunan jasa raharja padahal iuran dan sumbangan telah dibayar. Sedangkan ahli waris menurut Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 Pasal 1 huruf g ialah hanya anak-anak, janda/duda dan/atau orang tua dari korban mati kecelakaan alat angkutan penumpang umum, sebagaimana dimaksud dalam pasal 12 Peraturan Pemerintah ini. Dengan demikian ahli warislah yang

berhak atas santunan jasa raharja, namun demikian sesuai dengan pasal 12 ayat (3), Hak untuk mendapatkan pembayaran ganti kerugian pertanggungan berdasarkan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Jo. Peraturan Pemerintah ini, digadaikan atau dibuat tanggungan pinjaman, pun tidak boleh disita untuk menjalankan *pailisemen*.

Suatu kenyataan memang, dan harus diakui bahwa pada tahun-tahun terakhir ini di bidang pertanggungan khususnya pertanggungan wajib jasa raharja adalah mengenai adanya perkembangan pengertian tentang pertanggungan atau perasuransian ditengah-tengah masyarakat. Pengertian asuransi menurut Undang-undang No. 2 Tahun 1992 tentang usaha Perasuransian Pasal 1 ayat 1 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 pengertian 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. Sedangkan Dalam Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 Pasal 1 huruf e bahwa, Pertanggungan ialah hubungan hukum

antara penanggung dan tertanggung, dalam Peraturan Pemerintah ini : antara Perusahaan Negara sebagai yang dimaksud dalam pasal 8 dan penumpang alat angkutan penumpang umum yang sah yang meliputi hak-hak dan kewajiban-kewajiban sebagaimana termuat dalam pasal 2 ayat (1), pasal 3,4,7 dan jaminan pertanggung kecelakaan diri bagi penumpang menurut ketentuan-ketentuan berdasarkan Peraturan Pemerintah ini sebagai *lex specialis* terhadap hukum perjanjian pertanggung kecelakaan diri yang berlaku. Dengan demikian terdapat perbedaan yang sangat mendasar jika Asuransi pada UU No. 2 Tahun 1992 mengatur asuransi secara umum, sedangkan pada PP No. 17 Tahun 1965 mengatur pertanggung secara khusus tentang pertanggung kecelakaan angkutan umum.

Jika kita cermati Pertanggung yang terkandung di dalam Undang-undang No. 33 dan 34 tahun 1964 adalah memberikan dasar kepada PT Jasa Raharja (Persero), sebagai Perusahaan Negara atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dibidang asuransi pertanggung kerugian, di dalam pertanggung itu terkandung beberapa faktor sebagai berikut :

- 1). Bahwa pihak yang satu (tertanggung) mengikatkan diri untuk membayar iuran dan sumbangan wajib kepada penanggung PT Jasa Raharja (Persero).

- 2). Bahwa pihak yang lain (penanggung) mengikatkan diri untuk mengganti kerugian kepada pihak lain atas dasar keputusan pemerintah yang sangat mengikat.
- 3). Bahwa penggantian kerugian dari penanggung digantungkan kepada terjadinya suatu peristiwa yang tidak tertentu (*onzekeer voorval*).

Dengan demikian maka dari faktor diatas adalah mengenai persesuaian kehendak pada pertanggung pada umumnya itu, bila dibandingkan dengan pertanggung yang sifatnya wajib. Pada hubungan hukum pertanggung pada umumnya unsur persesuaian kehendak itu adalah mutlak di berikan kepada pihak-pihak tanpa ada campur tangan unsur lain atau orang lain.

Misi PT Jasa Raharja (Persero) adalah Catur Bakti Ekakarsa Jasa Raharja, terdiri dari 4 (empat) butir antara lain :

1. Bakti kepada masyarakat, dengan mengutamakan perlindungan dasar dan pelayanan prima sejalan dengan kebutuhan masyarakat.
2. Bakti kepada Negara, dengan mewujudkan kinerja terbaik sebagai penyelenggara program asuransi sosial dan asuransi wajib serta Badan Usaha Milik Negara (BUMN).
3. Bakti kepada Perusahaan, dengan mewujudkan keseimbangan kepentingan agar produktifitas dapat tercapai secara optimal demi kesinambungan Perusahaan.

4. Bakti kepada Lingkungan dengan memberdayakan potensi sumber daya bagi keseimbangan dan kelestarian lingkungannya.

Dengan semangat tersebut diatas, kinerja PT Jasa Raharja (Persero) sangat nampak adanya suatu semangat yang luar biasa untuk berbakti kepada masyarakat, bangsa, negara dan perusahaan serta lingkungannya. Namun jika dicermati slogan dan semangat tersebut baru terbatas sebagai *power* untuk maju seiring dengan tuntutan masyarakat. Sebenarnya Perusahaan PT Asuransi Jasa Raharja (Persero) adalah salah satu perusahaan yang menjadi anak emas pemerintah, dengan demikian kinerjanya masih perlu diperbaiki dan ditingkatkan sehingga benar-benar berpihak kepada masyarakat demi meningkatkan pelayanannya terhadap masyarakat khususnya yang mengalami kecelakaan di jalan raya, dan jangan hanya terlena karena fasilitas yang telah di terima dari Pemerintah.

PT Jasa Raharja (Persero) sebagai Pertanggung jawaban wajib, bahwa dikatakan wajib, karena ada salah satu yang mewajibkan pihak yang lain dalam mengadakan pertanggung jawaban, siapa yang mewajibkan pertanggung jawaban tersebut adalah pemerintah. Pihak pemerintah dalam hubungan hukum pertanggung jawaban ini berkedudukan sebagai penanggung. Selanjutnya pemerintah dengan peraturan perundang-undangannya mewajibkan kepada tertanggung dengan alasan untuk melindungi dari bahaya-bahaya dan risiko-

risiko yang menyimpannya atau memberikan jaminan sosial atau *social security* bagi masyarakat Indonesia, demi kesejahteraan dan perlindungan.

Namun demikian tidak kita pungkiri bahwa disamping melindungi, tercapai juga maksud yang lainnya yaitu pemupukan dana yang dapat dipergunakan oleh pemerintah guna sesuatu tujuan/ keperluan yang mendesak dan lebih penting. Bila dilihat dari sudut pandang tujuan pertanggungungan yang telah diatur dalam Undang-undang No. 33 dan 34 tahun 1964 dapatlah kita sebutkan sebagai pertanggungungan sosial atau pertanggungungan wajib. Jika hemat penulis sesuai dengan maksud dan tujuannya yaitu jaminan sosial sehingga dapatlah disebut sebagai pertanggungungan sosial (*social Insurance*).

Pertanggungungan wajib yang diatur dalam Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964, sebenarnya tidak dapat digolongkan dalam suatu pertanggungungan kerugian yang murni sebab walaupun di dalam undang-undang itu terkandung butir “ penggantian kerugian”, setelah dicermati dalam pasal-pasal 10,11,12,15 dan 16 dan beberapa pasal lainnya yang terkandung dalam pasal 4 Undang-undang No. 34 Tahun 1964, undang-undang tersebut cukup jelas bahwa peristiwa-peristiwa yang menimbulkan penggantian kerugian dalam dua jenis pertanggungungan wajib adalah peristiwa kematian dan cacat sebagai akibat dari kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Bila seseorang mati atau mengalami cacat tetap sebagai akibat dari kecelakaan alat angkutan umum, saat mana dia sebagai penumpang, atau sebagai akibat dari kecelakaan lalu lintas jalan, untuk itu korban atau ahli waris korban mendapatkan santunan jasa raharja berupa sejumlah uang, jika korban meninggal dunia ahli warisnya berhak mendapatkan uang tunai sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah). Sedangkan cacat tetap santunan jasa raharja sebesar biaya opname di Rumah Sakit, pembelian obat dan perawatan dokter sebesar-besarnya Rp. 5.000.000,- ( lima juta rupiah). Sejumlah uang “ganti rugi” tersebut hemat penulis tidak dapat disamakan dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita oleh korban atau ahli waris korban sebagai akibat dari kecelakaan lalu lintas, sehingga menjadi mati atau cacat tetap. Sebab kematian atau cacat tetap seseorang tidak dapat diukur dengan nilai sejumlah uang sebagai ganti rugi pertanggung jawaban jasa raharja. Apalagi jika sejumlah uang diatas yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia Tahun 2001, tentunya sudah tidak relevan dan memadai untuk biaya pengobatan sekarang, karena terjadi perubahan harga di seluruh sektor perekonomian nasional, seiring dengan jatuhnya nilai rupiah terhadap dolar US dan naiknya bahan bakar minyak dunia. Oleh sebab itu tentunya Keputusan Menteri Keuangan yang mengaturnya tersebut patut untuk ditinjau kembali penuh dengan kearifan dan keiklasan

dengan mengingat kepentingan bangsa dan negara, serta masyarakat yang lemah, berkaitan erat dengan kondisi perekonomian dewasa ini.

Kerugian yang diakibatkan kecelakaan di jalan raya, sehingga mengakibatkan hilangnya anggota badan tidak dapat dinilai dengan sejumlah uang ganti rugi. Kematian dan cacat tetapnya, korban kecelakaan di jalan raya juga tidak sepentasnya jika dibandingkan dengan hilangnya sebuah benda miliknya yang dipertanggungkan. Sebuah benda tersebut tentunya dapat ditaksir atau bila mungkin dapat dipastikan harganya, dan selanjutnya dapat diganti dengan yang baru. Dengan demikian maka santunan sebagai penggantian kerugian dari PT Jasa Raharja (Persero) yang diberikan dapat disesuaikan dengan kerugian yang sebenarnya.

Santunan jasa raharja yang identik dengan penggantian kerugian sebagaimana di jelaskan diatas adalah pertanggungangan wajib yang diatur dalam Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964. Santunan jasa raharja sebagai penggantian kerugian dalam pertanggungangan wajib ini adalah hasil penetapan pemerintah sendiri tanpa memperhitungkan kematian dan cacatnya seseorang akibat dari kecelakaan tersebut. Memang kita sadari benar bahwa berat ringannya kematian dari sebuah keluarga dan cacat tetapnya seseorang hanya dapat dirasakan oleh keluarga atau orang itu sendiri.

Oleh sebab itu maka, PT Jasa Raharja (Persero) seharusnya sudah mulai mau membuka diri untuk mau menerima masukan dan mengevaluasi kembali ganti kerugian yang diberikan kepada korban atau ahli waris korban dengan berbagai pertimbangan rasional atas kenaikan biaya hidup dewasa ini. Pertanggung jawaban kerugian sesungguhnya penggantian kerugian, itu seharusnya disetarakan agar seimbang dengan kerugian akibat dari kecelakaan itu sendiri, sehingga terjadi keseimbangan antara derita dengan jumlah penggantian kerugian yang berupa santunan jasa raharja.

Mr. T.J. Dohout Mees<sup>163</sup> berpendapat bahwa, Pertanggung jawaban wajib itu sebenarnya adalah tergolong pertanggung jawaban orang (*persoons verzekering*) atau *sommen verzekering* (pertanggung jawaban jumlah) atau pertanggung jawaban yang tidak sesungguhnya. Dengan demikian maka pertanggung jawaban wajib yang diselenggarakan oleh PT Jasa Raharja (Persero) adalah sebagai pertanggung jawaban orang, oleh sebab itu obyek pertanggung jawabannya adalah orang, sedangkan yang dimaksud dengan pertanggung jawaban jumlah adalah jumlah ganti rugi yang diterima oleh korban atau ahliwaris korban sebagai tertanggung, ternyata sudah ditentukan oleh perusahaan penanggung melalui penetapan pemerintah, dengan demikian sangat ironis jika kerugian yang diterima korban dibandingkan dengan jumlah santunan jasa raharja yang diterimanya. Bila dilihat dari kontek

---

<sup>163</sup> Mr. T.J. Dohou Mees, 1953, *Kort begrip V/h Ned, Handelsrecht*, hal 187. dan Mr. Dr. H. F. A. Volmar, 1953, *Het Nederlands Handelsrecht*, hal. 352

pertanggungsaan sosial ( *social insurance*) semestinya santunan jasa rahrja itu dapat memberikan jaminan sosial tertentu kepada korban atau ahli waris korban secara layak, sebagai bukti atas jaminan perlindungan negara kepada rakyatnya yang sedang menerima musibah dan penderitaan.

Sebenarnya bila dicermati pertanggungsaan sosial mengandung dua unsur utama yang sangat dominan, yaitu unsur menabung dan unsur tidak menabung sebagaimana ditegaskan dalam Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 beserta Peraturan pemerintah No. 17 dan 18 Tahun 1965. Pertanggungsaan sosial yang bersifat menabung mempunyai maksud bahwa pada saatnya nanti, peserta yang telah membayar iuran akan mendapatkan hasil sejumlah tabungannya. Selanjutnya adalah Pertanggungsaan sosial yang tidak mempunyai sifat menabung, bermakna bahwa peserta yang membayar iuran pada saatnya nanti yang telah ditetapkan, tidak selalu akan mendapatkan hasil tabungannya.

Hak dan kewajiban masyarakat, dalam Undang-undang No. 33 Tahun 1964 berkaitan dengan *penguasa dana* sebagai pihak penanggung, yang ditentukan pula dalam Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965. Ditegaska dalam pasal 1 sub e sebagaimana telah dijelaskan diatas bahwa PT Jasa Rahrja (Persero) sebagai penguasa dana- dana yang terhimpun melalui iuran wajib ditegaskan dalam pasal 3 dan PP No. 17 Tahun 1965 pasal 3,4 dan 7 serta Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia

No. 415.KMK.06/2001 Pasal 4. Dengan demikian dana terhimpun menjadi milik PT Jasa Raharja Secara Utuh, sehingga pengelolaannya tergantung juga kepadanya. Undang-undang dan peraturan lainnya merupakan alat dalam pengelolaan operasional Perusahaan Negara ini.

Selanjutnya adalah, termaktup pada pasal 2 ayat (1) untuk jaminan pertanggung jawaban kecelakaan dari dalam Peraturan Pemerintah ini, tiap penumpang kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional, dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, untuk tiap perjalanan wajib membayar suatu iuran. Ayat (2) Jumlah iuran wajib yang dimaksud pada ayat (1) pasal ini, ditentukan oleh Menteri menurut suatu tarif yang bersifat progresif. Pasal 2 PP No. 17 Tahun 1965 ini adalah suatu usaha yang berbentuk Perusahaan Negara sebagaimana ditegaskan dalam pasal 8 Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang diurus dan dikuasai oleh suatu Perusahaan Negara, menurut Undang-undang No. 19 Prp Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara, yang khusus ditunjuk oleh Menteri untuk itu. Perusahaan Negara tersebut merupakan penanggung Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang. Selanjutnya dana pertanggung jawaban kecelakaan penumpang dikuasai oleh Perusahaan Negara yaitu PT Jasa Raharja (Persero). Sebagaimana ditegaskan dalam pasal 2 Undang-undang No. 9 Tahun 1969 adalah *Perusahaan yang khusus ditunjuk oleh Menteri*, Perusahaan tersebut

adalah PT Jasa Raharja (Persero) sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berkedudukan sebagai penanggung Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang dan penguasa dana pertanggung jawaban.

