

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari – hari.¹

Transportasi sangat penting bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai, danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

Kebutuhan transportasi sebagai kebutuhan kenyamanan, keamanan dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan.²

Transportasi juga memiliki peranan yang sangat penting untuk pembangunan wilayah secara menyeluruh, telah membawa dampak yang luar biasa terutama pada kemudahan akses penghubung antar suatu wilayah dengan wilayah lain (aksesibilitas).³ Transportasi sendiri dibagi menjadi tiga yaitu: transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara.

¹ <https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi>, diakses pada 08 Januari 2021

² Moch. Dita Prayoga dkk, “*Tinjauan Hukum Islam dalam Klaim Asuransi Kecelakaan di PT. Jasa Raharja terhadap Penumpang Damri Jalur 7A Dipatiukur-Jatinangor yang Tidak Menerima Tiket (Studi Kasus pada Perum Damri Cabang Bandung)*”, Prosiding Keuangan dan Perbankan Syariah, Vol. 5 No. 1, 2019, h. 58

³ Rudi Azis dan Asrul, “*Pengantar Sistem Perencanaan Transportasi*”, (Yogyakarta: Deepublish, 2018), h. 1

Ojek *online* adalah transportasi umum berbasis teknologi yang memungkinkan pengguna jasa menggunakan jasa dari transportasi pengangkut berupa kendaraan bermotor dimana saja dan kapan saja.⁴ Ojek *online* menjadi salah satu transportasi darat yang menjadi alternatif angkutan bagi sebagian masyarakat karena fleksibel, cepat, mudah dan murah. Fleksibel karena bisa menjangkau tempat yang tidak dapat dilalui angkutan umum lainnya seperti angkutan kota, bus, atau jenis angkutan umum beroda empat lainnya.⁵ Cepat untuk sampai ke lokasi tujuan ketika sedang macet sehingga dapat mengefisienkan waktu. Ojek *online* bisa didapatkan dengan mudah melalui *handphone* yang kita miliki, kita hanya butuh jaringan internet untuk memesan ojek *online*. Saat ini dengan mudahnya memesan ojek *online*, hampir di setiap lokasi bisa dijumpai ojek *online* atau taksi *online*.

Pasal 1 ayat (24) UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan tidak terduga dan tidak sengaja bisa melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda.⁶

Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Pudji Hartanto menyatakan bahwa kecelakaan yang terjadi di Indonesia rata – rata tiga orang meninggal dunia setiap jam akibat kecelakaan jalan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu: 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9% disebabkan

⁴ Yuyun Saputri, Skripsi: “*Perlindungan Hukum bagi Pekerja Ojek Online apabila Mengalami Kecelakaan Kerja Berdasarkan Hukum Ketenagakerjaan*”, (Palembang: Universitas Sriwijaya, 2019), h. 13

⁵ Hezron Sabar Rotua Tinambunan dkk, “*Asuransi Kecelakaan Kendaraan Bermotor Roda Dua Sebagai Moda Transportasi Umum Berbasis Online*”, Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM, Vol. 26 No. 3, September 2019, h. 628

⁶ https://pih.kemlu.go.id/files/uu_no_22_tahun_2009.pdf, diakses pada 8 Januari 2021

karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik layak jalan) dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan.⁷

Oleh karena itu perlu dilakukan upaya penanggulangan untuk meminimalisir kecelakaan dengan memberikan penyuluhan atau pelatihan kepada masyarakat, menegakkan peraturan perundang – undangan lalu lintas dan memberikan sanksi yang tegas agar memiliki sifat jera dan tidak mengulangi pelanggarannya kembali.

Beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas di jalan raya sebagai berikut:⁸

1. Faktor Pengemudi
2. Faktor Kendaraan
3. Faktor Jalan
4. Faktor Cuaca

Tabel 1. 1 Jumlah Kecelakaan, Korban Meninggal Dunia, Luka Berat, Luka Ringan dan Kerugian Materi Tahun 2015-2018⁹

Kecelakaan	Tahun			
	2015	2016	2017	2018
Jumlah Kecelakaan	96.233	106.644	104.327	109.215
Korban Meninggal Dunia (Orang)	24.275	31.262	30.694	29.472
Luka Berat (Orang)	22.454	20.075	14.559	13.315
Luka Ringan (Orang)	107.743	120.532	121.575	130.571

⁷ KOMINFO, “Rata – Rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan”, (https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr, diakses pada 8 Januari 2021)

