

## Disparitas Kebijakan PT. Jasa Raharja Perspektif Masalah Mursalah

Ahmad Muhris<sup>1</sup>, Muhammad Taufiqqurrahman<sup>2</sup>,  
<sup>1,2</sup> Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, Indonesia

### Abstrak:

Penelitian ini berfokus pada kecelakaan tunggal non angkutan umum yang tidak mendapat dana santunan kecelakaan lalu lintas, realita ini menunjukkan adanya disparitas layanan dana santunan kecelakaan terhadap korban kecelakaan, sehingga perlu dilakukan penelitian terkait kebijakan PT. Jasa Raharja perspektif Masalah Mursalah. Metode penelitian yang akan digunakan adalah studi kualitatif dengan pendekatan kepustakaan yang bersifat deskriptif-analitis. Sumber primernya adalah kebijakan PT. Jasa Raharja dan regulasi yang berkaitan dengan asuransi, sedangkan sumber sekundernya akan diperoleh dari kajian terdahulu, jurnal atau literasi lain yang berhubungan dengan objek penelitian. Ditemukan, bahwa kebijakan PT. Jasa Raharja perspektif masalah mursalah belum dikatan masalah, karena pada prakteknya terdapat disparitas layanan terhadap korban kecelakaan tunggal yang tidak mendapatkan dana santunan sedangkan dalam UU No 34 Tahun 1964 dan PP No 18 1965 hanya menanggung dana santunan pada pihak ketiga (korban yang ditabrak). Salah satu syarat masalah pada kebijakan tersebut harus berorentasi pada seluruh korban bukan hanya sebagian. Selain itu, tidak adanya masalah bagi korban kecelakaan tunggal adalah adanya ketidakadilan, kerugian materil dan psikologis, kurangnya transparansi, dan pengabaian HAM, karena ini menyangkut masalah primer (*Dharuriyat*) yang akan menghambat pada kehidupan korban. (This study focuses on single non-public transport accidents that do not receive accident compensation funds. This reality shows that there is a disparity in accident compensation funds for accident victims, so it is necessary to conduct research related to PT. Jasa Raharja's policy from the perspective of Masalah Mursalah. The research method to be used is a qualitative study with a descriptive-analytical literature review approach. The primary sources are PT. Jasa Raharja's policies and regulations related to



insurance, while secondary sources will be obtained from previous studies, journals, or other literature related to the research object. It was found that PT. Jasa Raharja's policies from the Maslahah Mursalah perspective have not been deemed beneficial, as in practice there is a disparity in services for single-vehicle accident victims who do not receive compensation funds, while under Law No. 34 of 1964 and Government Regulation No. 18 of 1965, compensation funds are only provided to third parties (victims who were hit). One of the conditions for maslahah in this policy is that it must be oriented towards all victims, not just some. In addition, the absence of maslahah for victims of single accidents is unfair, causes material and psychological losses, lacks transparency, and disregards human rights, because this concerns primary maslahah (Dharuriyat) that will hinder the lives of victims.)

**Kata Kunci:**

PT. Jasa Raharja, Santunan, Kecelakaan, Maslahah Mursalah

**Pendahuluan**

Kecelakaan lalu lintas merupakan kecelakaan yang sering terjadi. Hal ini disebabkan oleh berbagai faktor sehingga menyebabkan berbagai macam kecelakaan lalu lintas, baik itu berupa kecelakaan tunggal, tabrakan, atau lainnya. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.<sup>1</sup> Kecelakaan lalu lintas juga disebabkan oleh makin pesatnya pengguna kendaraan bermotor baik yang bersifat pribadi maupun angkutan umum.

Dalam penelitian ini berfokus pada kecelakaan lalu lintas non angkutan umum. Karena kecelakaan lalu lintas kendaraan angkutan umum berbeda dengan kecelakaan lalu lintas kendaraan yang bersifat pribadi yang mengalami kecelakaan, baik berupa tabrakan, menabrak pejalan kaki atau berupa kecelakaan tunggal. Dimana pedoman asuransi bagi kecelakaan lalu lintas angkutan umum berdasarkan UU No. 33 Tahun 1965 Tentang Dana

---

<sup>1</sup> Undang-Undang RI, " Pasal 1 Poin 24 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas," 2009.

Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan PP No. 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang berbeda dengan kecelakaan lalu lintas non angkutan umum yang berdasarkan pada Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Disebutkan dalam UU No. 34 Tahun 1964 dan PP No. 18 Tahun 1965, yang berhak mendapatkan dana asuransi kecelakaan lalu lintas adalah 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 ahliwarisnya sebesar jumlah yang ditentukan berdasarkan Peraturan Pemerintah,<sup>2</sup> 2) 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 sebagai demikian, diberi hak atas suatu pembayaran dari Dana Kecelakaan Lalu-lintas Jalan, kecuali dalam hal-hal yang tercantum dalam pasal 13.<sup>3</sup> Asuransi ini merupakan asuransi tanggung jawab pada pihak ketiga.<sup>4</sup> Namun dalam kebijakan yang dibuat PT. Jasa' Raharja' yang berhak mendapatkan' dana' asuransi kecelakaan' adalah 1) setiap orang yang berada di luar angkutan lalu lintas jalan yang menjadi korban akibat kecelakaan dari penggunaan alat angkutan lalu lintas jalan, 2) setiap orang atau mereka yang berada di dalam suatu kendaraan bermotor dan ditabrak, dimana pengemudi kendaraan bermotor yang penyebab kecelakaan, termasuk dalam hal ini para penumpang kendaraan bermotor dan sepeda motor pribadi.<sup>5</sup> Kebijakan ini di ubah menjadi lebih jelas bahwa yang berhak mendapat

---

<sup>2</sup> Undang-Undang RI, " Pasal 4 ayat 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan," 1964.

<sup>3</sup> Peraturan Pemerintah RI, "Pasal 10 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan," 1965.

<sup>4</sup> "Layanan," Jasa Raharja, 2014. akses 19 November 2024, liat juga di "Layanan Prima Kami," Jasa Raharja, 2024. akses 17 Juli 2025

<sup>5</sup> "Lingkup Jaminan," Jasa Raharja, 2014. akses 29 September 2024, lihat juga di Hendartyo Hanggi, "Ini Kategori Kecelakaan Yang Layak Mendapat Santunan Dari Jasa Raharja," Tempo, 2021. akses 17 Juli 2025.

santunan, 1) setiap orang yang diakibatkan laka tabrakan 2 kendaraan atau lebih, 2) pejalan kaki, pesepeda/penyebrang jalan yang tertabrak kendaraan, 3) korban tabrak lari yang terbukti sebab laka, 4) korban yang tertabrak kereta api.<sup>6</sup>

Kebijakan ini memberikan legitimasi pada korban yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan tabrakan, baik yang menabrak dan yang ditabrak berhak mendapat dana asuransi kecelakaan lalu lintas, sedangkan dalam UU dan PP yang disebutkan di atas hanya menanggung pihak ketiga (pihak yang ditabrak). Berbeda dengan kecelakaan tunggal yang sama sekali tidak berhak mendapatkan dana asuransi kecelakaan dengan alasan bahwa kecelakaan tunggal disebabkan oleh kecerobahan pengemudi dan tidak ada dalam undang-undang.<sup>7</sup>