Perusahaan negara yang khusus ditunjuk oleh Menteri, sebagaimana ditegaskan dalam Undang-undang No. 33 tahun 1964 beserta Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 menegaskan bahwa, yang dimaksud dalam pasal 1, ditetapkan menteri adalah Menteri Urusan Pendapatan, Pembiayaan dan Pengawasan/Menteri P3, yang dipegang oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia. Selanjutnya dengan Surat Keputusan menteri urusan pendapatan, pembiayaan, dan pengawasan Republik Indonesia Nomor BABNI-3-3 menetapkan :

“Menunjuk Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja untuk melaksanakan penyelenggaraan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang dan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang telah diatur oleh undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1965”<sup>165</sup>

Dengan demikian maka PT Jasa Raharja (Persero) diberikan tugas dan tanggungjawab untuk menyalurkan santunan jasa raharja kepada korban atau ahliwaris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Selanjutnya seiring dengan perkembangan dan tuntutan jaman Maka pT Jasa Raharja (Persero) menjadi satu-satunya Perusahaan asuransi yang melayani santunan asuransi kecelakaan di jalan raya.

---

<sup>165</sup> Op Cit Emmy Pangaribuan Simajuntak, hal. 12

## 2.2. Gugurnya hak atas santunan jasa raharja.

PT Jasa Raharja (Persero) sebagai Perusahaan asuransi kerugian yang bersifat sosial ternyata tidak seutuhnya melaksanakan fungsi sosial, dikarenakan masih ada korban/ahli waris korban kecelakaan yang tidak mendapatkan santunan asuransi sosial tersebut. Sebagaimana ditegaskan dalam Peraturan Pemerintah No. 17 dan 18 Tahun 1965 Pasal 18 ayat (1) Hak atas pembayaran Dana seperti dimaksudkan pada Pasal 10 ayat (1) diatas menjadi gugur, dalam hal-hal.

- a. Jika tuntutan pembayaran ganti rugi pertanggungungan tidak diajukan dalam waktu 6 (enam) bulan sesudah terjadinya terjadinya kecelakaan yang bersangkutan.
- b. Jika tidak diajukan gugatan terhadap perusahaan pada pengadilan perdata yang berwenang, dalam waktu 6 (enam) bulan sesudah tuntutan pembayaran ganti kerugian pertanggungungan ditolak secara tertulis oleh Direksi Perusahaan.
- c. Jika hak atas ganti kerugian pertanggungungan tidak direalisir dengan suatu penagihan kepada perusahaan, dalam waktu 3 (tiga) bulan sesudah hak tersebut diakui ditetapkan atau disahkan.

pertanggungungan kecelakaan lalu lintas jalan. Seiring dengan kemajuan perekonomian dewasa ini, terjadi pula pengaruh yang sangat esensial terhadap kehidupan bermasyarakat berbangsa dan bernegara, khususnya

adalah kemajuan dibidang industri otomotif sebagai sarana utama dalam pembangunan nasional. Dengan semakin meningkatnya kendaran bermotor maka, akan sangat berpengaruh terhadap lalu lintas jalan raya yang pada gilirannya akan menimbulkan kecelakaan-kecelakaa lalu lintas diluar kesalahannya. Sebagaimana ditegaskan dalam Undang-undang No. 34 Tahun 1964 bahwa, pada dasarnya setiap warga negara harus mendapat perlindungan terhadap kerugian yang diderita karena risiko-risiko demikian. Korban dari suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas jalan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor dan kereta api dipandang oleh pemerintah harus mendapat perlindungan.

Ditegaskan pula dalam Penjelasan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan bahwa, pada dasarnya setiap warga negara harus mendapat perlindungan terhadap kerugian yang diderita karena resiko-risiko demikian. Ini merupakan suatu pemikiran sosial. Oleh karena keadaan ekonomi dan keuangan negara dewasa ini belum mengizinkan, maka segala akibat mengadakan jaminan sosial tersebut ditampung oleh Pemerintah, maka perlu usaha ini dilakukan secara gotong royong. Manifestasi dari kegotong royongan ini adalah dengan pembentukan Dana-Dana yang cara pemupukannya dilakukan dengan mengadakan iuran-iuran wajib dimana dianut prinsip bahwa yang dikenakan adalah hanya golongan mereka yang berada dan mampu saja, selanjutnya hasil

pemupukannya akan dilimpahkan juga kepada perlindungan jaminan rakyat banyak, yaitu korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang disebabkan oleh kendaraan bermotor. Istilah iuran-iuran wajib sebagaimana ditegaskan dalam Undang-undang No. 34 Tahun 1964 adalah sumbangan wajib, jika dicermati antara iuran dan sumbangan mengandung makna yang sama.

Selanjutnya bila dicermati makna dalam Undang-undang No. 34 Tahun 1964 pada pasal 5 serta Peraturan pemerintah No. 18 tahun 1965 pasal 8 Perusahaan yang dimaksud adalah PT Jasa Raharja (Persero) dahulu saat undang-undang ini diberlakukan bernama Perusahaan Negara Asuransi Jasa Raharja, kemudian menjadi Perum Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Sejalan dengan keputusan pemerintah menunjuk Perusahaan tersebut dan pemerintah telah menyerahkan segala pengurusan dan pengawasan dana kecelakaan lalu lintas jalan yang diatur dalam Undang – undang ini sepenuhnya kepada PT Jasa Raharja (Pesero). Dengan demikian maka PT Jasa Raharja Persero adalah penanggung atas bertanggung kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Dalam Undang-undang No. 34 Tahun 1964 itu Pemerintah secara tegas telah menyerahkan atas pengelolaan PT Jasa Raharja (persero) kepadanya, karena pemerintah berkesimpulan antara undang-undang 33 dan 34 tahun 1964 tidak ada bedanya sama sebagai perusahaan asuransi atau pertanggungangan milik negara. Hanya secara tegas ada perbedaaan sumber

dana yaitu dari iuran wajib dan berasal dari sumbangan wajib. Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) adalah perusahaan di dalam negeri khususnya bergerak dilapangan asuransi pertanggungan yang bertanggung jawab kendaraan bermotor dan kecelakaan penumpang umum yang mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Sebagaimana ditegaskan dalam UU No. 34 Tahun 1965 Pemilik/pengusaha kendaraan bermotor yang diwajibkan membayar sumbangan wajib, dengan demikian maka perusahaan mempertanggungkan tanggung jawabnya atas kerugian yang ditimbulkan oleh kendaraan bermotor yang dimilikinya. Kendaraan-kendaraan yang dipergunakan sebagai sarana transportasi di jalan raya tersebut sebagaimana juga harus mempunyai tanggung jawab atas segala akibat yang ditimbulkannya pula baik mati atau cacat tetap. Didalam pasal 2 ayat 1 ditegaskan bahwa Pengusaha/pemilik alat angkutan lalu lintas harus memberikan sumbangan wajib setiap tahun kepada Dana yang dimaksud dalam pasal 1. Dana yang dimaksud dalam pasal tersebut adalah paling lambat pada akhir setiap bulan Juni pada setiap tahunnya harus sudah membayar sumbangan wajib untuk tahun yang sedang berjalan dengan cara yang ditentukan oleh Menteri. Namun dalam prakteknya tidaklah demikian, karena para wajib sumbangan wajib kendaraan-kendaraan miliknya akan jatuh tempo pada setiap waktu sesuai dengan pencatatan pertama oleh SAMSAT masing-masing

kabupaten/Kota. Dengan penegasan undang-undang tersebut tidak dapat seutuhnya dipatuhi, sehingga perlu diadakan penyempurnaan, agar terjadi keseimbangan dan keselarasan dengan para wajib pajak dan sumbangan wajib tersebut.

Penanggung, menurut Undang-undang No 34 Tahun 1964 Pasal 4 ayat (2) untuk melaksanakan pembayaran ganti rugi kepada korban menurut ketentuan ini, Menteri dapat menunjuk instansi Pemerintah yang dianggap perlu. Dengan mencermati pasal tersebut bahwa yang memberi penggantian kerugian kepada pihak korban/atau ahli waris korban dari pihak yang mengurus dan menguasai dana adalah pemerintah. Selanjutnya Pasal 5 ayat (1) pengurusan dan penguasaan dana dilakukan oleh Menteri khusus untuk itu. Tujuan yang utama dari pertanggung ini adalah memberikan jaminan sosial maka, disini pemerintah dalam memberikan penggantian kerugian itu adalah sebagai jaminan sosial.

Dalam Pasal 2 (1) Pengusaha/pemilik alat angkutan lalu lintas jalan diharuskan memberi sumbangan wajib setiap tahun kepada Dana yang dimaksud pasal 1 disini adalah istilah sumbangan wajib. Sumbangan wajib menurut UU No. 34 Tahun 1964 pasal 1 huruf d adalah sumbangan tahunan yang wajib di bayar menurut/ berdasarkan undang-undang ini dan/atau peraturan pelaksanaannya. Oleh sebab itu sumbangan wajib ini juga disebut sebagai premi di dalam hukum pertanggung, secara tegas dalam undang-

undang ini tidak menyebut premi. Dengan demikian maka sumbangan wajib di bayarkan pada setiap tahun bersamaan dengan pembayaran pajak kendaraan bermotor (PKB) di SAMSAT Kabupaten/Kota setempat.

Sebagaimana sifatnya sumbangan wajib tersebut adalah wajib, oleh sebab itu pembayarannya pun dilaksanakan bersamaan dengan kewajiban-kewajiban yang lainnya. Jika ditinjau dari segi fungsi polis dalam hukum pertanggung jawaban sebagai bukti pertanggung jawaban yaitu pembayaran tercetak pada Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan ini mempunyai kedudukan yang setara dan atau sama dengan polis pada asuransi lainnya.

STNK mempunyai kegunaannya sebagai kepentingan tertanggung dan penanggung, disini bisa diketahui siapa tertanggung dan penanggung dalam pertanggung jawaban kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Menurut UU No. 34 Tahun 1964 Pasal 4 ayat (1) berserta penjelasannya atas undang-undang tersebut, orang yang berhak mendapatkan ganti rugi di dalam pertanggung jawaban kecelakaan di jalan raya ini adalah korban atau ahliwaris korban yang mengalami cacat tetap dan meninggal dunia sebagai akibat dari peristiwa kecelakaa lalu lintas di jalan raya.

PT Jasa Raharja (Persero) adalah usaha asuransi yang merupakan satu jenis usaha di bidang jasa yang memberikan jasa proteksi. Oleh karena itu dalam tata kelola dan pengaturannya mempunyai karakteristik yang khusus di banding dengan usaha asuransi lainnya. Mengingat sifatnya yang

khusus maka Badan Usaha Milik Negara (BUMN) ini diatur secara khusus pembinaan dan pengawasannya pula. Dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 40 Tahun 1989 tentang usaha di bidang asuransi kerugian diatur bahwa yang mempunyai wewenang untuk mengadakan pembinaan dan pengawasan terhadap usaha asuransi adalah Menteri Keuangan.<sup>153</sup> Oleh sebab itu sebagaimana pengaturan sebelumnya bahwa PT Jasa Raharja secara jelas dalam Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 dan PP No. 17 dan 18 Tahun 1965 bahwa pengaturan operasional dan pengawasan secara mutlak di lakukan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia.

Pelaksanaan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1965 oleh PT Jasa Raharja (Persero). Di dalam memenuhi tugas dan tanggung jawabnya PT Jasa Raharja (Persero) dalam memenuhi kewajibannya sebagai penanggung, mestinya harus selalu memerlukan suatu kepastian tentang apakah suatu peristiwa terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan raya itu benar mengakibatkan si korban mati atau menjadi cacat, itu telah ditentukan dan diatur oleh pemerintah untuk dapat ditanggung. Sedemikian juga ketika terjadinya kecelakaan lalu lintas itu merupakan salah satu faktor yang sangat menentukan, apakah pihak penumpang itu mempunyai hak untuk menuntut ganti kerugian kepada PT Jasa Raharja (Persero). PP No. 17 Tahun 1965 ditentukan mengenai ketika terjadinya kecelakaan pasal 10 huruf a bahwa,

---

<sup>153</sup> Departemen Keuangan RI, Direktorat Lembaga Keuangan dan Akutansi Dirjen Moneter, Laporan XX Kegiatan Usaha perasuransian di Indonesia ( Jakarta 1987) hal. 198-200

dalam hal kendaraan bermotor umum antara saat penumpang naik kendaraan yang bersangkutan ditempat berangkat dan saat turunnya dari kendaraan tersebut di tempat tujuan.

Diketahui dalam hukum pertanggung jawaban kecelakaan lalu lintas jalan yang dimaksud dalam undang-undang No. 34 Tahun 1964 orang yang menerima penggantian kerugian adalah orang yang menjadi korban yang berada di luar alat angkutan lalu lintas jalan yang menimbulkan kecelakaan Pasal 10 ayat 1) Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965. Namun demikian sangat jarang orang diluar kendaraan atau alat angkutan lalu lintas jalan itu yang menjadi korban, namun bila demikian dengan sendirinya orang tersebut mempunyai hak atas penggantian kerugian itu, dengan jelas pemerintah mempunyai tujuan membantu orang-orang yang menderita akibat kecelakaan lalu lintas karena di luar kesalahannya.

Sebenarnya maksud dari perlindungan oleh pemerintah tersebut adalah hanyalah orang-orang yang tidak bersalah tetapi orang-orang tersebut menjadi korban suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas jalan raya. Dengan demikian maka ditentukan dalam Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 Pasal 13, ditentukan bahwa penggantian kerugian tidak akan diberikan apabila korban itu sendiri pada waktu kecelakaan terjadi berada dalam kendaraan :

- a. bunuh diri

- b. percobaan bunuh diri atau kesengajaan lain pada korban atau ahliwarisnya.
- c. korban dalam keadaan mabuk atau tak sadar.
- d. melakukan perbuatan kriminal.
- e. oleh karena korban mempunyai cacat badan atau keadaan badaniah/rochaniah luar biasa lain.

Bahwa korban atau ahli waris korban yang mendapat ganti rugi berdasarkan pertanggungungan yang dijamin oleh Undang-undangan No. 33 dan 34 Tahun 1964 serta berdasarkan pertanggungungan kecelakaan penumpang alat angkutan umum oleh pemerintah ditetapkan menjadi salah satu faktor yang menentukan bahwa penanggung atau PT Jasa Raharja (Persero) tidak harus memberikan ganti rugi kepada korban atau ahli waris korban yang mengalami kecelakaan lalu lintas. Hal ini ditegaska dalam PP No. 18 tahun 1965 pasal 13.

Selanjutnya contoh peristiwa penjelasan PT jasa Raharja (Persero) tanggal 12 Mei 2006<sup>154</sup> bahwa :

Sehubungan dengan Surat Pembaca 17 Oktober 2004 yang ditulis oleh Sdr. Joko Jl. Durian III/28 Semarang, perlu kami jelaskan sebagai berikut : PT Jasa Raharja (Persero) adalah BUMN yang ditunjuk Pemerintah untuk melaksanakan Undang-undang No. 33 tahun 1964 tentang Dana

---

<sup>154</sup> Copyright C. 2004, PT Jasa Raharja, Indonesia. All rights reserved, validator : XHTML-CSS

Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan lalu lintas jalan.

Dalam pelaksanaannya hak dan kewajiban masyarakat berkaitan erat dengan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) diatur sesuai SK Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2001 tanggal 17 Juli 2001, Pasal 5 ayat (1) dan (2) dijelaskan sebagai berikut :

- (1). Pelunasan SWDKLLJ selambat-lambatnya 3 hari kerja setelah jatuh tempo pengesahan ulang tau pendaftaran STNK.
- (2) Setelah melewati batas waktu sebagaimana dimaksud ayat (1), maka dikenakan denda sebanyak 100% (seratus prosen) dari jumlah SWDKLLJ yang seharusnya di bayar

Dana SWDKLLJ dan iuran wajib penumpang kendaraan alat angkutan umum yang dihimpun oleh PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Tengah yang berkedudukan di Semarang, penggunaannya untuk memberi santunan kepada korban yang mengalami kecelakaan lalu lintas dan penumpang umum. Jumlah santunan yang dibayarkan kepada korban yang mengalami luka berat dan cacat tetap serta perawatan dokter di rumah sakit sebesar-besarnya Rp. 5.000.000,- ( lima juta rupiah). Dan ahli waris korban yang meninggal dunia di bayarkan sebanyak Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah).