⁸ Jasmen Manurung dkk, “Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara”, *Journal of Health Science and Physiotherapy*, Vol. 1 No. 2, 2019, h. 93

⁹ Badan Pusat Statistik, “Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan dan Kerugian Materi yang diderita Tahun 1992-2018”, (<https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1134>, diakses pada tanggal 8 Januari 2021)

Kerugian Materi (Juta Rupiah)	215.892	229.137	217.031	213.866
----------------------------------	---------	---------	---------	---------

Kecelakaan lalu lintas banyak melibatkan pengendara sepeda motor.¹⁰ Banyaknya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia sejalan dengan jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat juga. Peningkatan jumlah kendaraan jenis sepeda motor memiliki angka yang paling tinggi di antara jenis kendaraan bermotor lainnya.

Tabel 1. 2 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis 2016-2018¹¹

Jenis Kendaraan	Tahun		
	2016	2017	2018
Mobil Penumpang	14.580.666	15.423.968	16.440.987
Mobil Bus	2.486.898	2.509.258	2.538.182
Mobil Barang	7.063.433	7.289.910	7.778.544
Sepeda Motor	105.150.082	111.988.683	120.101.047
Jumlah	129.281.079	137.211.818	146.858.759

Menurut Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi menyebutkan bahwa angka kecelekaan sepeda motor di Indonesia sangat besar, bahkan mencapai 70%. “Bahwa sepeda motor efisien sebagai alat transportasi, akan tetapi juga memiliki resiko kecelakaan tinggi, bahkan 73% kecelakaan melibatkan sepeda motor”. Kemudian yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas mayoritas kalangan usia produktif dan potensial. Data 2017 menunjukkan, sebanyak 13.441 korban kecelakaan sepeda motor berusia di umur 20 hingga 29 tahun.¹²

¹⁰ Annisa Hidayati dan Lucia Yovita Hendrati, “Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur dan Kecepatan Berkendara”, Jurnal Berkala Epidemiologi, Vol. 4 No. 2, Mei 2016, h. 276

¹¹ Badan Pusat Statistik, “Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis”, (<https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>, diakses pada tanggal 8 Januari 2021)

¹² Tribun Jakarta, “Menhub Sebut Angka Kecelakaan Sepeda Motor di Indonesia Capai 73%”, (<https://jakarta.tribunnews.com/2019/01/06menhub-sebut-angka-kecelakaan-sepeda-motor-di-Indonesia-capai-73-persen/>, diakses 28 September 2020)

Dengan tingkat risiko kecelakaan kendaraan bermotor roda dua yang tinggi namun ojek *online* tidak memperoleh perlindungan hukum karena memiliki regulasi yang belum jelas. Legalisasi sepeda motor sebagai salah satu transportasi umum memiliki tujuan untuk memberikan perlindungan serta jaminan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang ojek *online* tersebut, ini sangat penting diperhatikan oleh pemerintah karena sepeda motor mendominasi lalu lintas dan angkutan kendaraan bermotor umum di Indonesia, sesuai dengan tabel data di atas. Akibatnya mayoritas kecelakaan lalu lintas melibatkan sepeda motor.

“Grab berkomitmen untuk terus meningkatkan keamanan dan kenyamanan melalui edukasi kepada pengemudi dan bekerja sama dengan pihak terkait dalam upaya menjaga keselamatan. Pengemudi harus mengikuti Standar Operasional Prosedur (SOP) untuk menjaga keselamatan dan apabila terindikasi melanggar Standar Operasional Prosedur maka Grab akan memberikan sanksi tegas sesuai dengan kode etik yang berlaku.” Ujar Bapak Arif *Customer Service* Pusat Grab.

Pasal 137 Ayat (2) UU LLAJ jo. Pasal 3 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menyatakan bahwa pengangkutan orang dan barang dapat dilakukan dengan menggunakan kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang dan mobil bus. Akan tetapi dalam bab yang sama bagian ketiga, angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum.¹³ Meski keberadaan ojek *online* sepeda motor dibutuhkan masyarakat, sebagai salah satu alat transportasi umum, tetapi sepeda motor belum diatur untuk beroperasi sebagai angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum.

¹³ Hukum Online, “Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014”, (<https://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/lt5450b6dd414ba/node/lt520dd54f7c077/pp-no-74-tahun-2014-angkutan-jalan>, diakses pada tanggal 8 Januari 2021)

B. Pembatasan Masalah

Pembatasan mengenai asuransi kecelakaan memiliki cakupan yang sangat luas, agar penelitian ini lebih terarah, maka penulis membatasi masalah hanya pada:

1. Penelitian ini berfokus pada perusahaan Grab.
2. Penelitian ini hanya untuk kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor.
3. Penelitian ini dilakukan di Moderland Kota Tangerang, Provinsi Banten.

C. Perumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang dan pembatasan masalah di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana tanggung jawab perusahaan terhadap klaim asuransi kecelakaan untuk pengemudi?
2. Bagaimana perspektif syariah terhadap klaim kecelakaan pengemudi pada komunitas ojek *online*?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pada rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui tanggung jawab perusahaan terhadap klaim asuransi kecelakaan untuk pengemudi.
2. Untuk mengetahui perspektif syariah terhadap klaim kecelakaan pengemudi pada komunitas ojek *online*.

E. Manfaat/ Signifikansi Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebanyak-banyaknya bagi peneliti sendiri maupun bagi pihak lain yang berkepentingan

1. Untuk Pengemudi

- a. Mendapatkan pengetahuan mengenai asuransi khususnya asuransi kecelakaan kendaraan bermotor.
- b. Mengetahui perlindungan apa yang diberikan oleh perusahaan kepada pengemudi.

- c. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai informasi agar lebih berpartisipasi secara aktif khususnya pada perkembangan asuransi di Indonesia.

2. Untuk Perusahaan

- a. Sebagai salah satu bahan masukan untuk terus melakukan upaya perbaikan baik dalam hal kinerja ataupun program – program yang diterapkan.
- b. Memberikan informasi dan referensi khususnya mengenai perlindungan asuransi kecelakaan terhadap setiap pengemudi.
- c. Memberikan perlindungan risiko – risiko yang terjadi kepada pengemudi.

3. Untuk Universitas

- a. Penelitian ini akan memperluas wawasan intelektual dibidang asuransi khususnya asuransi kecelakaan kendaraan bermotor.
- b. Menjadi bahan referensi untuk penelitian selanjutnya bagi mahasiswa dan mahasiswi yang bergelut dibidang asuransi.

4. Untuk Penulis

- a. Hasil Penelitian dapat memberikan pengetahuan yang luas dan mendalam mengenai analisis asuransi kecelakaan kendaraan bermotor.
- b. Mengaplikasikan ilmu perkuliahan dalam permasalahan diatas.
- c. Mengetahui hal – hal mengenai asuransi kecelakaan untuk pengemudi.
- d. Mengetahui manfaat apa yang diberikan oleh perusahaan kepada pengemudi.

F. Penelitian Terdahulu Yang Relevan

Setelah peneliti melakukan telaah terhadap beberapa penelitian maka ada beberapa yang memiliki keterkaitan dengan penelitian yang peneliti lakukan.

Tabel 1. 3 Penelitian Terdahulu yang Relevan

No	Nama Peneliti	Persamaan	Perbedaan	Kesimpulan
1	Asep Iswahyudi Rachman ¹⁴	Membahas mengenai asuransi kecelakaan pada transportasi ojek <i>online</i> , membahas mengenai perusahaan transportasi ojek <i>online</i> .	Metode Penelitian, tempat penelitian, membahas perlindungan dalam sudut pandang hokum.	Pengemudi mendapatkan perlindungan asuransi kecelakaan yang menjamin pengemudi dan penumpang, pengemudi tidak berhak menuntut hak – hak yang biasa diterima pekerja pada umumnya seperti upah lembur, jamsostek maupun pesangon jika hubungan kerjasama berakhir.
2	Yuyun Saputri ¹⁵	Tanggung jawab perusahaan	Metode penelitian, tempat	Perlindungan hukum bagi tenaga kerja sangat

¹⁴ Asep Iswahyudi, “Perlindungan Hukum dengan Hak – Hak Pekerja di PT. Grab Semarang”, Jurnal Daulat Hukum, Vol. 1 No. 1, Maret 2018