Penelitian ini berbeda dengan penelitian terdahulu yang ditulis oleh Ulfa Shabrina dkk. dengan judul "Tanggung Jawab PT. Jasa Raharja Dalam Pemberian Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Di Kota Tanjungpinang", yang membahas tentang tanggung jawab PT. Jasa Raharja selaku institusi yang diberi kewenangan dalam menghimpun dan mendistribusikan santunan asuransi kecelakaan lalu-lintas jalan. Dimana dalam hasil penelitian ini, PT. Jasa Raharja, dirasa belum sepenuhnya menunaikan kewajibannya dalam memberikan santunan asuransi kecelakaan lalu-lintas jalan kepada para korban. Hal ini dikarenakan masih banyak korban kecelakaan yang tidak menerima santunan kecelakaan. Jadi penelitian ini fokus pembahasannya adalah pada tanggung jawab dan hambatan yang di alami oleh PT. Jasa Raharja.<sup>8</sup> Dalam penelitian yang akan ditulis ini berbeda dengan kajian yang ditulis oleh saudara Ulfa Shabrina dkk. Dimana yang menjadi fokus kajian dalam penelitian ini adalah menelaah kembali kebijakan PT. Jasa Raharja yang tidak menanggung kecelakaan tunggal dari perspektif masalah mursalah.

---

<sup>6</sup> "Layanan Prima Kami."

<sup>7</sup> "Alasan Kecelakaan Tunggal Tak Dapat Santunan Jasa Raharja," Jasa Raharja, 2014. akses 24 November 2024

<sup>8</sup> Ulfa Shabrina, Zulfikar Jayakusuma, and Hengki Firmenda, "Tanggung Jawab PT. Jasa Raharja Dalam Pemberian Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Di Kota Tanjungpinang," *SEIKAT: Jurnal Ilmu Sosial, Politik Dan Hukum*, Vol. 1, no. 2 (2022): 51-60.

Berbeda juga dengan penelitian yang ditulis oleh Hesti Oktaviana dengan judul “Tanggung Jawab Hukum PT. Jasa Raharja (Persero) Dalam Penyelesaian Klaim Asuransi Korban Kecelakaan Lalu-Lintas Di Jalan Raya (Studi Kasus Di PT. Jasa Raharja Cabang Jawa Timur)”. Penelitian ini membahas tentang tanggung jawab hukum PT. Jasa Raharja (Persero) dalam menyalurkan santunan asuransi Jasa Raharja terhadap korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya dan bagaimana mengetahui klaim yang diajukan oleh korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya kepada PT. Jasa Raharja (Persero).<sup>9</sup>

Jadi Penelitian ini berbeda dengan penelitian yang diangkat oleh penulis. Dinama titik fokus penelitian penulis adalah pada kebijakan PT. Jasa Raharja perspektif Masalah Mursalah dalam korban kecelakaan tunggal tidak mendapat dana santunan kecelakaan, sedangkan kedua korban kecelakaan tabrakan berhak mendapatkan dana santunan kecelakaan, padahal sama-sama dasar hukumnya tidak dijelaskan dalam undang-undang. Samanya dengan penelitian yang dilakukan oleh Hesti Oktaviana adalah pada tanggung jawab PT. Jasa Raharja sebagai badan yang diberi kewenangan dalam mengurus dan menjalankan asuransi kecelakaan lalu lintas Jalan.

Penelitian yang ketiga ini yang ditulis oleh Vina Suci Salsabila, Muhamad Aji Purwanto dengan judul “Analisis Praktik Asuransi Kecelakaan PT. Jasa Raharja Ditinjau Dari Prinsip-Prinsip Asuransi Syariah” juga tidak membahas tentang telaah kebijakan PT. Jasa Raharja dalam perspektif masalah mursalah dalam korban kecelakaan tunggal yang tidak berhak mendapat dana asuransi kecelakaan. Penelitian ini fokus untuk mengevaluasi praktik asuransi kecelakaan yang dilakukan oleh PT. Jasa Raharja dengan prinsip syariah.<sup>10</sup> Apakah sesuai dengan prinsip syariah atau tidak. Samanya penelitian ini dengan yang penulis teliti adalah sama-sama membahas tentang asuransi kecelakaan lalu lintas. Selaras dengan penelitian di atas, penelitian yang ditulis oleh Cahya Primarta,

---

<sup>9</sup> Hesti Oktaviana, “Tanggung Jawab Hukum PT. Jasa Raharja (Persero) Dalam Penyelesaian Klaim Asuransi Korban Kecelakaan Lalu-Lintas Di Jalan Raya (Studi Kasus Di PT. Jasa Raharja Cabang Jawa Timur),” *Al-Qodiri: Jurnal Pendidikan, Sosial Dan Keagamaan*, Vol. 18, no. 21 (2020): 31-38.

<sup>10</sup> Vina Suci Salsabila and Muhamad Aji Purwanto, “Analisis Praktik Asuransi Kecelakaan PT Jasa Raharja Ditinjau Dari Prinsip-Prinsip Asuransi Syariah,” *Jurnal Syar’insurance*, Vol. 10, no. 1 (2024): 13-25.

dengan judul “Analisis Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian Terhadap Jaminan Sosial Korban Kecelakaan Lalu Lintas di PT. Jasa Raharja ( Persero ) Cabang Jawa Tengah ” juga berbeda dengan penelitian yang akan penulis angkat. Penelitian saudara Cahya Primarta fokus kajiannya pada menganalisis UU 40 Tahun 2014 terhadap korban kecelakaan lalu lintas di PT. Jasa Raharjai apakah sudah sesuai apa tidak dan juga pada hambatan yang dialami oleh PT. Jasa Raharja, dalam melaksanakan UU No. 40 Tahun 2014 tentang perasuransian.<sup>11</sup> Perbedaan dari penelitian yang akan penulis sajikan adalah pada kebijakan PT. Jasa Raharja dalam korban kecelakaan tunggal tidak mendapatkan dana asuransi kecelakaan dalam kacamata Masalah Mursalah, sedangkan kesamaannya dengan penelitian saudara Cahya Primarta, objek penelitiannya sama yaitu PT. Jasa Raharja.

Dalam kecelakaan lalu lintas, setiap korban atau ahli warisnya berhak mendapatkan dana asuransi kecelakaan lalu lintas namun tidak semua mendapatkannya. Hal ini juga disampaikan oleh Ratna Dewi, Imam Jauhari dan Sri Walny Rahayu dalam penelitiannya yang berjudul “Perlindungan Hukum Terhadap Korban/Ahli Waris Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan”, dimana hasil dari penelitian ini menjelaskan bahwa bentuk perlindungan yang dilakukan oleh PT. Jasa Raharja pada korban sudah cukup memadai dan sesuai regulasi yang berlaku. Namun dalam perkteknya banyak korban/ahli warisnya tidak tahu adanya dana asuransi kecelakaan.<sup>12</sup> Penelitian tersebut tentu berbeda dengan yang penulis akan sajikan di jurnal ini. dimana dalam penelitian penulis lebih pada mengkritisi kebijakan PT. Jasa Raharja sebagai perlindungan hukum pada korban kecelakaan tunggal yang tidak mendapat dana santunan kecelakaan. Adapun persamaannya dengan penelitian yang ditulis oleh saudari Ratna dan kawan-kawanya sama-sama membahas perlindungan hukum PT. Jasa Raharja pada semua korban kecelakaan lalu lintas.