Melalui pola tersebut, PT Jasa Raharja (Persero) senantiasa berusaha menyajikan pelayanan kepada masyarakat yang terbaik, selanjutnya untuk mendapatkan angka kecelakaan yang secepatnya dengan cara menugaskan petugas-petugas PT Jasa Raharja (Persero) di lapangan untuk lebih pro aktif. Kerja sama PT Jasa Raharja (Persero) dengan pihak Kepolisian Republik Indonesia yang dituangkan dalam keputusan bersama antara Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia dengan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) dengan No. Pol. : KEP/IV/2004, Nomor : SKEB/06/IV/2001 tanggal 22 April 2004 itu menjadi pijakan pelayanan dan operasional PT Jasa Raharja dalam memberikan pelayanan terbaiknya kepada masyarakat khususnya yang sedang dan telah mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan raya<sup>155</sup>. Dengan demikian maka, seluruh ketentuan yang berkaitan dengan iuran, sumbangan wajib dan penyaluran santunan telah ditentukan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 tentang penetapan santunan dan iuran wajib dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang alat angkutan penumpang umum. Sehingga PT Jasa Raharja (Persero) adalah suatu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang mendapat tugas dan tanggung jawab untuk itu.

Namun demikian menurut PT.Jasa Raharja (Persero) adalah merupakan perusahaan asuransi yang ditunjuk pemerintah untuk

---

<sup>155</sup> Penjelasan Nasir Hamka, Ka Humas PT Jasa Raharja Tanggal 11 Mei 2006 di Semarang

melaksanakan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964, harus dapat memberikan pelayanan yang terbaik terhadap masyarakat, khususnya yang sedang dan telah mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan raya dan dalam pengurusan untuk mendapatkan hak atas santunan asuransi jasa raharja.

Selama ini PT Jasa Raharja (Persero) sudah banyak menyantuni korban kecelakaan dari alat angkutan umum baik di darat, laut maupun udara. Selain itu juga korban yang di tabrak oleh kendaraan bermotor dan kereta api. Santunan yang diberikan kepada korban dan atau ahli waris korban adalah berwujud uang tunai sesuai yang ditetapkan oleh Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2001 dan 416/KMK.06/2001 tentang penetapan santunan dan iuran wajib dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut dan udara.laut dan udara tanggal 17 Juli 2001. Namun jika dicermati sekali lagi bahwa keputusan Menteri Keuangan tersebut sudah waktunya untuk ditinjau kembali. , Keputusan Menteri untuk saat ini sudah tidak adil dan tidak manusiawi.

Sementara ini mengenai asal sumber dana Asuransi Jasa Raharja adalah dana tersebut berasal dari premi atau iuran wajib dari penumpang alat angkutan umum yang dihimpun oleh sementara waktu oleh para pengusaha,

karena dana tersebut disatukan dengan ongkos satu tiket/karcis penumpang. Sumber dana berikutnya berasal dari premi atau sumbangan wajib dari pemilik atau pengusaha kendaraan bermotor yang dibayarkan pada saat membayar Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) di SAMSAT Kabupaten/Kota dimana mereka berkedudukan sehingga seharusnya semua korban kecelakaan di jalan raya berhak mendapatkan santunan jasa raharja.

Bila terdapat kecelakaan lalu lintas di jalan raya mengakibatkan korban meninggal dunia, maka yang menerima santunan jasa raharja adalah ahli waris korban yang terdiri dari janda /duda dari korban, anak-anak yang sah dari korban, dan orang tua yang sah dari korban yang meninggal dunia. Selanjutnya jika didapati korban akibat kecelakaan lalu lintas di jalan raya tidak ada ahli warisnya maka PT Jasa Raharja (Persero), menyalurkannya santunan biaya pemakaman kepada pihak yang bertanggung jawab atas pemakaman itu sebesar Rp. 1.000.000,- ( satu juta rupiah ). Ketentuan ini di dasari oleh Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 Pasal 3 dan Keputusan menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2002 Pasal 2 . Bila dicermati secara teliti keputusan Menteri Keuangan tersebut sangat bertentangan dengan rasa keadilan, sebagaimana di jamin oleh Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 dan PP No. 17 dan 18 Tahun 1965. Oleh sebab itu perlu adanya suatu formulasi baru untuk merumuskan keputusan-keputusan tersebut diatas,

sama-sama meninggal dunia tentunya hak yang harus diterima juga harus sama, bukan karena ahli waris ada atau tidak ada kemudian hanya di santuni sebagai uang penguburan atau pemakaman saja.

Dengan demikian maka PT Jasa Raharja (Persero) dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang asuransi, sudah sesuai dengan ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang mendasarinya. Namun demikian dalam pemerhatian peneliti masih sangat banyak hal-hal yang perlu diperbaiki disamping sebagai perusahaan yang bergerak di bidang asuransi, juga bergerak di bidang sosial, sehingga tidak bisa serta merta mengedepankan perasuransianya dengan melupakan tugas sosial, serta perlu mempertimbangkan besarnya santunan asuransi sesuai dengan keadaan perkembangan perekonomian dewasa ini.

PT Asuransi Jasa Raharja (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang perasuransian untuk melaksanakan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964, khususnya adalah petanggungan ganti rugi, namun sangat konsen dengan bidang sosial. Jika korban/ahli waris korban dinyatakan tidak lengkap atau tidak berhak berdasarkan ketentuan perundang –undangan, maka korban atau ahli waris korban masih diberikan kesempatan untuk membuat permohonan bantuan sosial. Setelah permohonan diterima oleh PT Jasa Raharja (Persero) maka

akan segera di balas dan selanjutnya santunan sosial akan segera direalisasikan. Inilah bentuk konkrit dari tugas dan tanggung jawab PT Jasa Raharja (Persero) terhadap bidang sosial.

Selanjutnya bagi korban yang diterima pengajuannya oleh pihak PT Jasa Raharja (Persero) karena kelengkapan administrasi dan karena perundang-undangan yang mengaturnya segera di bayarkan kepada korban /ahli waris korban melalui kasir yang tersedia. Namun karena kedudukan dan tempat tinggal korban atau ahli waris korban yang berada diluar wilayah wewenangnya PT Jasa Raharja (Persero) cabang atau perwakilan maka akan diberikan rujukan atau melimpahkan kepada perwakilan terdekat dengan domisili korban atau ahli waris korban. Inilah bentuk konkrit kepedulian PT Jasa Raharja Persero terhadap korban atau ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

PT Jasa Raharja (Persero) dengan Moto Utama dalam perlindungan, prima dalam pelayanan ternyata konsen dengan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964. Karena telah benar-benar menjalankan tugas dan tanggung jawabnya sebagai Perusahaan Asuransi pertanggungan kerugian yang bersifat sosial, juga berfungsi sebagai kepanjangan tangan pemerintah dalam upaya memberikan perlindungan terhadap rakyat yang sedang dan telah mengalami musibah kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Oleh sebab itu PT Jasa Raharja (Persero) bukan hanya sebagai Badan Usaha Milik Negara

(BUMN) yang dipergunakan sebagai badan untuk memupuk keuangan dari masyarakat saja, tetapi juga sebagai alat negara pelayan sosial.

Tugas dan tanggung jawab PT Jasa Raharja (Persero) adalah memupuk dana dari masyarakat berupa iuran dan sumbangan wajib berdasarkan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 selanjutnya menyalurkannya melalui santunan jasa raharja kepada korban dan ahli waris korba yang mengalami musibah kecelakaan alat angkutan umum dan kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Hanya saja masih sangat disayangkan bahwa belum semua korban kecelakaan di jalan raya dapat berhasil mendapatkan santunan jasa raharja.

Sehingga perlu adanya pembaharuan dalam pengurusan pengajuan bantuan sosial atau egrasia kepada jasa raharja. Dengan program tersebut diharapkan setiap korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya berhak atau santunan jasa raharja sekalipun besarnya bervariasi sesuai dengan kebijakan direksi PT Jasa Raharja (Persero). Besar harapan kegagalan atau gugurnya hak atas pengajuan santunan jasa raharja itu tidak menjadi semakin menakutkan masyarakat sebagai korban keganasan di jalan raya. Dengan demikian maka PT Jasa Raharja (Persero) sebagai kepanjangan tangan pemerintah terhadap perlindungan terhadap rakyatnya semakin jelas dan nyata dapat dirasakan oleh masyarakat yang sedang menderita bukan malah sebaliknya, titik balik yang adalah ketidakpercayaan masyarakat.

### **3. Hubungan Perusahaan Asuransi Lain Dengan PT. Jasa Raharja (Persero) Pada Korban/Ahli Waris Korban Pada Kecelakaan Yang Sama.**

#### **3.1. Hubungan perusahaan Asuransi lain dengan PT Jasa Raharja (Persero)**

Hubungan Perusahaan Asuransi Lain dengan PT Jasa Raharja (Persero) dalam kaitannya dengan korban dan atau ahli waris korban akan ditelusuri dahulu dari, ketentuan: dasar Perjanjian atau perikatan yaitu Pasal 1313 KUH Perdata, namun demikian dalam hubungannya tersebut tidak ditemukan yang berhubungan dengan perjanjian kerjasama antara masing-masing perusahaan asuransi dalam kaitannya dengan polis atau pertanggung jawaban dalam satu kecelakaan yang sama khususnya kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Hubungan antara perusahaan Asuransi pada umumnya, Perasuransian adalah istilah hukum (*legal term*) yang dipakai dalam perundang-undangan dan Perusahaan Perasuransian. Istilah Perasuransian berasal dari kata “asuransi”: yang berarti pertanggung jawaban atau perlindungan atas suatu objek dari suatu ancaman bahaya yang menimbulkan kerugian<sup>156</sup>. Selanjutnya perasuransian adalah segala usaha yang berkenaan dengan asuransi. Usaha yang berkenaan dengan asuransi ada dua jenis yaitu :

---

<sup>156</sup> Abdul Kadir Muhamad, *Hukum Asuransi Indonesia*, Pt Citra Aditya Bakti, Bandung, hal 147-148

- d. Usaha dibidang kegiatan asuransi disebut usaha asuransi (*insurance business*). Perusahaan ini menjalankan usaha asuransi disebut Perusahaan Asuransi (*insurance company*)
- e. Usaha di bidang kegiatan penunjang usaha asuransi disebut usaha penunjang usaha asuransi (*complementary insurance business*)  
Perusahaan yang menjalankan usaha penunjang usaha asuransi disebut Perusahaan penunjang Asuransi (*complementary insurance company*).

Dengan demikian, maka pengertian “ Perasuransian” selalau meliputi dua jenis kegiatan usaha, yaitu usaha asuransi dan usaha penunjang usaha asuransi. Oleh sebab itu PT Jasa Raharja (Persero) sebagai Perusahaan Asuransi Sosial dalam usaha Perasuransian kerugian, khususnya kerugian akan risiko kecelakaan lalu lintas sebagaimana di tegaskan dalam Undang-undang No. 34 Tahun 1964. Mempunyai karakter yang sangat berbeda dengan perusahaan asuransi lain walaupun sama –sama perusahaan negara yang menjamin pertanggungan jiwa ataupun pertanggungan kerugian.

Beberapa Perusahaan negara yang bergerak dalam usaha Perasuransian sebagai mana contoh :

Asuransi Sosial Asuransi Astek, Asabri, Askes dan Aspen

Dan Asuransi komersial adalah asuransi Brata Bhakti Polri

Diantara contoh diatas adalah contoh kecil dari sekian banyak Perusahaan asuransi di Indonesia, mereka mempunyai Anggaran Dasar (AD) dan Anggaran Rumah Tangga (ART) sendiri-sendiri. Jika Perusahaan swasta maka mereka tunduk sekali pada ketentuan Rapat Anggota Pemegang Saham yang dituangkan dalam AD/ARTnya. Sementara jika Perusahaan Asuransi ini adalah Badan Usaha Milik Negera BUMN, selai tunduk pada AD/ART juga tunduk pada pemegang mayoritas saham disini adalah Pemerintah yang selaku pelaksana Menteri Keuangan Republik Indonesia, Disini nampak sangat berbeda dari sudut pandang pemegang kendali operasional perusahaan serta perundang-undangan yang mengaturnya. Perusahaan Asuransi kemersial atau swasta berdasarkan Undang-undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Persuransian operasionalnya di ataur dalam AD/ARTnya. Sementara Perusahaan Asuransi Negara diatur oleh Undang-undang dan peraturan pemerintah sehingga berlaku khusus (*lex specialis*). Sebagaimana PT Jasa Raharja (Persro) diatur dengan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964, dengan dasar perundang-undangan ini saja telah jelas bahwa PT Jasa Raharja (Persero) tidak ada hubungan dengan Perusahaan Asuransi Lainnya.

Selanjutnya jika dibandingkan dengan ketentuan yang diatur dalam KUHD bahwa maksud dan tujuannya sama yaitu bahwa, Perusahaan adalah istilah ekonomi yang dipakai oleh KUHD dan perundang-undangan di luar

KUHD. Tetapi dalam KUHD sendiri tidak dijelaskan pengertian resmi istilah perusahaan itu. Rumusan pengertian perusahaan terdapat dalam Pasal 1 Undang-undang No. 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan (selanjutnya disebut UWDP). Dalam Pasal 1 huruf (b) Undang-undang No. 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan (UWDP), definisi Perusahaan adalah : “ Perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang menjalankan setiap jenis usaha yang bersifat tetap dan terus menerus dan didirikan, bekerja, serta berkedudukan dalam wilayah negara Indonesia untuk tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba”<sup>157</sup> Dengan demikian sekalipun PT Jasa Raharja (Persero) adalah Perusahaan Negara yang bergerak di bidang Perasuransian wajib dan bersifat sosial namun tetap saja bertujuan untuk mencari laba atau keuntungan sebanyak-banyaknya. Karena Badan Usaha Milik Negara ini merupakan salah satu pelaku kegiatan ekonomi dalam perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi, sekaligus mempunyai peran yang sangat penting dalam penyelenggaraan perekonomian nasional guna mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

Dengan demikian maka, PT Jasa Reharja (Persero) konsisten terhadap ketentuan perundang-undangan dan peraturan yang mengaturnya Oleh sebab itu PT Jasa Raharja (Persero) bertujuan menjadi Perusahaan terkemuka di bidang asuransi dengan mengutamakan penyelenggaraan

---

<sup>157</sup> C.S.T. Kansil Dan Crintine S.T. Kansil, 2001, *Hukum Perusahaan Indonesia Bag II*, PT Pradnya Paramita, hal. 1

program asuransi dan asuransi wajib sejalan dengan kebutuhan masyarakat. Agar menjadi Perusahaan yang kuat harus pula didukung oleh personil yang tangguh dan konsisten sebagaimana ketentuan undang-undang dan peraturan yang mengaturnya. Karena dewasa ini asuransi banyak bertebaran dimana saja baik, asuransi jiwa, asuransi kerugian atau asuransi asuransi lainnya. Sehingga dengan dukungan pemerintah dalam menggali sumber dana serta penyalurannya maka PT Jasa Rahaja (Persero) dapat berkompetisi dalam perasuransian nasional.