¹⁵ Yuyun Saputri, Skripsi: “Perlindungan Hukum bagi Pekerja Ojek Online apabila Mengalami Kecelakaan Kerja berdasarkan Hukum Ketenagakerjaan”, (Palembang: Universitas Sriwijaya, 2019)

		terhadap pengemudi ojek <i>online</i> yang mengalami kecelakaan. Fokus penelitiannya untuk pengemudi ojek <i>online</i> yang menggunakan sepeda motor.	penelitian, membahas perlindungan hukum bagi pengemudi ojek <i>online</i> berdasarkan Hukum Ketenagakerjaan	penting, terutama saat menghadapi risiko – risiko yang mungkin terjadi saat melaksanakan atau menjalankan suatu kegiatan seperti kecelakaan kerja. Untuk melindungi keselamatan tenaga kerja diselenggarakan upaya keselamatan dan kesehatan kerja, upaya tersebut dengan adanya jaminan perlindungan keselamatan bagi tenaga kerja.
3	Jasmen Manurung, Mido Ester Sitorus, Rinaldi ¹⁶	Fokus penelitian untuk kendaraan bermotor roda dua, membahas mengenai	Metode penelitian, tempat penelitian, perusahaan (Gojek).	Faktor yang menjadi penyebab kecelakaan terbagi menjadi empat, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor

¹⁶ Jasmen Manurung dkk, “Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara”, Journal of Health Science and Physiotherapy, Vol. 1 No. 2, 2019

		faktor – faktor kecelakaan pengemudi.		cuaca dimana faktor manusia merupakan penyumbang tertinggi terjadinya kecelakaan lalu lintas.
4	Moch. Dita Prayoga, Ramdan Fawzi, Nanik Eprianti ¹⁷	Membahas mengenai asuransi kecelakaan, prosedur pengajuan klaim asuransi kecelakaan, Metode penelitian.	Tempat penelitian, Fokus penelitian pada kendaraan bermotor bus (Perum Damri Cabang Bandung), membahas asuransi kecelakaan diri untuk penumpang bus.	Praktek operasi armada pada bus Damri jalur 7A Dipatiukur – Jatinangor sudah tidak sesuai dengan SOP saat berlangsungnya operasi armada dimana tiket tidak diserahkan kepada penumpang padahal dalam SOP ada yang mengatakan bahwa kondektur menyerahkan tiket kepada penumpang sebagai bukti pembayaran yang sah. Sehingga ketika terjadi kecelakaan di jalan penumpang

¹⁷ Moch. Dita Prayoga dkk, “*Tinjauan Hukum Islam dalam Klaim Asuransi Kecelakaan di PT. Jasa Raharja terhadap Penumpang Damri Jalur 7A Dipatiukur-Jatinangor yang Tidak Menerima Tiket (Studi Kasus pada Perum Damri Cabang Bandung)*”, Prosiding Keuangan dan Perbankan Syariah, Vol. 5 No. 1, 2019

				akan kesulitan dalam melakukan klaim kecelakaan terhadap PT. Jasa Raharja.
5	Annis Ainul Mardiyah ¹⁸	Menjelaskan prosedur penanganan kecelakaan diri, metode penelitian	Tempat penelitian, membahas asuransi kecelakaan diri untuk peserta PT. Asuransi Umum Bumiputera 1967	Hasil analisa menunjukkan bahwa pelaksanaan perjanjian asuransi kerugian khususnya asuransi kecelakaan diri pada PT. Asuransi Umum Bumiputeramuda 1967 telah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang – undangan serta literatur dari berbagai pendapat para ahli. Dalam perjanjian asuransi harus memenuhi syarat – syarat yang telah berlaku. Maka, perlu dilakukan

¹⁸ Annis Ainul Mardiyah, Artikel Penelitian: “Analisis Prosedur Penanganan Klaim Asuransi Kecelakaan Diri pada PT Asuransi Umum Bumiputera 1967”, (Pontianak: Universitas Tanjungpura, 2013)

				upaya – upaya yang serius guna menjadikan perusahaan asuransi semakin berkembang dan untuk lebih memasyarakatkan lagi asuransi kerugian.
6	Hezron Sabar Rotua Tinambun, Bagas Waskito, Muhammad Bayu Rizhaldi dan Athia Fadzri K. R. Uno ¹⁹	Membahas asuransi kecelakaan kendaraan bermotor roda dua, pemenuhan asuransi akibat kecelakaan.	Metode penelitian, membahas pengaturan asuransi kecelakaan kendaraan bermotor roda dua ditinjau dari UU LLAJ	Produk asuransi kecelakaan PT. Jasa Raharja tidak dapat melindungi masyarakat yang menggunakan kendaraan bermotor roda dua sebagai sarana angkutan umum, karena kendaraan bermotor roda dua tidak termasuk kendaraan bermotor umum menurut UU LLAJ. Namun perusahaan tersebut dapat