---

<sup>11</sup> Cahya Primarta, “Analisis Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian Terhadap Jaminan Sosial Korban Kecelakaan Lalu Lintas Di PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Tengah,” *Jdh: Jurnal Daulat Hukum*, Vol. 1, no. 1 (2018): 211–19.

<sup>12</sup> Ratna Dewi, Imam Jauhari, and Sri Walny Rahayu, “Perlindungan Hukum Terhadap Korban/Ahli Waris Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan,” *Syiah Kuala: Law Jurnal*, Vol. 1, no. 2 (2017): 123–44.

Dengan adanya penjelasan di atas, UU dan PP itu cuma menanggung dana santunan pada pihak ketiga, yang menjadi pertanyaan bagi penulis mengapa kecelakaan tunggal tidak mendapatkan dana santunan kecelakaan dengan alasan tidak ada dalam regulasi, sedangkan korban yang menabrak kendaraan lain (pihak kedua) mendapat dana santunan, padahal sama-sama tidak dijelaskan dalam regulasi. Tentunya dengan adanya praktik ini, adanya tujuan awal yang mencita-citakan kemaslahatan namun dengan adanya disparitas tersebut malah menjadi suatu perosalan hukum dalam tidak staranya pelayanan dana santunan. Dengan latar belakang ini perlu kiranya penulis menelaah kembali kebijakan PT. Jasa Raharja terhadap korban kecelakaan tunggal dalam perspektif Masalah Mursalah.

### **Metode Penelitian**

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan kepustakaan (*library reseach*), yaitu penelitian yang sumber datannya diperoleh dari literatur yang berhubungan dengan objek penelitian ini. Dimana bahan hukum primernya adalah kebijakan PT. Jasa Raharja dan regulasi yang berkaitan dengan asuransi, sedangkan bahan hukum sekundernya diperoleh dari kajian terdahulu, seperti jurnal, buku atau leterasi lain yang berhubungan dengan objek penelitian. Sifat penelitiannya adalah deskriptif-analitik. Penelitian ini adalah mendiskripsikan karakteristik dan fenomena yang terdapat dalam masyarakat atau litaratur kemudian hasilnya diolah dan diteliti kemudian diambil kesimpulan.

### **Hasil dan Pembahasan**

#### **Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Dalam UU 34/1964 dan PP 18/1965**

Salah satu usaha dari pemerintah sebagai pemangku kebijakan dalam rangka melindungi dan meringankan beban warga Negara, membentuk badan khusus yang diberi kewenangan untuk memberikan dana santunan bagi warga yang mengalami kecelakaan. Badan ini adalah perusahaan PT. Jasa Raharja yang berada di bawah naungan Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Institusi ini adalah perusahaan negara dalam bidang asuransi yang melaksanakan asuransi kecelakaan penumpang alat angkutan

umum dan kecelakaan lalu lintas jalan.<sup>13</sup> Pengertian asuransi sendiri adalah suatu perjanjian, dengan mana penanggung mengikat diri pada tertanggung dengan menerima suatu premi, untuk memberi penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tidak tertentu.<sup>14</sup>

Seperti yang dipaparkan di atas, asuransi kecelakaan lalu lintas non angkutan umum, PT. Jasa Raharja patokannya berdasarkan Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Dalam mendapatkan dana santunan kecelakaan lalu lintas, pemilik alat angkutan lalu lintas diwajibkan membayar premi/sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas kepada perusahaan yang menyelenggarakan dana kecelakaan lalu lintas jalan.<sup>15</sup> Maksud sumbangan wajib adalah sumbangan tahunan yang wajib dibayar oleh pemilik atau pengusaha alat angkutan lalu lintas.<sup>16</sup> Dana sumbangan wajib selanjutnya akan disebut Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) dimana pemungutannya dilakukan oleh PT. Jasa Raharja,<sup>17</sup> selaku institusi asuransi yang berada di bawah naungan BUMN. Pembayaran premi (SWDKLLJ) dalam asuransi ini

---

<sup>13</sup> Muh Hendra, Rahmat Kaco, and Jefriansyah D.S Amori, "Implementasi Asuransi Sosial Kecelakaan Pada PT Jasa Raharja Persero Perwakilan Mamuju," *SEIKO: Journal of Management & Business*, Vol. 6, no. 2 (2023): 326-30, <https://journal.stieamkop.ac.id/index.php/seiko/article/view/5659>.

<sup>14</sup> "Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang," 1938, [https://jdih.mahkamahagung.go.id/storage/uploads/produk\\_hukum/file/KUH\\_DAGANG.pdf](https://jdih.mahkamahagung.go.id/storage/uploads/produk_hukum/file/KUH_DAGANG.pdf).

<sup>15</sup> Undang-Undang RI, "Pasal 1 ayat Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan.", lihat juga di Peraturan Menteri Keuangan, "Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 16/PMK.010/2017 Tentang Besar Santunan Dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan," 2017.

<sup>16</sup> Peraturan Pemerintah RI, "Pasal 1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan."

<sup>17</sup> "Peran SWDKLLJ Wujudkan Program Perlindungan Dasar Kecelakaan Lalu Lintas Jalan," Jasa Raharja, 2014. akses 26 September 2024

berbarengan dengan pembayaran Pajak Kendaraan Bermotori (PKB).<sup>18</sup>

Dengan adanya ketentuan ini, bagi korban kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan atau ahli warisnya berhak mendapatkan santunan.<sup>19</sup> Maksud dari Santunan adalah uang yang diberikan sebagai pengganti kerugian kepada korban kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan atau ahli warisnya.<sup>20</sup> Besar santunan dana kecelakaan lalu lintas bagi ahli waris atau korban kecelakaan lalu lintas jalan diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan RI Nomor: KEP.16/PMK.010/2017 Pasal 3 Ayat 2 sebagaimana berikut :

- a. Ahli waris dari Karban yang meninggal dunia berhak atas Santunan sebesar Rp50.000.000,00
- b. Karban yang mengalami cacat tetap berhak atas Santunan yang besarnya dihitung berdasarkan angka persentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 dari besar Santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud pada huruf a. Sebagai berikut :

**Tabel 1. Cacat Tetap dari Maksimal Rp.50.000.000,-**

No.	Jenis Cacat	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 sesuatu pekerjaan	100%	
5	lengan dari sendi bahu	70%	60%
6	lengan dari atau di atas sendi siku	65%	55%
7	tangan dari atau di atas sendi pergelangan tangan	60%	50%
8	satu kaki	50%	50%

<sup>18</sup> "Yuk Bayar Pajak Kendaraan Bermotor," Jasa Raharja, 2014. akses 29 September 2024.

<sup>19</sup> Peraturan Menteri Keuangan, " Pasal 3 Ayat 1 Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 16/PMK.010/2017 Tentang Besar Santunan Dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan."