Pemerintah dengan pemberian fasilitas dan perangkat perundang-undangan yang diberikan kepada PT Jasa Raharja (Persero) membuat sektor lain dibidang industri asuransi merasa dianak tirikan oleh pemerintah. “Pemerintah anak Tirikan Sektor Asuransi” Ketua Dewan Asuransi Indonesia Hotbonar Sinaga menilai bahwa pemerintah masih menganaktirikan sektor asuransi di Indonesia. Hal itu disampaikannya pada peluncuran bukunya yang berjudul “ Membangun Asuransi, Membangun Indonesia Upaya Meningkatkan Kesejahteraan Rakyat “<sup>158</sup> di Jakarta.

Penilaian tersebut kata beliau bahwa, didasarkan pada beberapa hal :

1. Sektor asuransi tidak memiliki Bantuan Likuidasi Asuransi Indonesia (BLAI ) seperti halnya perbankan yang memiliki Bantuan Likuiditas Bank Indonesia (BLBI). Selain itu pemerintah juga

---

<sup>158</sup> Tempo Interaktif, Rabu 16 Maret 2005, Jakarta, hal. 7

berencana untuk memberlakukan pajak pertambahan nilai (PPn) terhadap asuransi. Pernyataan beliau bahwa, seharusnya “PPn tidak dikenakan terhadap sektor asuransi”.

2. Potensi arus modal di Indonesia yang paling besar saat ini adalah untuk asuransi, dana pensiun, dan sistem jaminan dana sosial.
3. Karena kurangnya dukungan pemerintah dalam membangun sistem asuransi, masyarakat masih ragu dalam berasuransi. Terutama dalam menghadapi kasus-kasus kesulitan klaim dan kepailitan perusahaan asuransi.

Dengan demikian maka masih banyak pendapat para pakar dibidangnya yang sangat mengkritisi pemerintah dalam memberlakukan ketentuan-ketentuan perundang-undangan kepada sektor asuransi. Karena kurangnya sosialisasi berkaitan dengan perasuransian di Indonesia maka masyarakat Indonesia masih ragu-rag atau bahkan tidak percaya terhadap asuransi yang dewasa ini semakin berkembang dan berkompetisi semakin ketat.

Karena dunia semakin global dan dinamis serta persaingan asuransi yang semakin ketat, bagaimanakah penanganannya jika terdapat korban yang mempunyai hubungan hukum dengan perusahaan asuransi lain. Sebagaimana dijamin dalam Undang-Undang Dasar Tahun 1945 Pasal 28 H ayat (3) setiap orang berhak atas jaminan sosial yang memungkinkan

pengembangan dirinya secara utuh sebagai manusia yang bermartabat. Dengan demikian maka setiap warga negarapun bebas menentukan asuransi atas dirinya dan keluarganya untuk mendapatkan jaminan pertanggungan sebagaimana di tentukan oleh Undang-undang No. 2 Tahun 1992 pasal 3 Jenis usaha perasuransian meliputi :

a. usaha asuransi terdiri dari :

1. Usaha asuransi kerugian yang memberikan jasa dalam penanggulangan risiko atas kerugian, kehilangan manfaat, dan tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga , yang timbul dari peristiwa yang tidak pasti.
2. Usaha asuransi jiwa yang memberikan jasa dalam penanggulangan risiko yang dikaitkan dengan hidup atau meninggalnya seseorang yang dipertanggungkan.
3. Usaha reasuransi yang memberikan jasa dalam pertanggungan ulang terhadap resiko yang dihadapi oleh perusahaan asuransikerugian dan atau perusahaan asuransi jiwa.

Dengan jaminan undang-undang tersebut diatas masyarakat bebas menentukan asuransi sebagai pilihannya, namun juga perlu dicermati jika Asuransi kerugian PT Jasa Raharja adalah asuransi wajib yang segala sesuatunya telah diatur berdasarkan ketentuan undang-undang dan

peraturan-peraturan pemerintah. Sehingga rakyat telah mendapatkan kewajiban sejumlah uang yang ditentukan oleh pemerintah, sedangkan polis yang diterima jika terjadi kecelakaan di jalan raya juga telah diatur jumlahnya oleh pemerintah, sehingga rakyat menjadi anak manis yang patuh terhadap orang tua tanpa diberikan kesempatan memilih.

Pemerintah dalam Undang-undang No. 40 Tahun 2004 tentang Jaminan sosial nasional di tegaskan dalam Pasal 52 bahwa

(1). Pada saat undang-undang ini mulai berlaku :

- a. Perusahaan Perseroan (Persero) Jaminan Sosial Tenaga Kerja (JAMSOTEK) yang dibentuk berdasarkan peraturan pemerintah No. 36 Tahun 1995 tentang penetapan badan penyelenggara program jaminan sosial tenaga kerja (lembaran negara Republik Indonesia Tahun 1995 No. 59).
- b. Perusahaan Perseroan (Persero) Dana Tabungan Dan Asuransi Pegawai Negeri (TASPEN) yang dibentuk dengan Peraturan Pemerintah No. 26 tahun 1981 tentang pengalihan bentuk Perusahaan Umum Dana Tabungan Dan Asuransi Pegawai Negeri menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1981 No. 38 ).
- c. Perusahaan Perseroan (Persero) Asuransi Sosial Angkatan Bersenjata Republik Indonesia (ASABRI) yang dibentuk

dengan peraturan pemerintah No. 68 Tahun 1991 tentang pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) menjadi Asuransi Sosial Angkatan Bersenjata Republik Indonesia (Persero).

- d. Perusahaan Perseroan (Persero) Asuransi Kesehatan Indonesia (ASKES) yang dibentuk dengan Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 1992 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Husada Bhakti menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) Asuransi Kesehatan Indonesia ( Lembaran Negara Tahun 1992 No. 16)

Keempat bentuk asuransi tersebut adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang tunduk pada ketentuan Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang BUMN. Badan –badan sosial yang bergerak di bidang perasuransia tersebut telah dibagi dalam tanggung jawab masing –masing sesuai dengan karakteristik dari perusahaan tersebut. Oleh sebab itu diantara 4 (empat) perusahaan asuransi ini tidak ada hubungan hukum dalam bidang operasional maupun administrasi terhadap PT Jasa Raharja (Persero), sekalipun semua ini dalam pengaturan dan pengawasan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia selaku pemerintah. Jika dicermati tidak akan ada hubungan antara tertanggung dengan penanggung dalam arti pertanggungan yang sama.

### 3.2 Hubungan hukum korban dengan Perusahaan Asuransi lain dalam kasus yang sama

Selanjutnya akan dijelaskan berkaitan dengan korban yang mempunyai hubungan hukum dengan asuransi lain. Jika tadi telah dijelaskan berkaitan dengan jenis asuransi dan jenis-jenis asuransi wajib yang masuk dalam ruang Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Sekarang bagi korban yang biaya rawatnya juga dijamin oleh perusahaan asuransi lain ( Milik Pemerintah (BUMN) atau swasta ), maka untuk kelebihan biaya rawat yang dijamin/dibayar oleh perusahaan asuransi lain tersebut dapat diajukan dan diberikan penggantian oleh Jasa Raharja sepanjang kelengkapan persyaratan di penuhi ( formulir “K” dan Laporan Polisi) disertai dengan surat-surat bukti berupa<sup>159</sup> :

1. Foto copy kuitansi asli biaya rawat korban yang telah dilegalisir oleh perusahaan asuransi lain yang pertama kali menyelesaikan.
2. Surat Keterangan/pernyataan dari perusahaan asuransi lain, dengan penjelasan bahwa kuitansi asli ditahan dan jumlah/jenis biaya rawatan yang telah diselesaikan/diserahkan.

Contoh Kuitansi asli biaya rawatan/pengobatan korban seluruhnya sebesar Rp. 3.500.000,- ( tiga juta lima ratus ribu rupiah) dan klaim pertama diajukan kepada PT Jasa Raharja (Persero). Karena santunan yang diberikan oleh Jasa

---

<sup>159</sup> PT Jasa Raharja, 1999, *Pedoman Penyelesaian Santunan Jasa Raharja* Jakarta, hal. 21

raharja hanya sebesar Rp. 2.500.000,- (dua juta lima ratus ribu rupiah). (maksimum). Sedangkan korban mempunyai jaminan asuransi lain, maka korban akan mengajukan sisanya ke perusahaan asuransi lain tersebut. Untuk Itu PT Jasa Raharja (Persero) memberikan surat keterangan mengenai tanggal dan jumlah pemberian santunan dan copy/fotocopy kuitansi yang telah yang telah dilegalisir oleh Pejabat PT Jasa Raharja (persero).

Santunan biaya rawatan anggota ABRI/PNS ABRI dan keluarga yang dirawat di Rumah Sakit ABRI ditentukan sebagai berikut<sup>160</sup>:

1. Setiap anggota ABRI/PNS ABRI dan keluarganya yang mengalami kecelakaan lalu lintas baik yang terjamin dalam Undang-undang No. 33 Tahun 1964 maupun yang terjamin dalam Undang-undang No. 34 Tahun 1964, dan dirawat di Rumah Sakit ABRI Maka santunan biaya rawatnya dapat diserahkan kepada Rumah Sakit ABRI yang merawat korban.
2. Dalam hal tuntutan santunan yang sifatnya akumulatif yang santunan biaya rawatan dan santunan meninggal dunia, dan atau santunan biaya rawatan dengan santunan cacat tetap, maka pelaksanaannya dilaksanakan secara terpisah :
  - a. Santunan biaya rawatan diserahkan kepada Rumah Sakit ABRI yang merawat korban melalui *over booking*.

---

<sup>160</sup> Op Cit Pedoman Penyelesaian Santunan Jasa Raharja, hal. 23

- b. Sedangkan santunan kematian atau cacat tetap diserahkan langsung kepada korban/ahli waris korban yang bersangkutan.

Inilah bukti konkrit, bahwa ternyata dibalik hubungan yang tidak terkait, namun ada hubungan yang lebih baik dan sinergis di bidang administrasi hubungan seimbang dan timbal balik. Terbukti PT Jasa Raharja (Persero) ada hubungan yang sinergis dengan pihak ABRI karena pada Tubuh ABRI terdapat Perusahaan atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Asuransi Angkatan Bersenjata Republik Indonesia atau sering disebut ASABRI. Jaringan hubungan ini secara langsung tidak dituangkan dalam bentuk perjanjian atau *memorandum of understanding* (MoU), namun demikian telah berjalan dengan baik. Karena Perusahaan asuransi tersebut merupakan perusahaan negara yang telah diatur dengan menggunakan perangkat perundang-undangan yang saling berbeda.

Dengan demikian maka PT Jasa Raharja (Persero) tetap sebagai Perusahaan Negara atau Badan Usaha Milik Negara yang bergerak di bidang perasuransian. Namun jika terdapat korban yang ada hubungan hukum dengan asuransi lain, maka cara penyelesaiannya adalah dengan cara sebagaimana dijelaskan di atas yaitu dengan persyaratan yang cukup menyulitkan korban/ahli waris korban yang mengalami musibah kecelakaan di jalan raya. Dana santunan dengan sistem tersebut, seharusnya perlu disederhanakan dan sesuai dengan perjanjian pertanggungan yang menjadi

acuannya. Jika ketentuan tersebut yang dipergunakan sebagai dasar maka hukum banyak korban/ahli waris korban hanya mendapatkan satu santunan saja hal ini sangat bertentangan dengan polis awal dibaut bersama.

Pemerintah melalui ketentuan Perundang-undangan telah menertibkan ketentuan-ketentuan hukum tersebut, agar perlindungan negara atas rakyatnya dapat terwujud. Hubungan korban kecelakaan lalu lintas dengan asuransi lain selain PT Jasa Raharja (Persero) merupakan hak setiap korban kecelakaan di jalan raya. Namun dalam prakteknya justru sangat menyulitkan korban/ahli waris korban ketika melaksanakan pengurusan hak atas santunan jasa raharja.

Persyaratan yang di tentukan baik oleh PT Jasa Raharja (Persero) atau asuransi lain baik BUMN maupun swasta, ini juga patut untuk di curigai sebagai politik asuransi, agar korban/ahli waris korban agar tidak mengurus santunan asuransi sebagai haknya. Sebagaimana pernyataan Emmy Pangaribuan bahwa perusahaan asuransi harus mengedepankan kejujuran dalam pengelolaan asuransi agar kesejahteraan dapat tercapai. Ternyata kejujuran baik secara personal maupun perusahaan masih cukup sulit ditemukan di negeri ini. Dengan kesimpulan bahwa Tanggung Jawab PT. Jasa Raharja (Persero) Dengan Korban Yang Mempunyai Hubungan Hukum dengan Perusahaan Asuransi Lain, adalah hubungan tidak seimbang. Karena PT Jasa Raharja (Persero) adalah Asuransi wajib sehingga telah

ditentukan oleh pemerintah melalui perundang-undangan. Sementara Hubungan hukumnya antara PT Jasa Raharja (Persero), korban dan perusahaan asuransi lain tidak di jamin oleh perundang-undangan yang jelas, sehingga pengaturan itu diatur secara administratif oleh masing-masing Perusahaan Asuransi sendiri. Sehingga PT Jasa Raharja (Persero) hanya membayar kewajibannya saja, sementara hubungan dengan asuransi lain hanya bersifat membantu adminitrasi yang dibutuhkan, serta sesuai dengan pertanggungannya.

Bila, PT Jasa Raharja (Persero) mendapatkan korban/ahli waris korban yang mempunyai hubungan pertanggung dengan perusahaan asuransi lain maka PT Jasa Raharja (Persero) akan mengambil langkah dan kebijakan sesuai dengan ketentuan yang telah tertuang dalam anggaran dasar dan anggaran rumah tangga (AD/ART) PT Jasa Raharja (Persero). Bila terjadi hal yang demikian maka dibutuhkan konsistensi diantara masing-masing perusahaan dalam menjamin tertanggung atas pertanggung yang menjadi dasar hukumnya. Sebagaimana ditegaskan dalam penuntutan klaim oleh korban/ahli waris korban bila terjadi klaim yang sama dalam kecelakaan yang sama pula. Sebagaimana ditegaskan diatas bahwa hubungan PT Jasa Raharja (Persero) dengan Perusahaan Asuransi lainnya tidak ada sama sekali maka berkaitan dengan klaim yang samapun di tentukan masing-masing pula.

Ditegaskan dalam Pasal 11 bahwa, mengenai besarnya jumlah pembayaran dana dalam hal kematian atau cacat tetap, maka penggantian maksimum dari pada biaya-biaya perawatan dan pengobatan dokter dan penggantian biaya-biaya penguburan, sebagaimana dimaksud pada pasal 10 ayat (2) diatas ditentukan oleh Menteri.

Peraturan Menteri No. 416/KMK.06/2001 tanggal 17 Juli 2001 Pasal 1 bahwa :

- (1). Korban kecelakaan lalu lintas di jalan atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan.
- (2). Jumlah santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut :
  - a. Ahli waris korban yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah).
  - b. Korban yang mendapat cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 dari besarnya santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf a. Pasal (3) Dalam hal cacat tetap yan dimaksudkan dalam ayat (2) huruf b pasal ini, pembayaran dana dihitung menurut daftar dan ketentuan-ketentuan perhitungan lebih lanjut pada PP No. 17 Tahun 1965 pasal 10 ayat

(3). Korban yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh santunan berupa penggantian biaya perawatan dan pengobatan sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah).