¹⁹ Hezron Sabar Rotua Tinambun dkk, “Asuransi Kecelakaan Kendaraan Bermotor Roda Dua Sebagai Moda Transportasi Umum Berbasis Online”, Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM, Vol. 26 No. 3, September 2019

				mendaftarkan perusahaan dan pekerjanya ke perusahaan asuransi swasta untuk memperoleh perlindungan terhadap risiko yang terjadi.
7	Annisa Hidayati, Lucia Yovita Hendrati ²⁰	Membahas mengenai asuransi kecelakaan kendaraan bermotor, Metode penelitian	Tempat penelitian, membahas hubungan pengetahuan, penggunaan jalur dan kecepatan berkendara dengan kecelakaan lalu lintas.	Pengetahuan, penggunaan jalur dan kecepatan berkendara mempunyai hubungan yang signifikan terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMP di kecamatan Wonokromo Surabaya Tahun 2015. Tingkat pengetahuan merupakan hubungan yang

²⁰ Annisa Hidayati dan Lucia Yovita Hendrati, "Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur dan Kecepatan Berkendara", Jurnal Berkala Epidemiologi, Vol. 4 No. 2, Mei 2016

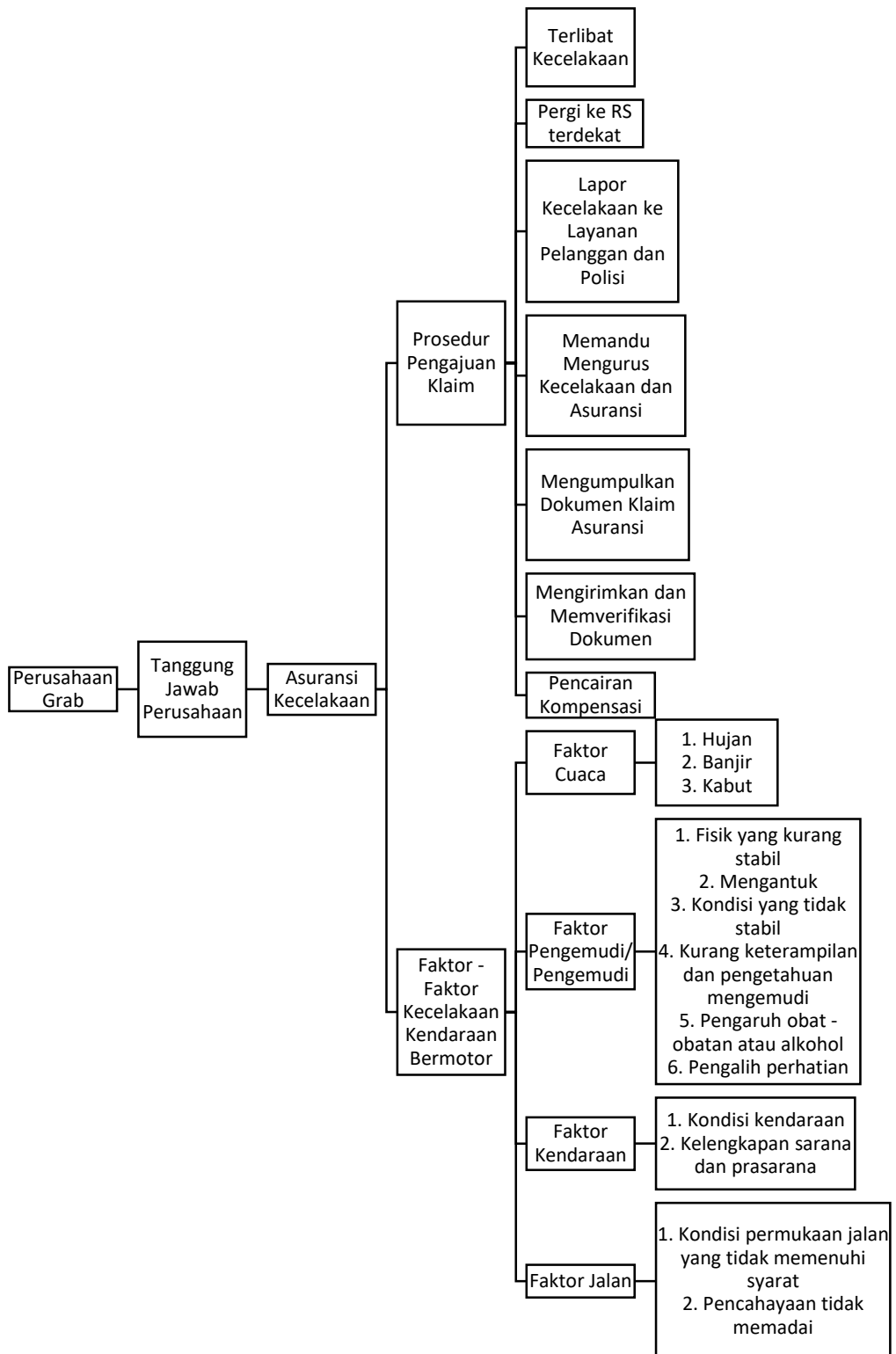
				bermakna dan berisiko paling tinggi terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas siswa SMP tersebut. Sebab pengetahuan merupakan salah satu faktor pembentuk perilaku seseorang.
8	Mahendra Arga Giantama ²¹	Membahas mengenai tanggung jawab atas kecelakaan yang terjadi dan tanggung jawab yang diberikan oleh perusahaan ketika terjadi kecelakaan.	Metode penelitian, penelitian ini fokus kepada perlindungan terhadap konsumen yang menggunakan jasa transportasi <i>online</i> PT. Gojek Indonesia	Pihak yang berkaitan dengan transportasi <i>online</i> khususnya <i>Go-Ride</i> dalam aplikasi Gojek memiliki hubungan kemitraan (hubungan yang tidak memiliki keterikatan antara bos dan pegawai, namun memiliki kesetaraan dan tugas masing-masing karena tidak memiliki upah, perintah dan