<sup>20</sup> Pasal 1 Peraturan Menteri Keuangan.

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%

- c. Korban yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak atas Santunan berupa:
1. penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah);
  2. biaya ambulans atau kendaraan yang membawa Korban ke fasilitas kesehatan paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah); dan/atau
  3. biaya pertalangan pertama pada Kecelakaan paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Bagi korban kecelakaan lalu lintas jalan tidak semua mendapatkan dana santunan, hal ini sebagaimana sudah dijelaskan dalam UU No. 34 Tahun 1964 dan PP No. 18 Tahun 1965. Asuransi ini adalah bentuk pertanggungungan bagi pihak ketiga<sup>21</sup>. Maksud dari pihak ketiga adalah pihak yang di tabrak. Dalam kebijakan PT. Jasa Raharja yang berhak menerima santunan dana kecelakaan lalu lintas jalan adalah 1) setiap orang yang berada di luar angkutan lalu lintas jalan yang menjadi korban akibat kecelakaan dari penggunaan alat angkutan lalu lintas jalan, 2) setiap orang atau mereka yang berada di dalam suatu kendaraan bermotor dan ditabrak, dimana pengemudi kendaraan bermotor yang penyebab kecelakaan, termasuk dalam hal ini para penumpang kendaraan bermotor dan sepeda motor pribadi.<sup>22</sup> Hal ini berdasarkan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 Pasal 4 ayat 1 yang berbunyi "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" dan Peraturan Pemerintah No 18 Tahun 1965 pasal 10 ayat 1 yang berbunyi "Setiap orang yang berada di luar alat angkutan lalu-lintas jalan yang menimbulkan kecelakaan, yang menjadi korban akibat kecelakaan dari

<sup>21</sup> "Layanan." Lihat juga di "Layanan Prima Kami."

<sup>22</sup> "Lingkup Jaminan."

penggunaan alat angkutan lalu-lintas jalan tersebut sebagai demikian, diberi hak atas suatu pembayaran dari Dana Kecelakaan Lalu-lintas Jalan, kecuali dalam hal-hal yang tercantum dalam pasal 13". Kasus tabrak lari juga termasuk dalam tanggungan.<sup>23</sup>

Sedangkan yang tidak berhak mendapatkan dana santunan kecelakaan lalu lintas jalan dijelaskan di Pasal 13 PP No. 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan antara lain sebagai berikut;

1. Bunuh diri, atau percobaan bunuh diri atau kesengajaan lainnya
2. Kecelakaan sebab mabuk, sedang melakukan kejahatan, atau mempunyai cacat badan atau keadaan badaniah/ruhaniah luar biasa
3. Kecelakaan yang disebabkan mengikuti perlombaan
4. Kecelakaan yang disebabkan bencana alam
5. Kecelakaan yang disebabkan terjadinya peperangan
6. Kecelakaan yang disebabkan reaksi inti atom

Selain pengecualian di atas yang tidak berhak mendapatkan santunan dana lalu lintas juga pada korban kecelakaan tunggal. Hal demikian didasarkan pada kelainan para pengendara angkutan lalu lintas jalan, baik kecelakaan itu berupa menabrak pohon, terpeleset, masuk lubang, atau kecelakaan lainnya yang mengakibatkan kecelakaan tunggal.<sup>24</sup> Selain kecelakaan tunggal yang tidak berhak mendapatkan santunan sebagai mana penulis kutip dari laman webset PT. Jasa Raharja adalah pengemudi yang mengalami kecelakaan merupakan penyebab terjadinya tabrakan dua atau lebih kendaraan bermotor, maka baik pengemudi maupun penumpang kendaraan tersebut tidak dijamin dalam UU No 34 Tahun 1964 jo PP No 18 Tahun 1965 termasuk korban pejalan kaki atau pengemudi/penumpang kendaraan bermotor yang dengan sengaja menerobos palang pintu kereta api yang sedang difungsikan.<sup>25</sup>

Dalam kebijakan PT. Jasa Raharja pada poin ke 2 dari korban kecelakaan yang berhak mendapatkan santunan bukan hanya pihak ketiga saja, melainkan juga pihak kedua dalam perihal kecelakaan yang

---

<sup>23</sup> Suhawan, *Pengetahuan Asuransi Di Indonesia* (Bandung: Cendekia, 2020). 70

<sup>24</sup> Shabrina, Jayakusuma, and Firmanda, "Tanggung Jawab PT. Jasa Raharja Dalam Pemberian Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Di Kota Tanjungpinang."

<sup>25</sup> "Lingkup Jaminan."

berupa tabrakan antara dua kendaraan bermotor. Hal ini menunjukkan inkonsistensi PT. Jasa Raharja dalam memberikan dana santunan sesuai aturan yang tertera dalam UU No. 34 Tahun 1964 dan PP No. 18 Tahun 1965. Maka dari ini, terdapat adanya disparitas antara korban kecelakaan tunggal dengan kecelakaan tabrakan antara 2 orang atau lebih. Dengan begitu, perlu kiranya ditinjau dari teori masalah mursalah yang tujuan awalnya untuk meciptakan kemaslahatan berupa peringanan beban bagi korban, malah terdapat ketidakadilan.

### **Kebijakan PT. Jasa Raharja Dalam Kecelakaan Tunggal Perspektif Masalah Mursalah**

Kebijakan PT. Jasa Raharja dalam kecelakaan lalu lintas tentunya dalam upaya menciptakan kemaslahatan bagi korban kecelakaan. Dalam kemaslahatan ini, tentunya untuk menciptakan kesetaraan dan keadilan perlindungan hukum bagi korban kecelakaan.

Maslahah secara etimologi adalah manfaat atau sebab datangnya manfaat serta menjaga kemanfaatan.<sup>26</sup> Sedangkan yang dimaksud dengan Mursalah adalah terlepas/bebas, tidak terikat dengan *Nash* yang membolehkannya atau yang melarangnya.<sup>27</sup> Menurut Abdul Wahab Khalaf, Masalah Mursalah adalah masalah dimana *syari'* tidak mensyariatkan hukum untuk mewujudkan masalah, juga tidak terdapat dalil yang menunjukkan atas pengakuannya atau pembatalannya.<sup>28</sup> Dalam redaksi yang dipaparkan ini, menjadi jelas bahwa Masalah Mursalah adalah suatu metode pengambilan hukum yang tidak diatur dalam *nash* baik dalam perihal membolehkan atau pelarangannya.

Menurut Abdul Wahab Khalaf sebagian ulama Usul Fikih dalam perihal penerapan metode Masalah Mursalah harus memenuhi syarat-syarat atau kriteria-kriteria bahwa kebijakan itu bisa dikatakan masalah atau tidak. Menurut beliau syarat sebagai legislasi itu ada tiga, yaitu: 1) Berupa masalah yang sebenarnya (secara haqiqi) bukan masalah yang sifatnya dugaan, tetapi yang berdasarkan kehati-

---

<sup>26</sup> Yudi Arianto, Muhammad Za'im Muhibbulloh, and Rinwanto, "Ihdad Suami Perspektif Masalah Mursalah," *The Indonesian Journal of Islamic Law and Civil Law* 3, no. 1 (2022): 91-108.