Pasal 2 bahwa , dalam hal korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas jalan yang tidak mempunyai ahli waris, kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan diberikan penggantian biaya penguburan sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

Inilah ketentuan-ketentuan yang telah menjadi dasar pelaksanaan tugas dan tanggung jawab PT Jasa Raharja (Persero) dalam menjalankan perusahaan asuransi wajib dalam memberikan jaminan pertanggungan kerugian yang dibebankan oleh negara. Sehingga PT Jasa Raharja (Persero) adalah ibarat lokomotif yang dijalankan oleh masinisnya berjalan diatas rel yang ditentukan. PT Jasa Raharja (Persero) tidak berhak untuk keluar dari rel ketentuan atau menjalankan kebijakan pimpinan perusahaan yang tidak berdasar atas undang-undang dan peraturamn lainnya yang mengikat lainnya.

Penuntutan pembayaran dana santunan jasa raharja, Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1964 pasal 16 mengatur :

(1). Direksi Perusahaan mengatur menurut petunjuk/dengan persetujuan Menteri, cara melaksanakan pembayaran dana berdasarkan pasal 10 diatas secara mudah tanpa pembebanan pada yang berhak.

- (2). Untuk keperluan melayani tuntutan-tuntutan pembayaran dana, Menteri dapat menunjuk instansi pemerintah yang dianggap perlu berdasarkan petunjuk dengan Menteri yang bersangkutan, dan Direksi Perusahaan dapat menunjuk pihak-pihak lain untuk bertindak atas nama perusahaan dalam pelaksanaan demikian.

Pasal 17 bahwa;

- ii. Kecuali hal-hal yang ditentukan dalam ayat-ayat dibawah ini untuk tuntutan-tuntutan atas pembayaran dana berdasarkan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang dana kecelakaan lalu lintas jalan dan Peraturan Pemerintah ini, berlaku peraturan pembuktian menurut hukum acara perdata biasa.
- iii. Untuk membuktikan keabsahan suatu tuntutan terhadap dana kecelakaan lalu lintas jalan, wajib diserahkan surat-surat sebagai berikut :
- a. Dalam hal kematian :
1. Proses verbal polisi lalu lintas atau lain yang berwenang tentang kecelakaan yang telah terjadi dengan alat angkutan lalu lintas jalan yang bersangkutan, yang mengakibatkan kematian pewaris si penuntut;

2. Keputusan hakim atau pihak berwajib lain yang berwenang tentang pewarisan yang bersangkutan;
  3. Surat-surat keterangan dokter dan bukti lain yang dianggap perlu guna pengesahan fakta kematian yang terjadi; hubungan sebab musabab kematian tersebut dengan menggunakan alat angkutan lalu lintas jalan sebagai demikian; dan hal-hal menentukan jumlah pembayaran dana yang harus diberikan berdasarkan Peraturan pemerintah ini.
- b. Dalam hal cacat tetap atau cedera
1. Proses verbal polisi lalu lintas atau lain yang berwenang tentang kecelakaan yang telah terjadi dengan alat angkutan lalu lintas jalan yang bersangkutan, yang mengakibatkan cacat tetap/cedera pada si penuntut;
  2. Surat keterangan dokter tentang jenis cacat tetap/cedera yang telah terjadi sebagai akibat kecelakaan lalu lintas jalan seperti dimaksud pada sub 1 di atas;
  3. Surat-surat bukti lain yang dianggap perlu guna pengesahan fakta cacat tetap/cedera yang terjadi,

hubungan sebab musabab antara cacat tetap/cedera termasuk dengan penggunaan alat angkutan lalu lintas jalan sebagai demikian dan hal-hal menentukan jumlah pembayaran dana yang harus diberikan berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

#### Pasal 18

(1). Hak atas pembayaran dana seperti yang dimaksud pada pasal 10 ayat (1) diatas menjadi gugur, dalam hal-hal sebagai berikut :

- a. jika tuntutan pembayaran dana tidak diajukan dalam waktu enam bulan sesudah terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan yang bersangkutan.
- b. jika tidak diajukan gugatan terhadap Perusahaan pada pengadilan perdata yang berwenang dalam waktu enam bulan sesudah tuntutan pembayaran dana ditolak secara tertulis oleh direksi perusahaan.
- c. jika hak atas pembayaran dana tidak direalisasikan dengan surat penagihan kepada perusahaan atau kepada instansi pemerintah atau pihak lain yang dimaksudkan pada pasal 16 ayat (2) diatas dalam

waktu tiga bulan sesudah hak tersebut diakui, ditetapkan atau disahkan.

- (2). Perusahaan berhak menolak tuntutan-tuntutan pembayaran dana, jika pemeriksaan/bantuan dokter sebagaimana dimaksudkan pada pasal 10 ayat (5) dan (6) diatas, tidak diterima oleh yang bersangkutan.
- (3). Setelah pembayaran dana dilaksanakan, Perusahaan tidak mempunyai kewajiban apapun lagi untuk melakukan suatu pembayaran lanjutan.

Dengan demikian maka PT Jasa Raharja (Persero) melayani pembayaran santunan jasa raharja kepada korban atau ahli waris korban yang sesuai dengan atau dijamin oleh undang-undang dan peraturan yang mengaturnya sebagai mana di jelaskan diatas. Direksi berhak melakukan penolakan terhadap klaim yang belum cukup membuktikan dirinya sebagai yang berhak. Penundaan pembayaran dana yang disebabkan oleh karena hal-hal tertentu, PT Jasa Raharja (Persero) tidak memberikan hak kepada yang berhak untuk memperoleh penggantian biaya-biaya, kerugian-kerugian atau bunga-bunga apapun, sekalipun dalam hal gugatan pengadilan memenangkannya.

Dengan ketentuan diatas kiranya sudahlah cukup sangat mengikat dan harus dipatuhi oleh penyelenggara PT Jasa Raharja (Persero) sebagai

kepanjangan tangan Pemerintah dalam memberikan jaminan pertanggungjawaban. Maka jika terjadi klaim yang sama atas suatu pertanggungjawaban contohnya adalah kecelakaan lalu lintas di jalan raya, maka PT Jasa Raharja (Persero) akan membayarkan sejumlah uang pengganti kerugian kepada korban/ahli waris korban sesuai dengan ketentuan di atas. Namun jika korban ada hubungan pertanggungjawaban dengan asuransi yang lainnya maka tindakan PT Asuransi Jasa (Raharja) hanya bersifat membantu dengan cara memberikan legalisasi terhadap persyaratan yang ditentukan, bahwa korban/ahli waris korban telah melakukan tuntutan atas hak asuransinya terhadap PT Jasa Raharja (Persero).

Namun jika dicermati dari AD/ART masing-masing Perusahaan Asuransi adalah menuntut kepada korban/ahli waris korban dengan meminta surat-surat dan keterangan lainnya sebagai sarana pendukung dengan bentuk surat yang asli. Sementara pihak Perusahaan Asuransi PT Jasa Raharja (Persero) demikian juga, sehingga kepengurusan asuransi pada Perusahaan Asuransi lainnya dengan cara foto copy dan di legalisasi. Hasil ini sangat merugikan pihak korban/ahli waris korban, dikarenakan para pihak dari Kepolisian, Rumah sakit berbentuk kuitansi dan lain-lain tidak akan mungkin dikeluarkan dalam bentuk surat asli yang sama.

Sebagaimana ditegaskan dalam biaya rawatan dengan jaminan ganda bagi korban yang biayanya rawatannya juga dijamin oleh perusahaan

asuransi lain (milik pemerintah ataupun swasta) maka untuk kelebihan biaya rawatan yang dijamin/dibayar oleh perusahaan asuransi lain tersebut dapat diajukan dan diberikan penggantian oleh PT Jasa Raharja (Persero) sepanjang kelengkapan administrasi dipenuhi. Ini suatu sikap yang tidak jujur oleh Perusahaan asuransi baik asuransi lain maupun asuransi Jasa Raharja. Sedangkan perjanjian itu berdiri sendiri-sendiri, namun senantiasa perusahaan asuransi itu menuntut surat yang asli, sementara korban/ahli waris korban tidak dapat memenuhi, sehingga pertanggung batal.

Khusus jika anggota ABRI/PNS ABRI dan keluarganya mengalami kecelakaan lalu lintas baik yang terjamin dalam Undang-undang No. 33 Tahun 1964 maupun yang dijamin oleh Undang-undang No. 34 Tahun 1964, dan korban di rawat di Rumah Sakit ABRI maka santunan biaya rawatannya dapat diserahkan kepada Rumah Sakit ABRI yang merawatnya. Ketentuan ini dibuat oleh PT Jasa Raharja (Persero) namun dalam prakteknya masih dalam jumlah yang sangat kecil keputusan tersebut direalisasikan. Karena ASABRI juga mempunyai ketentuan-ketentuan yang kuat dalam mengatur pembayaran klaim asuransinya kepada anggotanya ABRI/PNS ABRI beserta keluarganya.

Jika tuntutan santunan bersifat kumulatif, yaitu santunan biaya rawatan dan santunan meninggal dunia atau santunan biaya rawatan dengan santunan cacat tetap, maka pelaksanaannya secara terpisah<sup>160</sup> :

1. Santunan biaya rawatan diserahkan kepada Rumah Sakit ABRI yang merawat korban melalui *over booking*.
2. Sedangkan santunan kematian atau cacat tetap diserahkan langsung kepada korban/ahli waris korban yang bersangkutan.

Sebagaimana ditegaskan diatas bahwa ketentuan ini sangat bertolak belakang dengan ketentuan tersebut, mengingat antara perusahaan lain tidak ada hubungan dengan PT Jasa Raharja (Persero) maka ketentuan mutlak dijamin oleh Perusahaan masing-masing tanpa bisa dilakukan upaya lain. Disini korban/ahli waris korban tetap saja yang menjadi korban atas segala aturan perusahaan asuransi apapun namanya.

Ketentuan pemberian santunan asuransi jasa raharja, dijelaskan disini bahwa setiap yang berada dalam ruang lingkup jaminan berhak mendapatkan santunan dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Dalam hal korban meninggal dunia, kepada ahli warisnya diberikan santunan meninggal dunia, dan biaya perawatan sebelum meninggal dunia (jika ada), dalam waktu 365 hari setelah terjadinya kecelakaan yang bersangkutan.

---

<sup>160</sup> PT. Jasa Raharja, 2001, *Pedoman Penyelesaian Santunan Jasa Raharja*, Jakarta, hal. 21-24

2. Dalam hal korban menderita luka-luka, diserahkan santunan biaya perawatan kepada korban untuk maksimum selama 365 hari terhitung hari pertama setelah terjadinya kecelakaan.
3. Dalam hal korban menderita cacat tetap karena akibat langsung dari kecelakaan dalam waktu 365 hari setelah terjadinya kecelakaan, diberikan santunan cacat tetap dan biaya perawatan sebelumnya.
4. Dalam hal korban meninggal dunia tidak mempunyai ahli waris, kepada yang menyelenggarakan penguburan diberikan bantuan biaya penguburan.

Ketentuan diatas sangat jelas namun dalam aplikasi pelaksanaan, banyak masyarakat korban/ahli waris korban yang tidak tahu akan ketentuan dan prosedur tersebut, ini semua karena politik dagang PT Jasa Raharja (Persero) yang sangat minim dalam memberikan sosialisasi terhadap masyarakat. Sehingga dalam pelaksanaanya masyarakat hanya mendapatkan santunan jasa raharja yang tertera dalam jumlah biaya perawatan saja itupun harus dengan kuitansi asli, jika telah dibayar oleh asuransi lain maka sisanya yang akan diterima, sementara jaminan cacat tetap tidak pernah dibayarkan.

Gugurnya hak santunan (kadaluwarsa) sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 18 ayat (1) PP No. 17 dan 18 Tahun 1965, diatur bahwa hak atas santunan menjadi gugur (kadaluwarsa) dalam hal :

1. Jika tuntutan pembayaran ganti rugi pertanggungungan tidak diajukan dalam waktu 6 (enam) bulan sesudah terjadinya kecelakaan yang bersangkutan;
2. Jika tidak diajukan gugatan terhadap perusahaan pada pengadilan perdata yang berwenang, dalam waktu 6 (enam) bulan sesudah tuntutan pembayaran ganti kerugian pertanggungungan ditolak secara tertulis oleh Direksi Perusahaan;
3. Jika hak atas ganti kerugian pertanggungungan tidak direalisasikan dengan suatu penagihan kepada perusahaan, dalam waktu 3 (tiga) bulan sejak hak tersebut diakui ditetapkan atau disahkan.

Dengan keterbatasan sosialisasi jasa rahrarja maka terdapat ketidak tahuan masyarakat atas hak santunan jasa rahrarja. Pegurusan santunan masih terkesam menyulitkan masyarakat yang masih awam tentang hukum, sehingga dengan ketentuan yang sangat ketat tersebut tetaplah rakyat menjadi ketidak mengertianya semakin kental. Sehingga hak atas santunan jasa rahrarja ini, sangat sedikit yang mengurus atas setiap peristiwa kecelakaan lalu lintas jalan di jalan raya. Kesan ketidak ada hubungan antara perusahaan asuransi juga sangat mewarnai daripada kepengurusan atas santunan hak jasa rahrarja yang menjadi miliknya. Sementara jika terjadi pertanggungungan terhadap perusahaan asuransi lain korban atau ahli waris korban hanya menerima sisa dari jumlah yang telah dibayar oleh perusahaan

lain ( baik itu PT Jasa Raharja atau Perusahaan asuransi lain). Karena tuntutan administrasi yang mesti harus asli. Sementara surat administrasi kelengkapan tuntutan santunan yang telah dilegalisir oleh perusahaan pemberi santunan terdahulu dengan tegas tidak dapat diterima.

Oleh sebab itu maka Perusahaan asuransi apapun bentuknya , maksud dan tujuannya tetap senantiasa berpedoman kepada peraturan baik itu peraturan pemerintah, AD/ART maupun juga perjanjian para pihak. Dari uraian diatas dapatlah disimpulkan bahwa PT Asuransi Jasa Raharja (Persero) tidak ada hubungan dengan perusahaan asuransi lain baik Perusahaan Asuransi milik negara yang sering disebut BUMN, atau Perusahaan asuransi swasta, mereka berdiri masing-masing dengan ketentuan dan dasar hukum masing-masing serta objek yang berbeda pula. Sementara jaminan asuransi pada kecelakaan yang sama hanya dibayar sesuai dengan kwitansi asli, sisanya dari jumlah baru biasa di klaimkan kepada asuransi lainnya. Oleh sebab itu santunan asuransi kecelakaan sangat sulit untuk menjadi jaminan ganda oleh dua perusahaan asuransi yang berbeda, karena keduanya meminta persyaratan yang asli dan sementara persyaratan asli hanya ada satu.

Santunan Asuransi Brata Bakti Polri yang menjamin asuransi Surat Ijin Mengemudi (SIM) bila dicermati juga tidak terlalu banyak korban/ahli waris koeban yang mengurus haknya atas santunan Asuransi SIM tersebut.

Dikarenakan pengurusannya memerlukan waktu biaya dan tenaga yang sangat lama namun hasilnya sangat tidak memadai bila di bandingkan dengan penderitaan korban. Besar santunan asuransi SIM oleh Asuransi Brata Bakti Polri adalah sebagai berikut :

1. Korban meninggal dunia sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).
2. Korban luka berat dan cacat tetap hanya mendapatkan santunan sebesar Rp. 500.000,- (lima ratus ribu rupiah)

Bila dicermati asuransi Brata Bakti ini sebagai asuransi yang kurang mendapatkan perhatian dan simpati masyarakat. Dikarenakan pertanggungannya sangat tidak memadai bila dihitung dengan kebutuhan sekarang.