<sup>27</sup> Munawar Kholil, *Kembali Kepada Al-Quran Dan as-Sunnah* (Semarang: Bulan Bintang, 1955). 43.

<sup>28</sup> Abdullah Wahab Khallaf, *Ilmu Ushulul Fiqh*, trans. Noer Iskandar Al-Bansany, Cet Ke-8 (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2002). 123.

hatian, penelitian dan pembahasan mendalam serta benar-benar menarik manfaat dan menolak kerusakan, 2) Berupa masalah yang bersifat umum, bukan untuk kepentingan perorangan, tetapi untuk kepentingan orang banyak, 3) Tidak bertentangan dengan *nashi* (al-Qur'an dan al-Hadits) serta ijma ulama.<sup>29</sup> Dalam persoalan Masalah ulama membagi pada tiga bagian, yaitu; 1) Masalah Daruriyat, dimana masalah ini adalah dalam persoalan primer, terkait kepentingan-kepentingan yang esensial, baik secara ukhrowi maupun duniawi. Dengan kata lain apabila masalah ini hilang dari diri manusia, maka kehidupannya akan tidak teratur dan menjadi sia-sia, serta akan lalai pada beberapa kewajibannya. Masalah ini ada lima pokok yang kemudian disebut Maqasidus Syariah, Seperti halnya memelihara agama, jiwa, akal, ketuirunan, dan harta, 2) Masalah Hajiyat, Masalah ini merupakan masalah penyempurna dari masalah pokok untuk menghilangkan kesulitan. Artinya jika masalah ini tidak manusia miliki, maka mereka akan kesulitan dan kesusahan namun tidak mengganggu keberlangsungan hidupnya. Contoh dari masalah ini seperti bolehnya mengqashar dan menjamak shalat, 3) Masalah Tahsiniyat. Masalah ini adalah pelengkap hidup manusia atau kebutuhan yang tidak sampai pada tahap dharuriyat (mendesak) atau kebutuhan pokok. Artinya masalah ini untuk mendukung kesempurnaan hidup manusia, baik dalam beragama maupun sosial. Seperti Memakai harum-haruman dalam shalat dan lain sebagainya. Itulah tiga bentuk masalah yang menjadi patokan para ulama selain syarat-syaratnya dalam mencetuskan hukum apakah itu masuk masalah atau mafsadat.<sup>30</sup>

Dari pemaparan di atas setelah penulis analisis, dalam praktiknya kebijakan yang dibuat oleh PT. Jasa Raharja pada kecelakaan tunggal dari segi Masalah Mursalah belum masuk kategori masalah. Karena terdapat lima faktor tidak adanya kemaslahatan, yaitu; a) ketidakadilan, b) kebijakan PT. Jasa Raharja tidak sesuai dengan regulasi, c) kerugian materil dan psikologis, d) kurangnya transparansi, e) pengabaian hak asasi manusia, sedangkan dalam teori Masalah Mursalah, seperti yang disampaikan oleh Abdul Wahab Khalaf, salah satu syarat dari kebijakan itu bisa dikatakan masalah apabila berorientasi kepada semua orang, tidak hanya

---

<sup>29</sup> Khallaf.125

<sup>30</sup> Wahbah Az-Zuhaili, *Al-Wajiz Fi Ushulil Fiqh* (Beirut: Darul Fikr, 1995). 92-93

berlaku pada segelintir orang. Dari teori ini, kebijakan PT.Jasa Raharja dalam penyaluran dana santunan kecelakaan merupakan kebijakan yang tidak termasuk masalah, karena adanya kebijakan ini hanya dinikmati sebagian orang dan adanya kelima faktor di atas, dengan penjelasan sebagai berikut;

1. Ketidakadilan

Ketidakadilan merujuk pada kondisi dimana hak, kesempatan, atau perlakuan seseorang atau kelompok tidak diberikan secara setara atau bertentangan dengan prinsip-prinsip keadilan. Adanya ketidakadilan dalam pemberian dana santunan kecelakaan tunggal adalah adanya disparitas antara korban kecelakaan tunggal dengan korban kecelakaan lalu lintas yang disebabkan tabrakan yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan. Dimana dalam Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah hanya menanggung pihak ketiga, tetapi pada praktiknya PT. Jasa Rahrja memberikan dana santunan kecelakaan lalu lintas pada pihak kedua yang dalam hal ini menjadi penyebab terjadinya kecelakaan. Semestinya PT. Jasa Raharja tidak memberikan dana itu pada pihak kedua karena tidak diatur dalam regulasi yang berlaku. Dengan adanya disparitas dalam praktik penyaluran dana santunan akan mengdiskreditkan dan ketidaksetaraan layanan bagi pihak lain yang dalam hal ini adalah korban kecelakaan tunggal. Hal ini merupakan bentuk ketidakadilan kebijakan di PT.Jasa Raharja dalam pemberian dana santunan. Dalam Islam perihal kebijakan harus berorientasi pada keadilan, sebagaimana dalam firman Allah dalam surat al-Nisa : 58;

إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ  
إِنَّ اللَّهَ نِعِمَّا يَعِظُكُمْ بِهِ ۗ إِنَّ اللَّهَ كَانَ سَمِيعًا بَصِيرًا

Ayat ini menjadi dasar bahwa dalam menyelenggarakan sistem pemerintahan harus berorientasi pada keadilan. Dalam al-Qur'an adil mempunyai dimensi yang luas dan menyangkut semua orang, kebijakan dan sikap pemerintah harus berdasarkan asas keadilan untuk semua, tidak ada diskriminasi dalam bentuk apapun. Maka dari itu, pemerintah dan PT. Jasa Raharja sebagai pemegang kebijakan harus meninjau kembali kebijakan

terkait dengan Asuransi kecelakaan lalu lintas ini, sehingga tidak ada yang didiskreditkan dan tercipta kemaslahatan, kesetaraan layanan dan keadilan bagi semuanya, menolak *dharor* dan kerusakan, menarik manfaat dan kebenaran. Hal ini senada dengan kaidah fihiyyah dimana pemimpin dalam hal kebijakan bagi rakyat harus berdasarkan masalah (تصرف الامام على الرعية منوط بالمصلحة). Maka dari itu, seyogyanya pemerintah membuat kebijakan bagi korban kecelakaan tunggal mempunyai kesempatan mengklaim dana asuransi selaku pemegang polis yang mengikatkan diri untuk diberi biaya tanggungan apabila mengalami kecelakaan lalu lintas jalan dengan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan oleh pihak pemerintah atau PT. Jasa Raharja. Artinya korban kecelakaan tunggal yang memenuhi persyaratan berhak mendapatkan dana asuransi sebagai bentuk tanggung jawab Jasa Raharja untuk lebih adil dan mencegah kemafsadatan dalam melakukan kewajibannya untuk memberi santunan kepada korban kecelakaan lalu lintas. Dengan adanya kesempatan mengklaim dana asuransi kecelakaan lalu lintas bagi korban kecelakaan tunggal merupakan salah satu menjalankan amanat pancasila yang nomor lima yang berbunyi; Keadilan bagi seluruh rakyat Indonesia. Tujuan adanya keadilan untuk menciptakan kesejahteraan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia tanpa memilah dan memilah siapa mereka. Dengan adanya kesejahteraan ini mereka bisa hidup layak dan mengembangkan dirinya sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya.<sup>31</sup>

2. Kebijakan PT. Jasa Raharja tidak sesuai dengan regulasi

Dalam regulasi yang mengatur tentang dana kecelakaan lalu lintas baik itu UU No. 34 Tahun 1964 dan PP No. 18 Tahun 1965 hanya menjamin asuransi pada korban pihak ketiga<sup>32</sup> (korban yang ditabrak), sedangkan kebijakan dalam PT. Jasa Raharja juga menjamin dana santunan pada korban kecelakaan lalu lintas jalan yang menjadi penyebab terjadinya tabrakan (pihak kedua). Adanya jaminan bagi pihak kedua

---

<sup>31</sup> Undang-Undang RI, "Pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2009 Tentang Kesejahteraan Sosial," 2009.