Sedangkan Perusahaan asuransi Brata Bakti Polri tidak ada hubungannya dengan PT Jasa Raharja (Persero). Bila terjadi hubungan hukum atas korban dengan kasus kecelakaan yang sama maka asuransi Brata bakti juga demikian juga menuntut persyaratan asli baik dari Kepolisian dan kuitansi dari rumah sakit yang merawatnya. Namun demikian bila persyaratan sudah dilegalisir dan di mohonkan klaim ke Asuransi Brata Bakti tetap akan mendapatkan haknya, namun masyarakat jarang yang mengurusnya. Karena dianggap hasilnya tidak memadai dan tidak sesuai dengan biaya pengurusannya. Sebaiknya asuransi Brata bakti Polri dinaikkan harga santunan pertanggungannya dari Rp. 1.000.000,- menjadi

Rp. 10.000.000,- untuk meninggal dunia. Dan Rp. 5.000.000,- bagi yang mengalami luka berat dirawat dirumah sakit atau cacat tetap. Sehingga masyarakat akan menjadi tertarik dan simpati terhadap Asuransi Brata Bakti Polri.

#### **4. Kendala-kendala dan hambatan-hambatan**

##### **4.1 Kendala dan hambatan internal**

Hambatan yang timbul dalam pengelolaan PT Jasa Raharja (persero) adalah berkaitan erat dengan sistem administrasi personil dan keuangan. Personil PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Semarang yang terdiri dari 5 (lima) kantor perwakilan yaitu Pekalongan, Banyumas, Magelang, Surakarta dan Pati yang berjumlah 331 orang tersebar di seluruh wilayah Jawa Tengah. Sehingga khususnya pegawai yang berada di lapangan sangat terbatas walaupun di setiap SAMSAT Kabupaten/Kota telah di tempatkan personil-personil yang handal di bidangnya. Namun sangat minim personil yang menjalankan tugas operasional di lapangan khususnya yang bergerak dibidang pola sosialisasi jasa raharja, penarikan iuran wajib dan penyaluran santunan jasa raharja. Dalam hal sosialisasi dan pelayanan keselamatan, yang berkaitan dengan pemasangan rambu-rambu peringatan dan berkaitan dengan anggran terjadi keterbatasan dan pro kontra dalam intern perusahaan itu sendiri terbukti rambu-

rambu terpasang oleh jasa raharja sangat minim sekali. Selanjutnya yang berkaitan dengan penyaluran santunan jasa raharja, PT Jasa Raharja (Persero) sebagai lembaga pertanggungangan yang bersifat sosial terkesan belum ikhlas dan tulus.

Emmy Pangaribuan Simajuntak menyatakan dalam bukunya

“ Tujuan dari pertanggungangan sosial (*sosial insurance*) adalah untuk menyediakan sesuatu bentuk jaminan tertentu kepada seseorang atau anggota masyarakat yang menderita kerugian dalam memperjuangkan hidupnya dan keluarganya “<sup>161</sup>

Dengan demikian maka PT Jasa Raharja (Persero), dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sebagai lembaga pertanggungangan yang bersifat sosial harus ikhlas dan tulus serta mementingkan kepada penderitaan rakyat (korban/ahli waris korban). Bila dilihat dari pemupukan dana iuran dan sumbangan wajib kiranya cukuplah meningkat, namun disini adalah mental personil penyelenggara PT Jasa Raharja (persero) perlu untuk di evaluasi kinerja personilnya berkaitan dengan latar belakang, kedudukan pendidikan dan tugas tanggungjawabnya. Hubungan ketidak harmonisan antar personil ini terbukti dalam kaitannya dengan anggaran operasional dalam tubuh PT Jasa Raharja (Persero). Contoh dalam pelaksanaan operasional dan sosialisasi penarikan

---

<sup>161</sup> Emmy Pangaribuan Simajuntak, 1980, *Hukum Pertanggungangan dan Perkembangannya*, Yogyakarta, Seksi Hukum Dadang Fakultas Hukum UGM, hal. 106

iuran wajib bagi pengusaha angkutan yang tidak sehat atau kendala lain, serta sosialisasi jasa raharja tentang pola keselamatan di jalan raya. Kondisi seperti ini Pimpinan Cabang segera mengambil langkah konkrit agar tidak berlangsung terus, akibatnya kan melemahkan Perusahaan itu sendiri. Seharusnya sosialisasi dilakukan dengan cara terpadu dan berkala bukan secara parsial dan sendiri-sendiri contoh saat lebaran saja, namun rutin. Pemasangan rambu-rambu perlu lebih banyak lagi, oleh sebab itu pernyataan Emmy di atas penulis setuju dan sampai saat ini pelayanan baik penyaluran santunan jasa raharja ataupun sosialisasi tugas dan tanggung jawab PT Jasa Raharja terkesan sangat lemah dan jauh dari publikasi media cetak ataupun elektronik, sehingga beranggapan bahwa PT Jasa Raharja (persero) sangat baik dan solid.

Sehingga tujuan PT Jasa Raharja (Persero) bukan hanya sebagai pertanggung sosial secara mutlak tetapi perlu juga di cermati dampak sosial masyarakat yang memperjuangkan kehidupannya berkaitan dengan ekonomi yang semakin sulit dewasa ini. PT Jasa Raharja (Persero) tidak transparan dalam pemupukan dana terhimpun dari iuran wajib dan sumbangan wajib atas Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964. Sebagai perusahaan yang mendambakan menjadi perusahaan terkemuka di bidang

asuransi dengan mengutamakan penyelenggaraan program asuransi sosial dan asuransi wajib sejalan dengan kebutuhan masyarakat. Konsep ini masih jauh dari kemauan dan keinginan masyarakat. PT Jasa Raharja (Persero) khususnya Cabang Jawa Tengah di Semarang belum pernah mengumumkan berapa jumlah terhimpun dana dari masyarakat untuk setiap tahunnya dan bagaimann penyaluran dana tersebut.

#### 4.2. Kendala dan hambatan eksternal

Hubungan dengan pihak pemerintah daerah dari tingkat pusat sampai pada tingkat operasional masih dirasa belum optimal, khususnya antar personil pelaksana lapangan dan operasional. Pemeriksaan oleh akuntan publik, atau badan lain independent yang berhak, agar terjadi transparansi, jujur dan adil. Hubungan dengan para pengusaha angkutan umum juga sangat lemah, khususnya dalam hal kontrol penerimaan iuran wajib. Hubungan dengan pihak, Dinas Perhubungan Darat, Dinas Kesehatan dengan program Pertolongan Pada kecelakaan (P3K) atau penyuluhan dan pemeriksaan sopir angkutan umum jarak jauh juga sangat lemah, sehingga kecelakaan dari tahun ke tahun semakin bertambah banyak.

Hubungan kerja sama dengan pihak Kepolisian khususnya Polisi lalu lintas, juga sangat lemah di sektor operasional terkesan

masih berjalan sendiri-sendiri, sementara kedua instansi ini sangat erat kaitannya dengan pelayanan terhadap masyarakat khususnya korban/ ahli waris korban kecelakaan di jalan raya. Hubungan kerjasama dengan pihak Perguruan Tinggi baik swasta maupun Negeri, khususnya dalam upaya peningkatan sumberdaya manusia dan penelitian-penelitian guna menghadapi tantangan dimasa yang akan datang.

Hubungan dengan berbagai pihak asuransi Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dibidang sosial, maupun dengan pihak asuransi swasta juga sangat lemah, terbukti ketika terdapat korban dengan asuransi ganda (double), korban/ahli waris korban kesulitan dalam pengurusan santunannya secara penuh dan utuh. Dikarenakan diantara perusahaan asuransi ini tidak ada kerja sama yang saling mengikat dan ketentuan undang-undang atau peraturan sebagai dasar hukumnya.

Pengurusan santunan asuransi jasa raharja terkesan dipaksakan, karena apabila korban tidak melapor dalam jangka waktu 6 (enam) bulan maka hak santunan gugur. Sementara sosialisasi PT Jasa Raharja (Persero) kepada masyarakat sangat lemah. Sebagaimana Pernyataan Nasir selaku Kaur Humas Jasa Raharja menerangkan bahwa, saat ini jasa raharja telah melakukan

upaya sosialisasi kepada masyarakat tentang Asuransi Jasa Raharja, dan tujuannya adalah untuk mensosialisasikan Jasa Raharja dan mengurangi kecelakaan lalu lintas di jalan raya pernyataan tersebut sangat bertentangan dengan kenyataan di lapangan. Dinyatakan dalam tujuan penyaluran santunan jasa raharja adalah tepat waktu dan tanpa potongan namun kenyataan, tetap saja ada potongan yang dikemas dalam asuransi keselamatan di jalan raya, ini sangat ironis dan bertentangan dengan tujuan penyaluran santunan jasa raharja.

Upaya penyuluhan dan sosialisasi penyaluran santunan jasa raharja dengan cara bekerja sama dengan instansi terkait baik Pemerintah daerah, Polisi, Dinas Angkutan Jalan Raya, Dinas Kesehatan sangat lemah. Lemahnya hubungan tersebut terbukti tidak adanya pemasangan papan-papan peringatan lalu lintas, mengadakan talk show interaktif di radio televisi, melakukan diklat terhadap pengemudi angkutan umum dan melakukan penyuluhan melalui unit terpadu serta berdirinya klinik-klinik jasa raharja yang ditempatkan pada daerah rawan kecelakaan dan terminal-terminal dengan pemeriksaan dan pengobatan Cuma-Cuma bagi pengguna sarana jalan raya dengan kendaraan bermotor.

Kelemahan di bidang administrasi dan keuangan, dengan kasus klaim asuransi fiktif yang dilakukan oleh Rukin Edi Santoso,

50 th, Pensiunan karyawan PT Jasa Raharja (persero) Cabang pembantu Surakarta<sup>162</sup>. Selama Mei hingga September 2002, tercatat ada 50 berkas yang dicairkan klaimnya sebesar Rp. 650.000.000,- (enam ratus lima puluh juta rupiah) saat itu Rukin Edi Santoso bersama dengan Bripka Darsito dan Suwanto, wahyudi calo asuransi telah mempertanggung jawabkan perbuatannya di depan hukum. Bukti konkrit kelemahan PT Asuransi Jasa Raharja (Persero) terhadap pola pelayanan yang kurang transparan, tidak menutup kemungkinan bahwa kejadian seperti ini sudah terjadi dimana-mana dan telah lama. Oleh sebab itu peran masyarakat sebagai alat kontrol sosial sangat diperlukan demi kelangsungan dan kejayaan PT Jasa Raharja (Persero).

Karena kelemahan-kelemahan sistem tersebut dan tidak adanya suatu penanganan yang tepat dan komprehensif sehingga timbul suatu pemikian PT Jasa Rahrja (Persero) siap di Marger dengan PT Jamsotek<sup>163</sup> Jakarta, Kompas- Manajemen PT Jasa Raharja (persero), Asuransi BUMN yang khusus menjamin korban kecelakaan angkutan umum dan lalu lintas jalan, menyatakan untuk bergabung dengan PT Jamsotek, Asuransi BUMN yang khuusus menangani tenaga kerja. Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) Darwin

---

<sup>162</sup> Jawa Post 12 September 2002, hal 18

<sup>163</sup> Kompas, Jakarta, 22 Pebruari 2006, hal. 14

Noor mengatakan tidak ada masalah untuk penggabungan tersebut. Namun ditegaskan olehnya bahwa urusan Marger tentu tergantung pemegang saham. Berdasarkan cetak biru Kementerian BUMN di sektor asuransi, Jamsostek dan Jasa Raharja akan digabung. Rencana dan pemikiran penggabungan ini di dasarkan atas kompetensi yang hampir serupa antara kedua BUMN tersebut.

Darwin dalam penjelasan berikutnya bahwa, secara makro, industri asuransi memang memerlukan konsolidasi karena strukturnya sangat timpang dan jumlah asuransinya sangat banyak. Kondisi ini menyebabkan neraca pembayaran asuransi selalu defisit. “ Sebenarnya regulatornya telah menghimbau agar asuransi saling bergabung sehingga terwujud industri asuransi yang kuat. Begitu pula dengan asuransi BUMN sejenis, akan digabung agar semakin kuat.

Ketua Dewan Asuransi (DAI) Hotbonar Sinaga, struktur asuransi di Indonesia memang sangat timpang. Dari total 160 Perusahaan, 15 % asuransi menguasai 85 % pangsa pasar. Selanjutnya mengenai rencana merger PT Jamsostek dan PT Jasa raharja (Persero), beliau mengatakan itu kurang tepat. Alasannya yang sangat mendasar akan melanggar undang-undang karena “ Jamsostek dan Jasa Raharja memiliki undang-undang sendiri”. Inilah

bentuk kelemahan pimpinan PT Jasa raharja (Persero) yang selalu gegabah menanggapi wacana yang berkembang di masyarakat, sehingga mereka lupa akan tugas dan tanggung jawab yang telah dibebankan pada pundaknya. Dua orang pejabat tersebut mengeluarkan pendapat dan kontra produktif dan saling bertentangan satu sama lain.

Mengenai difisit neraca pembayaran asuransi Ketua Dewan Asuransi (DAI) Hotbonar Sinaga mengusulkan agar pemerintah menambah setoran modal pada PT Reasuransi Indonesia (Reindo) untuk meningkatkan kapasitasnya. Mengenai kinerja PT Jasa Raharja (Persero) Darwin Noor menjelaskan laba kotor per 31 Desember 2004 sekitar Rp. 300 miliar. Pada tahun 2003, laba kotor Rp. 333 miliar. Pendapatan Premi tahun 2004 sekitar 1.1 triliun, naik 11 % dibandingkan tahun 2003 sebesar Rp. 1.06 triliun. Selanjutnya klaim sekitar Rp. 400 miliar. Seiring dengan peningkatan premi yang berasal dari iuran dan sumbangan wajib sesuai dengan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 dan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 45/KMK.06/2001 dan No. 416/KMK.06/2001 cukup memadai untuk meningkatkan yang dimaksud dengan premi tersebut. Inilah bukti konkrit hubungan para

elite di Jakarta tidak tidak kompak dan saling mencari popularitas masing-masing.

Hambatan eksternal mendasar adalah masih adanya korban kecelakaan lalu lintas yang belum berhasil mendapatkan santunan jasa raharja hanya dikarenakan korban bersalah oleh pihak PT Jasa Raharja dan tidak dijamin oleh UU No. 33 dan 34 Tahun 1964, kesan ini sangat menghambat hubungan antara masyarakat dengan pihak PT Jasa Raharja (Persero) dan Kepolisian Lalu Lintas.

Dipihak lain Kepolisian Lalu Lintas yang melayani kepengurusan berkaitan dengan administrasinya menjadi kecaman masyarakat. Sehingga sering kali terjadi ketegangan antara pihak Kepolisian dengan pihak PT Jasa Raharja (Persero). Sekalipun ketentuan-ketentuan yang mengaturnya telah menjadi pokok, namun berkaitan dengan sosialisasi yang sangat minim dan terkesan pihak PT Jasa Raharja pada saat itu sedang dibutuhka oleh masyarakat atau korban/ahli waris korban sehingga merasa bahwa kebijakan yang diambilnya adalah bersifat mutlak dan absolut. Agar semuanya ini tidak berkembang, maka sebaiknya setiap bulan dilaksanakan koordinasi antara para Kasat Lintas dengan Pejabat yang ditunjuk oleh PT Jasa Raharja (Persero) khususnya dalam pelayanan terhadap korban/ahliwaris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. Simpulan**

1. Pelaksanaan Undang-undang No. 33 tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Oleh PT Jasa Raharja (Persero).

PT Jasa Raharja (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang perasuransian. PT Jasa Raharja (Persero) berdiri tanggal 1 Januari 1965 dengan Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 1965. PT Jasa Raharja Persero dalam pelaksanaannya berdasarkan pada Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang serta Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Guna melaksanakan undang-undang tersebut dikeluarkanlah Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Di dalam melaksanakan undang-undang dan Peraturan Pemerintah tersebut PT Jasa Jaharja (Persero) berdasarkan pada Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 tentang penetapan santunan dan iuran wajib dana pertanggungungan wajib kecelakaan penumpang alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut dan udara.

Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2001 tentang Penetapan santunan dan sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan.

Sebagai wujud tanggung jawabnya PT Jasa Raharja (Persero) sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berdasarkan Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN) tugas dan tanggung jawabnya adalah menghimpun dana melalui iuran dan sumbangan wajib. Iuran wajib di himpun melalui penumpang angkutan umum yang disertakan dalam pembayaran ongkos angkutan menjadi satu dengan karcis. Karena pelaksanaannya tidak bisa dilakukan maka PT Jasa Raharja (Persero) mempercayakan dengan Perusahaan angkutan umum sebagai agen dan selanjutnya menyetorkannya kepada PT Jasa Raharja setiap tanggal 27 pada setiap bulan. Sumbangan wajib di himpun melalui kantor SAMSAT pada setiap Kabupaten/Kota dengan cara bekerja sama dengan Dinas Pendapatan Daerah dan menjadi satu dengan Pembayaran pajak kendaraan bermotor (PKB) pada setiap tahunnya.

Akhirnya dana terhimpun tersebut dipergunakan sebagai :

1. Dana operasional Perusahaan PT Asuransi Jasa Raharja (Persero)
2. Dana santunan asuransi jasa raharja kepada korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya.
3. Dana disetor kekas negara dalam rangka peran sertanya dalam pembangunan nasional.

2. Tanggung jawab Perusahaan PT. Jasa Raharja (Persero) sudah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu lintas.

Didalam pelaksanaan penyaluran santunan jasa raharja kepada korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya, PT Jasa Raharja (Persero) bekerja sama dengan pihak Kepolisian Republik Indonesia. Kerjasama tersebut dituangkan dalam nota Perjanjian kerjasama, sesuai Keputusan Bersama antara Kepala Kepolisian Republik Indonesia dengan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) No. Pol. : 18/IV/IV/2004 dan Nomor : SKEB/06/IV/2004 tanggal 22 April tahun 2004 di Jakarta, tentang Petunjuk pelaksanaan bersama peningkatan pelayanan santunan korban kecelakaan lalu lintas, peningkatan kesadaran masyarakat untuk memenuhi kewajiban sesuai dengan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dan penanganan keselamatan lalu lintas.

Santunan asuransi jasa raharja yang salurkan oleh PT Jasa Raharja (Persero) kepada korban/ahli waris korban adalah berwujud uang tunai, sesuai dengan ketentuan yang diatur oleh Keputusan Menteri Keuangan No. 415/KMK.06/2001 dan No. 416/KMK.06/2001 besarnya adalah sebagai berikut :

- a. Ahliwaris korban yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah).
- b. Korban yang mendapat cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 dari besar santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf (a).
- c. Korban yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh santunan berupa penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter maksimum sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah).
- d. Korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas jalan tidak mempunyai ahli waris, kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan diberikan penggantian biaya penguburan sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

Bahwa penggantian santunan jasa raharja tidak akan diberikan kepada korban yang pada saat kecelakaan terjadi berada dalam keadaan :

- 1). bunuh diri;
- 2). percobaan pembunuhan atau kesengajaan lain pada korban/ahli warisnya;
- 3). korban dalam keadaan mabok atau tak sadar;
- 4). melakukan perbuatan kejahatan;

5). oleh karena korban mempunyai cacat badan atau keadaan badaniah/rochaniah luar biasa lain.

Dengan berpedoman sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT Jasa raharja (Persero) memberikan kesempatan kepada korban/ahli waris korban yang tidak berhak atas santunan jasa raharja dengan prgram egrasia atau permohonan bantuan sosial kecelakaan lalu lintas di jalan raya dengan cara mengajukan permohonan yang diketahui oleh lurah dan camat setempat.

3 Tanggung jawab Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) apabila korban mempunyai hubungan hukum dengan Perusahaan Asuransi lain dalam kasus yang sama.

Tanggung jawab PT Jasa Raharja (Persero) terhadap korban yang mempunyai hubungan hukum dengan pihak asuransi lain tidak ada ketentuan yang memprioritaskan, karena setiap perusahaan asuransi telah mempunyai AD/ART serta ketentuan masing-masing. Namun demikian korban/ahli waris koraban diberikan kesempatan untuk mengurus kepada asuransi yang lain dengan cara persyaratannya di legalisasi atau sebaliknya.

Korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang mempunyai hubungan hukum dengan asuransi lain proses penentuan santunan juga menjadikan kendala bagi korban. Pada umumnya setiap Perusahaan asuransi membutuhkan bukti administrasi asli (Khususnya kwitansi asli dari rumah sakit, apotik ataupun jasa dokter). PT Jasa Raharja

(Persero) meminta bukti yang asli dan asuransi lainnya meminta bukti yang asli pula, sementara pihak rumah sakit, apotik dan dokter hanya mengeluarkan 1 (satu ) lembar bukti kwitansi asli. Dikarenakan antara Perusahaan Asuransi satu dengan lainnya tidak ada pengaturan yang jelas atas santunan ganda, kecuali yang diatur khusus oleh Perusahaan asuransi itu sendiri sehingga PT Jasa Raharja (Persero) dalam menyalurkan santunan asuransi hanya sesuai dengan hak yang harus diterimannya. Selanjutnya untuk perusahaan asuransi lainnya atau sebaliknya membayar jumlah penggantian biaya perawatan sisa terbayat oleh perusahaan terdahulu.

Perusahaan Asuransi Brata Bakti Polri (SIM) yang dikelola oleh Yayasan Brata Bakti Polri tidak berpengaruh terhadap ketentuan tersebut diatas karena asuransi SIM sangat sederhana dengan mengajukan bukti konkrit maka asuransi tebayar dengan besar klaim asuransi sebagai berikut :

1. Meninggal dunia sebesar Rp. 1.000.000,-
2. Luka berat sebesar Rp. 500.000,-

Dengan demikian maka hubungan hukum antara korban terhadap PT Jasa Raharja (Persero) dan Perusahaan Asuransi lainnya tidak ada jaminan hukum yang mengikat, masing-masing Perusahaan asuransi berpedoman pada ketentuannya masing-masing pula.

4. Hambatan dan kendala yang dihadapi oleh PT Jasa Raharja (Persero ) adalah :
- a. Hambatan yang bersifat internal artinya hambatan ini tumbuh dan berkembang dari dalam Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) baik yang diakibatkan dari kebijakan Menteri Keuangan selaku atau wakil Pemerintah, dari Direksi Perusahaan dan atau dari personil PT Jasa Raharja (Persero). Khususnya adalah dibidang pelaksanaan tanggung jawab perusahaan yang kaitannya dengan iuran wajib dan Sumbangan wajib. Pelaksanaan tanggung jawab tersebut sangat berhubungan erat dengan masyarakat luas. Sehingga sering terjadi penyimpangan terhadap kedudukan dan tanggung jawab personal PT Jasa Raharja (Persero) khususnya adalah personil sendiri.
  - b. Hambatan eksternal hambatan ini berkaitan erat dengan hubungan timbal balik dengan instansi pemerintah lainnya, khususnya adalah Pemerintah Daerah dan Kepolisian. Dengan pemerintah karena berkaitan erat dengan sumber dana PT Jasa Raharja (Persero) yang dipungut melalui sumbangan wajib di SAMSAT Kabupaten/Kota. Hubungan dengan kepolisian dalam kaitannya dengan pelayanan santunan jasa raharja. Dikarenakan Polisi sebagai pelayan administrasi kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Hambatan eksternak ini perlu di cermati dengan baik agar hubungan antar instasi ini berjalan harmonis.

## **B. Saran**

1. PT Jasa Raharja (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang sangat solid karena Pemerintah memberikan fasilitas berupa Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 dan PP No. 17 dan 18 Tahun 1965. Dalam pelaksanaan pemupukan dana iuran dan sumbangan wajib sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 dan No. 416/KMK.06/2001 tanggal 17 juli 2001 sekarang sudah tidak memadai lai. Keputusan menteri Keuangan tersebut perlu untuk ditinjau kembali guna meningkatkan iuran dan sumbangan wajib serta diimbangi dengan peningkatan santunan jasa raharja yang sesuai dengan kondisi sekarang dan yang akan datang.
2. Santunan jasa raharja yang disalurkan kepada ahli waris korban meninggal sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah ) dan korban luka berat sebesar-besarnya Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah) sudah tidak memadai. Keputusan Menteri Keuangan No. 415/KMK.06/2001 dan No. 416/KMK.06/2001 sudah waktunya untuk di tinjau kembali dengan formulasi baru, agar fungsi sosial dapat tercapai. Disarankan korban meninggal dunia sebesar Rp. 20.000.000,- (dua puluh juta rupiah) sedangkan luka berat atau cacat tetap sebanyak banyaknya Rp. 15.000.000,- (lima belas juta rupiah). Biaya penguburan bagi korban tanpa ahli waris satu juta rupiah tidak layak, sebaiknya sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah).

3. Salah dan benar atau sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas tidak lagi dipergunakan sebagai alasan untuk menggugurkan hak atas santunan jasa raharja ini tindakan tidak adil. Karena peristiwa kecelakaan adalah risiko yang tidak bisa dihindari dan bisa terjadi sewaktu-waktu tanpa diketahui terlebih dahulu. Sehingga untuk menentukan dapat dan tidaknya hak santunan atas jasa raharja dari setiap risiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya bukan dari benar atau salahnya korban. Kecuali dalam hal-hal yang bersifat perkecualian umpamanya bunuh diri atau karena mabuk ini perlu untuk dipertimbangkan lebih lanjut. Dengan demikian maka tanpa kecuali setiap korban kecelakaan lalu lintas harus mendapatkan hak atas santunan jasa raharja, yang perlu dipertimbangkan adalah besar dan kecilnya jumlah santunan jasa raharja. Egrasia bukan menjadi alasan pembenar bagi PT Jasa Raharja untuk korban guna membuat permohonan bantuan sosial jasa raharja. Korban/ahli waris korban harus diberikan kemudahan-kemudahan dalam pengurusan atas santunan jasa raharja.
4. Kerjasama dengan Polri dan Pemerintah Daerah Kabupaten /Kota dalam upaya pemupukan iuran dan sumbangan wajib terus ditingkatkan. Agar dalam melaksanakan pemupukan dana iuran dan sumbangan wajib berjalan lancar. Kerjasama bukan pada level pimpinan saja dan atau hanya dalam pemupukan dana saja suharusnya disarankan untuk dilanjutkan pada proses sosialisasi jasa raharja dan

keselamatan lalu lintas di jalan raya termasuk didalamnya adalah pemasangan rabu-rambu.

5. Pelatihan dan pendidikan – pendidikan guna peningkatan sumber daya manusia bagi pegawai PT Jasa Raharja (Persero) perlu ditingkatkan secara berkala dan berjenjang demi memenuhi kebutuhan perusahaan. Lebih baik lagi jika bekerja sama dengan Perguruan Tinggi ( Negeri atau Swasta) dalam hal penelitian-penelitian guna meningkatkan sinergitas perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) dimasa sekarang dan yang akan datang.
6. PT Jasa Raharja (Persero) dalam melaksanakan Undang-undang- No. 33 dan 34 Tahun 1964 selain melaksanakan pemupukan dana melalui iuran dan sumbangan wajib juga menyalurkan santunan jasa raharja. Selain dari pada itu akan lebih baik lagi bila PT Jasa Raharja (Persero) melakukan terobosan dengan mendirikan Puskesmas atau tempat klinik –klinik baik di terminal-terminal atau tempat-tempat yang dianggap rawan kecelakaan. PT Jasa Raharja (Persero) dapat memberikan pertolongan pertama pada kecelakaan atau memeriksa kesehatan sopir-sopir yang melaksanakan perjalanan jarak jauh, guna mengurangi kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Dengan demikian maka perlindungan atas kesematan di jalan raya bagi pengguna sarana jalan raya oleh PT Jasa Raharja (Persero) menjadi akan lebih terjamin.

## DAFTAR PUSTAKA

- Amanat, Anisitus, 1996, *Pembahasan Undang-Undang Perseroan Terbatas 1995 dan Penerapannya Dalam Akta Notaris*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Ali, Chidir 1999, *Badan Hukum*, Alumni, Bandung.
- Allen, Francis and Sidney I. Simon, Bandingkan David L. Bicklehaupt, *General Insurance*,
- Atherm, James. L, 1977, *Risk and Insurance*, Wet Publishing, Co.
- Ali. Hasymi A, Agustinus Subekti, Wardana, 2002, *Kamus Asuransi*, PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- , 2002, *Pengantar Asuransi*, PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- Asshiddiqie, Jimly 1994, *Gagasan Kedaulatan Rakyat dalam Konstitusi dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Disertasi, Ichtiar Baru Van Hoeve, Jakarta.
- Badan Pembina Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, 1980, “ Simposium Tentang Hukum Asuransi, 13-15 Nopember, 1978 di Padang, Bina Cipta , Bandung.
- Barneveld. Van. H, 1980, *Pengetahuan Umum Asuransi*, Karya Aksara, Jakarta.
- Basah, Sjachran 1985, *Eksistensi dan Tolok Ukur Badan Peradilan Administrasi di Indonesia*, Alumni, Bandung .
- Bickelhaupt, David. L, *General Insurance*
- Black, Henry Campbell, 1979. Black’s Law Dictionary With Pronounsiation. St. Paul Minn. West Publisng Co.
- Brown, Robert.L, FSA, FCIA, ACAS, 1993, *Introduction to Retemaking and Loss Reserving for Property and Causality Insurance, Actex Publications, Conneticus.*
- Bumi Putera, 2003, *Syarat-syarat Khusus Polis Dan Anggaran Dasar AJB Bumi Putera 1912*, Jakarta.
- C.S.T. Kansil, Christen S.T. Kansil (I), 2001. *Hukum Perusahaan Indonesia Bagian I*, PT. Pradnya Paramita, Jakarta.

- , (II), 1995, *Hukum Perusahaan Indonesia Bagian 2*, PT. Pratnya Paramita, Jakarta.
- Darmawi, Hermawan, *Manajemen Asuransi*, Jakarta, Bumi Akasara, 2000.
- Diacon, SR dan R.L. Carter, 1994, *Success in Insurance*, ( London : John Murrey Ltd, 1984.
- Dickson, G.C.A., J.T. Steele, 1984, Introduction to Insurance, 128 Long Acre. London WC2E 9AN : Pitman Publishing Limited.
- Direktorat Lembaga Keuangan dan Asuransi Direktorat Jenderal Moneter, Departemen Keuangan Republik Indonesia, 1988, Laporan Kegiatan Usaha Perasuransian di Indonesia, Jakarta.
- Departemen Keuangan RI, Direktorat Lembaga Keuangan dan Asuransi Dirjen Moneter, Laporan XX Kegiatan Usaha perasuransian di Indonesia.
- Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1992, Bahan Penataran dan Referensi Penataran, Jakarta.
- Departemen Dalam Negeri, Kepolisian Republik Indonesia, Departemen Keuangan, PT Jasa Raharja (Persero, 1999, “Instruksi Bersama Menteri Pertahanan Keamanan, Menteri Dalam Negeri dan Menteri Keuangan tentang Pelaksanaan Sistem Administrasi Manunggal dibawah satu atap (Samasat)”, Jakarta.
- Gunarto, 1984, Asuransi Kebakaran di Indonesia, Tirta Pustaka, Jakarta.
- , 1987, Hukum Perjanjian Asuransi Kerugian Qou Vadis (Perlindungan penanggung versus Perlindungan tertanggung), Makalah pada simposium Hukum Perjanjian Asuransi Kerugian dalam Kenyataan dan harapan. 20 Oktober 1987, Jakarta, Laboratorium Hukum Fakultas Hukum Universitas Katolik Atma Jaya.
- Gautama, S, 1983, *Pengertian Tentang Hukum*, Alumni, Bandung.
- Hansell, D. S, 1979, *Elements of Insurance*.
- Hartono, Sri Redjeki, 2000, *Kapita Selektta Hukum Perusahaan*, Mandar Maju, Bandung.
- , 2000, *Hukum Perusahaan*, Mandar Maju, Bandung.
- , 2001, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta.