<sup>32</sup> "Layanan Prima Kami." Lihat juga di "Layanan."

menandakan adanya ketidak sesuaian kebijakan dan layanan atau prosedur yang dapat merugikan pihak lain oleh pihak PT. Jasa Raharja. Adanya ketidaksesuaian ini akan mengakibatkan suatu persoalan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas, sehingga hal demikian bisa membuat salah satu pihak yang dirugikan.

Dengan begitu, adanya kebijakan ini hanya memberikan suatu keuntungan bagi segelintir orang. Maka hal ini, membuat masyarakat merasa berat hati, tentunya bagi korban kecelakaan tunggal yang tidak berhak mendapat dana santunan kecelakaan. Keluhan-keluhan ini banyak dilontarkan oleh masyarakat, karena kekecewaan mereka terhadap pemangku kebijakan yang sudah dirasa tidak memberikan kesetaraan hak dan rasa adil bagi korban kecelakaan tunggal.

### 3. Kerugian materil dan psikologis

Adanya disparitas layanan bagi korban kecelakaan akan mengakibatkan kerugian bagi korban kecelakaan tunggal dan keluarganya ketika mereka tidak memperoleh dana santunan. Kerugian itu berupa; 1) Materil. Kerugian materil yang dialami oleh pihak korban kecelakaan tunggal adalah berupa a) kerugian dana SWDKLLJ yang telah dibayarkan setiap tahun oleh setiap pengendara berbarengan dengan pembayaran pajak. b) kerugian dana pengobatan yang dibayar sendiri oleh keluarga korban. 2) Psikologis. Kerugian psikologis bagi korban atau keluarga korban kecelakaan yang tidak memperoleh dana santunan akan berdampak pada mental dan emosionalnya. Dampak kerugian psikologis itu berupa stress dan kecemasan. Tanpa adanya dukungan finansial, korban atau keluarganya kemungkinan besar merasa cemas tentang bagaimana mereka membayar dana pengobatan, pemulihan, atau perawatan jangka panjang bagi korban yang mengalami luka-luka dan cacat tetap. Bagi keluarga korban yang meninggal selain merasa cemas untuk membayar biaya rumah sakit dan ambulan, mereka juga cemas dan khawatir akan masa depan anak-anak korban dan biaya sehari-hari mereka.

Hal ini akan mengakibatkan keluarga korban akan berpotensi depresi karena banyaknya tanggungan yang harus di hadapi sendirian setelah kematian korban, baik dari persoalan dapur, pendidikan, hutang piutang dan lain sebagainya. Dari itu,

adanya dana santunan bagi korban kecelakaan tunggal sangatlah juga dibutuhkan untuk meringankan beban korban atau keluarga korban, karena mengingat korban adalah masyarakat yang taat aturan dan membayar SWDKLLJ dan pajak setiap tahunnya. Adanya dana asuransi bagi keluarga korban bisa meringankan beban sehari-hari, bahkan adanya dana ini bisa dibuat usaha kecilan-kecilan untuk tetap bisa bertahan dan memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari mereka untuk melanjutkan hidup layak seperti masyarakat lainnya.

4. Kurangnya transparansi

Dalam membuat kebijakan dana kecelakaan lalu lintas, PT. Jasa Raharja kurang transparan, karena PT. Jasa Raharja memperbolehkan pihak kedua (pihak yang menabrak) dalam kecelakaan tabrakan untuk mengklaim dana santunan. Kebijakan ini tanpa ada kejelasan yang jelas, namun alasan yang diberikan mereka adalah peraturan yang ditetapkan oleh BUMN dan ada juga yang mengatakan kebijakan itu adanya permintaan dari DPR.<sup>33</sup> Mereka tidak menyebutkan secara jelas dasar hukumnya yang menjadi patokan dibalik dibolehkannya pihak kedua ini mendapat dana santunan, sedangkan dalam UU No 34 Tahun 1964 dan PP No 18 Tahun 1965 tidak mengatur asuransi bagi pihak kedua. Adanya ketidaktransparanan dan mekanisme akuntabilitas yang jelas akan mengakibatkan kesulitan bagi masyarakat untuk mengetahui proses atau alasan-alasan PT. Jasa Raharja dalam membuat kebijakan. Tidak adanya transparansi kebijakan ini sudah menyimpang dari amanat peraturan menteri, dimana dalam peraturan itu perusahaan perasuransian setiap saat wajib menerapkan tata kelola perusahaan yang baik berdasarkan peraturan menteri.<sup>34</sup> Maksud dari tata kelola yang baik adalah struktur dan proses yang digunakan dan diterapkan organ Perusahaan Perasuransian untuk meningkatkan pencapaian sasaran hasil usaha dan mengoptimalkan nilai perusahaan bagi seluruh pemangku kepentingan khususnya pemegang polis, tertanggung, peserta,

---

<sup>33</sup> Hendri Afrizal, "Korban Tabrakan Dua Kendaraan Dapat Santunan Asuransi Jasa Raharja," 2020. akses 10 Januari 2025

<sup>34</sup> Peraturan Menteri Keuangan, "Pasal 4 Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 152/PMK.010/2012 Tentang Tata Kelola Perusahaan Yang Baik Bagi Perusahaan Perasuransian," 2012.

dan/atau pihak yang berhak memperoleh manfaat, secara akuntabel dan berlandaskan peraturan perundang-undangan serta nilai-nilai etika.<sup>35</sup>

Jika tidak ada tata kelola yang baik dalam perusahaan perasuransian ini sudah menunjukkan tidak adanya masalah dalam kebijakan ini. Kebijakan ini hanya akan mengakibatkan ketidakpercayaan masyarakat pada PT. Jasa Raharja sebagai badan penyelenggara dana santunan kecelakaan. Hal ini, bisa mengakibatkan hambatan pada kinerja PT. Jasa Raharja dalam menjalankan programnya. Dari itu, kebijakan yang adil dan transparan harus diciptakan oleh PT. Jasa Raharja supaya disatu sisi untuk mengurangi beban finansial tetapi juga untuk menumbuhkan rasa kepercayaan masyarakat. Untuk itu, seharusnya PT. Jasa Raharja dalam menjalankan usaha perasuransian ini harus tetap berpegang teguh pada lima prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik, yaitu; a) keterbukaan, b) akuntabilitas, c) pertanggungjawaban, d) kemandirian, dan e) kesetaraan.<sup>36</sup>

#### 5. Pengabaian Hak Asasi Manusia

Kebijakan yang melanggar hak-hak asasi manusia, seperti halnya hak mendapatkan dana santunan asuransi kecelakaan merupakan suatu tindakan yang merusak hak-hak setiap individu. Dimana dalam dana kecelakaan lalu lintas setiap pengedara mempunyai kewajiban setiap tahun membayar dana SWDKLLJ. Dana ini, sebagai pengganti kerugian kepada korban kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan atau ahli warisnya.<sup>37</sup> Ketika seorang mempunyai kewajiban untuk membayar SWDKLLJ pasti ada hak-hak bagi mereka yang telah terjamin, karena ini sesuai dengan amanat undang-undang, dimana dalam menjalankan pengaturan program asuransi wajib harus memuat hak dan kewajiban tertanggung dan peserta dalam asuransi.<sup>38</sup>

---

<sup>35</sup> Pasal 1 Peraturan Menteri Keuangan.

<sup>36</sup> Pasal 2 Peraturan Menteri Keuangan.

<sup>37</sup> Peraturan Menteri Keuangan, "Pasal 1 Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 16/PMK.010/2017 Tentang Besar Santunan Dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan."

<sup>38</sup> Undang-Undang RI, "Pasal 39 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian," 2014.

Namun berbeda dengan korban kecelakaan tunggal tidak berhak mendapatkan dana santunan dengan alasan yang diberikan pihak PT. Jasa Raharja adalah kecelakaan itu didasarkan pada kecerobahan korban dan ketidak hati-hatian mereka dalam berkendara, sedangkan bagi korban kecelakaan tabrakan yang menjadi penyebab kecelakaan dijamin dana santunan kecelakaan. Dengan ini ada ketidaksamaan pelayanan diantara dua korban yang sudah disebutkan di depan, sedangkan dalam UUD 1945 dijelaskan bahwa semua warga negara memiliki hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di depan hukum.<sup>39</sup> Adanya pengabaian hak ini menunjukkan tidak adanya masalah bagi korban kecelakaan lalu lintas khususnya yang mengalami kecelakaan tunggal. Kebijakan ini bentuk dari mendiskriminasi hak seseorang dalam mendapatkan perlakuan yang sama dan kesempatan yang sama dalam mendapatkan dana santunan kecelakaan. Hal ini seperti yang tertera dalam UUD NRI 1945, bahwasanya setiap orang mempunyai hak untuk bebas dari perlakuan deskriminatif dengan alasan apapun dan dia memiliki hak untuk dilindungi atas perlakuan deskriminasi tersebut.<sup>40</sup>

Adanya faktor-faktor kebijakan yang tidak berorientasi pada kemasalahatan ini, akan semakin membuat masyarakat merasa dirugikan dan merasa dianaktirikan bagi korban kecelakaan tunggal dengan adanya perbedaan layanan dalam korban kecelakaan lalu lintas. Padahal, semua pemilik kendaraan setiap tahunnya diwajibkan membayar SWDKLLJ pada PT. Jasa Raharja. Namun pada kenyataannya korban kecelakaan tunggal tidak mendapat dana santunan kecelakaan. Seharusnya bagi korban kecelakaan tunggal juga berhak mendapatkan dana santunan. Disamping mereka juga mempunyai kewajiban membayar premi, mereka juga mempunyai hak untuk mendapatkan santunan apabila mengalami kecelakaan, karena adanya dana santunan ini bagi korban kecelakaan atau ahli warisnya termasuk dalam kategori masalah darurat yang berkaitan dengan hal-hal prinsipil dalam kehidupan mereka, baik ukhrowi maupun duniawi. Persoalan prinsipil yang akan dialami korban apabila tidak mendapatkan dana santunan kecelakaan ini adalah akan

---

<sup>39</sup> "Pasal 28 D Ayat (1) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia," 1945.

<sup>40</sup> "Pasal 28i Ayat (2) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia."

mengakibatkan pada persoalan agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta mereka. Maka, dalam Islam, tujuan adanya hukum/kebijakan harus menjaga lima kualitas prinsip itu. Maka penting adanya dana santunan bagi korban kecelakaan tunggal, supaya lima tujuan itu bisa terlindungi dan korban bisa terhindar dari hal-hal yang dapat merugikan, baik itu persoalan duniawinya maupun persoalan ukhrowinya.

Kalaupun kecelakaan tunggal bisa direkayasa, semestinya pihak pemerintah dan PT. Jasa Raharja tidak mengeneralisir perihal tersebut. Karena pada kenyataannya banyak korban kecelakaan lalu lintas mengalami luka-luka parah, cacat, bahkan mengalami kematian. Maka, seharusnya bagi korban yang penulis sebutkan di atas berhak mendapatkan dana santunan sebagai upaya meringankan beban korban atau ahli warisnya. Alasan yang didasarkan pada kelalaian dan takut terjadi rekayasa kecelakaan supaya mendapat dana santunan, harusnya bagi pemegang kebijakan membuat kriteria-kriteria atau tolak ukur dari kecelakaan tunggal yang berhak mendapatkan dana santunan. Karena perihal kecelakaan apabila sudah pada tahap cacat, luka parah, bahkan kematian bukan suatu kecelakaan yang direkayasa. Maka dari itu pemerintah sebagai pemegang kebijakan haruslah lebih bijak dalam mencetuskan regulasi supaya tidak ada pihak yang didiskreditkan. Maka seyogyanya pemerintah dalam membuat kebijakan bagi semua rakyatnya haruslah berorientasi pada kemaslahatan dan berkeadilan.

### **Penutup**

Dari pemaparan di atas, secara konsep yang ditawarkan oleh pemerintah lewat PT. Jasa Raharja sangatlah membuka ruang untuk kemaslahatan bagi korban kecelakaan lalu lintas jalan. Namun pada prakteknya di lapangan, pelayanan PT. Jasa Raharja dari perspektif Masalah Mursalah masih belum masuk dalam kategori masalah. Sejauh penulis amati, pelayanan PT. Jasa Raharja terdapat disparitas terhadap korban kecelakaan lalu lintas, dimana korban kecelakaan tunggal tidak berhak mendapatkan dana santunan, sedangkan korban tabrakan kecelakaan lalu lintas, baik yang menabrak ataupun yang di tabrak berhak mendapatkan dana santunan. Dalam UU dan PP yang mengatur dana santunan kecelakaan ini, hanya menanggung pihak ketiga (yang ditabrak). Maka adanya disparitas layanan ini terhadap korban kecelakaan tunggal dalam kacamata

masalah mursalah belum masuk masalah, karena salah satu syarat kebijakan itu dikatakan masalah harus dinikmati oleh semua orang bukan hanya segelintir orang. Bukan hanya itu, sejauh peneliti melakukan penelitian, tidak adanya kemasalahatan kebijakan PT. Jasa Raharja dalam memberikan dana santunan terhadap korban kecelakaan tunggal adalah 1) tidak adanya keadilan, 2) kebijakan PT. Jasa Raharja tidak sesuai dengan regulasi, 3) kerugian materil dan psikologis bagi korban atau keluarganya, 4) kurangnya transparansi PT. Jasa Raharja, dan 5) pengabaian hak asasi manusia.