- Hatta, Mohamad, 1977, *Menuju Negara Hukum*, Idayu Pers, Jakarta.
- Hotbonar, Sinaga, 1994 pada “Workshop Asuransi Khusus untuk Karyawan Direktorat Asuransi Departemen Keuangan”, Januari.
- H.M.N. Purwosutjipto, 1995, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 2*, Djambatan, Jakarta.
- I.G. Wijaya, 2003, Hukum Perusahaan, *Usaha- Usaha Negara Perusahaan (Negara) Perseroan ( Public/State Company) disngkat Persero*, Megapoin, Jakarta.
- , 2003, *Hukum Perusahaan*, Megapoin, Jakarta.
- Jasa Raharja, PT, 1999, *Profil PT Jasa Raharja (Persero)*, Jakarta.
- , 1999, *Pedoman Penyelesaian Santunan Jasa Raharja* Jakarta.
- , 1999, *Utama Dalam Perlindungan Prima Dalam Pelayanan*, Jakarta.
- , PT, 1983, Asuransi Kecelakaan Penumpang Umum & Lalu Lintas Jalan, Jakarta.
- , 2000, Sejarah Perkembangan PT Jasa Raharja (Persero), Jakarta
- , 2001, *Undang-Undang No. 33&34*, Jakrta.
- , 2002, Pertanggungangan Bus, Jakarta.
- , 2004, *Peningkatan Pelaksanaan Santunan Korban Kecelakaan Lalu Lintas*, Jakarta.
- , 2004, Cabang Semarang, Dana Pertanggungangan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.
- , Cabang Semarang, Data diperoleh dari Miskam Setiawan, Kabag Pelayanan, Tanggal 1 Juli 2005.
- Kertonegoro, Sentaoe, 1989, *Jaminan Sosial Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Jakarta, Mutiara Sumber Widya.
- Keputusan Bersama Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) tentang Petubjuk Pelaksanaan santunan korban kecelakaan lalu lintas, peningkatan kesadaran masyarakat untuk memenuhi kewajiban sesuai Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dan pelaksanaan keselamatan lalu lintas”. Tanggal 22 April 2004 di Jakarta.

- Kulp, C.A dan John I. Hall, 1968, *Casualty Insurance*
- Koeton, Robert E *Basic Texts of Insurance Law* ( St. Panb. Minn : West Publishing Co 1971 ).
- Kenneth, Jr., Hueber,SS, Black Cline, Roberts, 1982 : *Property and Liability Insurance*, Prentice Hall, Inc., Englewood Cliffs, N.J.
- Alfred Manes, 1930, *Versicherungswörterbuch*, Auflage.
- Majid, Abdul dan Sri Edi Swasono, 1992, *Wawasan Ekonomi Pancasila*, UI Pres, Jakarta, hal. 18; Lihat pula Muchsan, 1992, *Sistem Pengawasan terhadap Perbuatan Aparat Pemerintah, dan Peradilan Tata Usaha Negara di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta.
- Mainake, A.J, 1959, *Merenungkan Hubungan antara Individu dan Negara berhubungan dengan Kedudukan (posisi) Hukum Privat pada waktu sekarang*, Majalah Padjadjaran, FH UNPAD.
- Marshudi,H, Moch Chidir Ali, 1995, *Hukum Asuransi*, Mandar Maju Bandung
- Mahr Robert I dan Emerson Cammack, 1980, *Principle of insurance* ( Homewoods, Iiois : Richard D. Irwin, Inc 1980).
- Merh. I., Robert I. and Bob A Hedges, 1963, *Risk Management in the Bussiness Enterpris.*
- Manes Alferd, 1930, *Versicherungswörterbuch*, Auflage.
- Mees, Mr. T.J. Dohou ,1953, *Kort begrip V/h Ned, Handelsrecht*, hal 187. dan Mr. Dr. H. F. A. Volmar, 1953, *Het Nederlands Handelsrecht.*
- Muhammad,Abdulkadir 2002, *Hukum Perusahaan Indonesia*, PT Citra Aditya bakti, Bandung
- Molengraaff, Mr, W.L.P.A., 1947, *Leidraad bij de beoefening van het Nederlandche handelsrech.*
- , 1966. *Leidraad bej de Beoefening van het Nederlands Handelsrecht*, Jilid I, Cetakan ke 9.
- Prawoto, Agus, 2003, *Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi Berdasarkan Risk Base Capital (RBC)* edisi II, BPFE-Yogyakarta, Yogyakarta .
- Projodikoro, Wirjono, 1986, *Hukum Asuransi di Indonesia*, PT. Intermasa, Jakarta.

- , 1989, *Azas-azas Hukum Perjanjian*, PT. Bale Endah, Bandung.
- Purwosutjipto, H.M.N, 1985, *Pengertian Pokok Hukum Indonesia Jilid I*, Djambatan, Jakarta.
- Rajagukguk, Eman, 1985, *Indonesianisasi Saham*, Bina Aksara, Jakarta.
- Riegel, Robert et, al., 1976, *Insurance Principles Property and liability*.
- Ritzer, George, 1992, *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma ganda*, Penerjemah, Alimandan, Ed-1, Cet-2, Rajawali Pers, Jakarta.
- Salim, H, Abbas, 1998, *Asuransi dan Manajemen Risiko*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Simajuntak, Emmy Pangaribuan, 1975, *Hukum Pertanggung*, Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta.
- , 1979, "Peranan Pertanggung Dalam Usaha Memberikan Jaminan Sosial". Pidato Pengukuhan sebagai Guru Besar Pada Fakultas Hukum UGM, Seks Hukum Dagang Fakultas Hkum UGM Yogyakarta.
- , 1980, *Pertanggung Wajib/sosial ndang-Undang No. 33 Dan 34 Tahun 1964*, Budhi Admadja Offset, Yogyakarta.
- , 183, *Hukum Petanggung dan Perkembangannya*, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta.
- Sastrawidjaja, H. Man Suparman, 2003, *Aspek-Aspek Hukum Asuransi dan Surat Berharga*, PT. Alumni, Bandung.
- Sukardono, R, 1977, *Hukum Dagang Indonesia Jilid I*, Dian Rakyat, Jakarta.
- Sudarto, 1983, *Hukum Pidana dan Perkembangan Masyarakat, Kajian Terhadap Pembangunan Hukum Pidana*, Sinar Baru, Bandung.
- Soekanto, Soerjono 1984, *Pengantar Penelitian Hukum*, Penerbit UI Press, Jakarta.
- , 1990, *Sosiologi Suatu Pengantar*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Soejono, 2001, *Dasar Hukum Perseroan Terbatas*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Soemitro, Ronny Hanitijo, 1990, *Metodologi Penelitian Hukum dan Yurimetri*, Ghalia, Jakarta.
- Soekardono, 1991, *Hukum Perusahaan*, Mandar Maju, Bandung.

- Swasembada, 1993, *Trend Penanganan BUMN Dunia*, Swasembada 6/X-September 1993.
- Silalahi, Ferdinand, 1997, *Manajemen Risiko dan Asuransi*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Vanberneveld, H, 1980, *Pengetahuan Umum Asuransi*, Bhratara Karya Aksara, Jakarta.
- Wahyono, Padmo, 1983, *Indonesia Berdasarkan atas Hukum*, Ghalia Indonesia, 1983.
- Woodward, Jeff, 1986, *Insurance Principles*, The Merit Company Santa Monica, CA.
- Yayasan Brata Bakti Polri Daerah Jawa Tengah, 2002, *Enam Tahun Mengabdi*, Semarang, hal. 7-10
- Undang-Undang Dasar, Tahun 1945.
- Undang-Undang Perusahaan Indonesia, "Indonesische Bedrijven Wet) Statsblad". 1927-419.
- Undang-Undang Perbendaharaan Indonesia ( *Indonesische Comptabiliteits Wet* ) Statsblad 1925/448 Jo LN 1948/334.
- Undang-undang No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.
- Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.
- Undang-undang No. 19 Prp/1960 Tentang Perusahaan Negara.
- Undang-undang No. 9. Tahun 1969 Bentuk-bentuk Usaha Negara.
- Undang-undang No. 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana.
- Undang-undang No.2 Tahun 1992 Tentang Perasuransian.
- Undang-undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-undang No. 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas (UUPT).
- Undang-undang No. 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia.
- Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN)
- Undang-undang No. 40 Tahun 2004 Tentang Jaminan Sosial Nasional.

Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan..

Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Penumpang.

Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1965 tentang Perusahaan Negara Asuransi.

Peraturan Pemerintah No. 39 Tahun 1980 tentang Pengalihan bentuk Perusahaan Umum Jasa Raharja menjadi Perusahaan Perseroan.

Peraturan Pemerintah No. 73 tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian.

Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi

Peraturan Pemerintah No. 63 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian

Keputusan Presiden Nomor : 16 Tahun 2001

Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. Kep. 750/KMK/I Tanggal 18 November 1970 Tentang Perusahaan Umum (Perum) Jasa Raharja.

Keputusan Menteri Keuangan No. 337/KMK. 011/1981 tentang Penunjukan Perusahaan Perseroan (persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja untuk menyelenggarakan Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Peumpang dan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Surat Keputusan Bersama Kepolisian Republik Indonesia, Direktur Jenderal Pemerintahan Umum Dan Otonomi Daerah, Dan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) tentang Pedoman Tata Laksana Sistem Adimintrasi Manunggal Di Bawah Satu Atap (SAMSAT), Nomor : Skep/06/X/1999, Nomor : 973-1228 dan Nomor : SKEP/02/X/1999..

Instruksi Bersama Menteri Pertahanan dan Keamanan Menteri Dalam Negeri dan Menteri Keuangan tentang Pelaksanaan sistem Administrasi Manunggal Dibawah Satu Atap No. : Ins/03/M/X/1999, Nomor : 29/Tahun 1999 dan Nomor : 6/IMK.014/1999.

Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 tentang Penetapan Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan, Di Jakarta Tanggal 17 Juli 2001

Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/200, di tetapkan di Jakarta pada Tanggal 17 Juli Tahun 2001

Keputusan Bersama Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Dan Direktur Utama PT. Jasa Raharja (Persero) tentang Petunjuk Pelaksanaan Bersama Peningkatan Pelayanan Santunan Korban Kecelakaan Lalu Lintas, Peningkatan Kesadaran Masyarakat Untuk memenuhi kewajiban sesuai Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 dan Penanganan Keselamatan Lalu Lintas.

### **Jurnal dan Laporan Penelitian :**

Bagan Mekanisme pengurusan Santunan Jasa Raharaja

Dialog dengan Drs. J. Sitorus, Tanggal 26 Mei 2006

Dialog dengan Budi Pramono, Dialog, Tanggal 2 Juni 2006

Dialog dengan Sukarjo, SE, Pimpinan PO Tunggal Dara tanggal 3 Juni 2006

Dialog dengan Sudaryanto Pimpinan PO Putra Palagan tanggal 2 Juli 2006

Dialog terbuka: dengan agen-agen Bus Antar Kota Antara Propinsi Di Terminal Terboyo Semarang Tanggal 18 Juni 2006

Dialog Miskam Setiawan, Kabag Pelayanan PT Jasa Rahara (Persero) Cabang Semarang, Data diperoleh, Tanggal 1 Juli 2005

Data : Struktur Organisasi Cabang Tipe A PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Tengah

Data Kecelakaan Lalu Lintas Satuan Lalu Lintas Polres Semarang Periode Bulan Juli 2004.

Data Tabel : Prosentase pembayaran ganti kerugian atas kecelakaan Penumpang menurut Pasal 10 ayat (3) PP No. 17 Tahun 196

Daftar besarnya sumbangan wajib menurut jenisnya berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2001

Data Sistem pelayanan pada Kantor Bersama Samsat di setiap Kabupaten/Kota

Data Kecelakaan lalu lintas Direktorat Lalau Lintas Polda Jawa Tengan Tahun 2001-2005

Data penyaluran pembayaran dana Santunan Asuransi Jasa Raharja Tahun 2001-2005 di Wilayah Jawa Tengah

Data Laka Lantas Pada Polres Semarang Periode Bulan Juli 2004.

Data perbandingan jumlah Korban Pada Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa tengah dengan jumlah Korban yang mendapatkan santnan Jasa Raharja pada PT Jasa Raharja (Persero)

Daftar penerimaan santunan jasa raharja

Penjelasan Nasir Hamka, Ka Humas PT Jasa Raharja Tanggal 11 Mei 2006 di Semarang

### **Data lain/Media massa**

Copyright C. 2004 PT Jasa Raharja (Persero), Inonesia, All rights reserved. Validator : XHTML-CSS, Internet

Copyright C. 2004, PT Jasa Raharja, Indonesia. All rights reserved, validator : XHTML-CSS, Internet

Jawa Post 12 September 2002.

Kompas, Jakarta, 22 Pebruari 2006.

Penjelasan Nasir Hamka, Ka Humas PT Jasa Raharja (Persero) Tanggal 11 Mei 2006 di Semarang

Suara Merdeka, Semarang, 26 Juli 2004

-----, 26 Juli 2004.

-----, 25 Agustus 2005.

-----, 20 Januari 2005

Tempo Interaktif, Rabu 16 Maret 2005, Jakarta

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : NGADINA, SH  
Tempat dan Tanggal Lahir : Yogyakarta, 6 Januari 1963  
Agama : Islam  
Alamat : Jl. Bima Raya No. 55 Rt. 09/RW I Kelurahan  
Klepu Kecamatan Pringapus Kabupaten  
Semarang.  
Pendidikan : Sekolah Dasar (SD) Tahun 1975 di Yogyakarta  
Sekolah Menengah Pertama (SMP) 1979 di  
Yogyakarta  
Sekolah Menengah Atas (SMA) 1982 di  
Yogyakarta  
Strata 1 Sarjana Hukum dari Universitas Darul  
Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI Undaris  
Kabupaten Semarang di Ungaran.  
Pekerjaan : Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI)  
Pangkat : Ajun Komisaris Polisi (AKP)  
Nrp : 63010634  
Jabatan Terakhir : Kapolsek Banyumanik Polres Semarang Selatan  
Telephone yang dihubungi : 081 325 125 786 dan 085 640 507 777  
Status : Kawin  
Nama Istri : EESTRI AMBAWANI, SH  
Tempat Tanggal Lahir : Semarang, 19 September 1963  
Pekerjaan : Pegawai Negeri Sipil Polri pada Polres Semarang.  
Nama Anak : KAMARUL WIDYAWATI  
Tempat Tanggal Lahir : Semarang, SMA NEGERI 1 Bergas Kabupaten  
Semarang