Seharusnya PT. Jasa Raharja tidak menggeneralisir korban kecelakaan tunggal bisa direkayasa dan juga tidak sepatutnya alasan kelalaian bagi korban kecelakaan tunggal menjadi hal utama. Menurut peneliti terkait dengan kecelakaan, itu di luar kemampuan nalar manusia, sebagai manusia yang normal tidak ada yang menginginkan kecelakaan, karena kecelakaan ini bukan hanya berefek pada dirinya sendiri melainkan kepada keluarganya dan pihak lain yang dirugikan. Maka menurut peneliti, PT. Jasa Raharja harus juga memberikan kesempatan pada korban kecelakaan tunggal untuk mengklaim dana santunan dengan adanya kriteria-kriteria khusus dalam regulasi karena mengingat kecelakaan tunggal bisa direkayasa dan multi tafsir. Kesempatan mengklaim dana santunan bagi korban kecelakaan tunggal bagi peneliti merupakan suatu yang sangat penting karena mengingat mereka juga membayar SWDKLLJ dan patuh pada aturan lalu lintas jalan. Pada realitanya banyak korban kecelakaan tunggal yang mengalami cacat tetap bahkan pada taraf kematian. Hal ini, bagi peneliti bagi korban kecelakaan tunggal yang mengalami demikian berhak mendapatkan dana santunan kecelakaan, karena ini bisa berdampak pada persoalan kebutuhan primer mereka (*dharuriyat*; agama, jiwa, akal, keturunan dan harta).

Penelitian ini tentu masih sangat banyak kekurangannya. Keterbatasan dalam penelitian ini hanya bertumpu pada teori masalah klasik, sehingga perlu dilakukan penelitian lebih lanjut dengan menggunakan teori-teori kontemporer yang lebih relevan dengan perkembangan zaman, seperti Maqasid Shariah Jasser Auda dengan fitur sistemnya, atau dengan teori interpretasi hukum, di mana pihak PT. Jasa Raharja dalam menafsirkan bunyi peraturan perundang-undangan sehingga lahir kebijakan tersebut, atau dengan teori laba-laba dan lain sebagainya. Dengan adanya penelitian lebih lanjut ini

diharapkan untuk memberikan kemaslahatan dan keadilan bagi setiap korban kecelakaan baik korban kecelakaan tabrakan atau tunggal.

### Daftar Pustaka

- Afrizal, Hendri. "Korban Tabrakan Dua Kendaraan Dapat Santunan Asuransi Jasa Raharja," 2020.
- Arianto, Yudi, Muhammad Za'im Muhibbulloh, and Rinwanto. "Ihdad Suami Perspektif Masalah Mursalah." *The Indonesian Journal of Islamic Law and Civil Law* 3, no. 1 (2022): 91-108.
- Az-Zuhaili, Wahbah. *Al-Wajiz Fi Ushulil Fiqh*. Beirut: Darul Fikr, 1995.
- Dewi, Ratna, Imam Jauhari, and Sri Walny Rahayu. "Perlindungan Hukum Terhadap Korban/Ahli Waris Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan." *Syiah Kuala: Law Jurnal* Vol. 1, no. 2 (2017): 123-44.
- Hanggi, Hendartyo. "Ini Kategori Kecelakaan Yang Layak Mendapat Santunan Dari Jasa Raharja." *Tempo*, 2021.
- Hendra, Muh, Rahmat Kaco, and Jefriansyah D.S Amori. "Implementasi Asuransi Sosial Kecelakaan Pada PT Jasa Raharja Persero Perwakilan Mamuju." *SEIKO: Journal of Management & Business* 6, no. 2 (2023): 326-30.
- Jasa Raharja. "Alasan Kecelakaan Tunggal Tak Dapat Santunan Jasa Raharja," 2014.
- Jasa Raharja. "Layanan," 2014.
- Jasa Raharja. "Layanan Prima Kami," 2024.
- Jasa Raharja. "Lingkup Jaminan," 2014.
- Jasa Raharja. "Peran SWDKLLJ Wujudkan Program Perlindungan Dasar Kecelakaan Lalu Lintas Jalan," 2014.
- Jasa Raharja. "Yuk Bayar Pajak Kendaraan Bermotor," 2014.
- Khallaf, Abdullah Wahab. *Ilmu Ushulul Fiqh*. Translated by Noer Iskandar Al-Bansany. Cet Ke-8. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2002.
- Kholil, Munawar. *Kembali Kepada Al-Quran Dan as-Sunnah*. Semarang: Bulan Bintang, 1955.
- "Kitab Undang-Undang Hukum Dagang," 1938.
- Oktaviana, Hesti. "Tanggungjawab Hukum PT. Jasa Raharja (Persero) Dalam Penyelesaian Klaim Asuransi Korban Kecelakaan Lalu-Lintas Dii Jalan Raya (Studi Kasus Dii PT. Jasa Raharja Cabang Jawa Timur)." *Al-Qodiri: Jurnal Pendidikan, Sosial Dan Keagamaan* Vol. 18, no. 21 (2020): 31-38.
- Peraturan Menteri Keuangan. "Peraturan Menteri Keuangan Republik

- Indonesia Nomor 152/PMK.010/2012 Tentang Tata Kelola Perusahaan Yang Baik Bagi Perusahaan Perasuransian," 2012.
- — —. "Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 16/PMK.010/2017 Tentang Besar Santunan Dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan," 2017.
- Peraturan Pemerintah RI. "Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan," 1965.
- Primarta, Cahya. "Analisis Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian Terhadap Jaminan Sosial Korban Kecelakaan Lalu Lintas Di PT. Jasa Raharja (IPersero) Cabang Jawa Tengah." *Jdh: Jurnal Daulat Hukum* Vol. 1, no. 1 (2018): 211-19.
- Salsabila, Vina Suci, and Muhamad Aji Purwanto. "Analisis Praktik Asuransi Kecelakaan PT Jasa Raharja Ditinjau Dari Prinsip-Prinsip Asuransi Syariah." *Jurnal Syar'insurance* Vol. 10, no. 1 (2024): 13-25.
- Shabrina, Ulfa, Zulfikar Jayakusuma, and Hengki Firmanda. "Tanggung Jawab PT. Jasa Raharja Dalam Pemberian Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Di Kota Tanjungpinang." *SEIKAT: Jurnal Ilmu Sosial, Politik Dan Hukum* 1, no. 2 (2022): 51-60.
- Suhawan. *Pengetahuan Asuransi Di Indonesia*. Bandung: Cendekia, 2020.
- "Undang-Undang Dasar Republik Indonesia," 1945.
- Undang-Undang RI. "Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2009 Tentang Kesejahteraan Sosial," 2009.
- — —. "Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas," 2009.
- — —. "Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan," 1964.
- — —. "Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian," 2014.