²¹ Mahendra Arga Giantama, Skripsi: “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang atas Kecelakaan Penumpang Jasa Transportasi Online (Studi Layanan Go-Ride yang Diselenggarakan Oleh PT. Gojek Indonesia)*”, (Yogyakarta: UII, 2018)

				<p>jabatan). Lalu yang bertanggung jawab atas kecelakaan transportasi <i>online</i> pada layanan ini adalah Gojek sebagai penyedia layanan yang memberikan jasa kepada konsumen.</p>
--	--	--	--	--

G. Kerangka Pemikiran

Gambar 1. 1 Kerangka Pemikiran



Untuk mengantisipasi hal – hal yang tidak diinginkan dan dapat menimbulkan kerugian, grab bekerjasama dengan perusahaan asuransi untuk memberikan perlindungan demi keamanan dan kenyamanan. Asuransi kecelakaan yang diberikan oleh perusahaan sebagai wujud tanggung jawab perusahaan kepada pengemudi, mengingat dari angka kecelakaan kendaraan sepeda motor yang tinggi dan risiko pekerjaan yang tinggi. Asuransi kecelakaan ini berlaku bagi pengemudi yang memenuhi syarat serta telah terdaftar pada sistem perusahaan sebagai mitra pengemudi grab.

Asuransi kecelakaan dimulai sejak pengemudi bersiap untuk menjalankan pekerjaan (*on bid*), mengantarkan pesanan atau penumpang, hingga mencari pekerjaan kembali. Perusahaan memberikan perlindungan terhadap kecelakaan yang mengakibatkan meninggal dunia, cacat tetap total, cacat tetap parsial karena kecelakaan.

Prosedur Pengajuan

1. Insiden kecelakaan terjadi pada pengemudi Grab datang ke rumah sakit dengan menunjukkan ID kode booking sebelum terjadi kecelakaan dan atau menghubungi hotline.
2. Telpon layanan AAI khusus Grab Hotline 24 Jam di (021) 2927 9606 atau dengan melaporkan kejadian kecelakaan kepada pihak kepolisian.
3. Pihak asuransi akan memandu mengurus klaim asuransi kecelakaan untuk pengemudi.
4. Pihak keluarga harus menyiapkan dokumen – dokumen yang dibutuhkan untuk pengajuan klaim, seperti: Kode Booking atau ID, KTP, SIM, Form Klaim, Laporan Kepolisian, Surat Kematian dari rumah sakit (apabila meninggal dunia), Surat Keterangan cacat dari dokter (apabila mengalami cacat tetap total atau parsial karena kecelakaan), buku tabungan atau rekening, *screenshot* profil pengemudi pada aplikasi Grab.
5. Apabila semua dokumen yang dibutuhkan sudah lengkap maka pihak keluarga harus mengirimkan dokumen – dokumen tersebut melalui email ke health@salvus.co.id

6. Perusahaan akan memeriksa kembali seluruh kelengkapan dokumen dan mengkomunikasikan kepada pihak keluarga. Dokumen yang diserahkan akan diperiksa selama 7 (tujuh) hari kerja, kemudian akan memutuskan bahwa klaim “diterima atau ditolak”. Setelah klaim disetujui proses pembayaran klaim kepada mitra atau pengemudi adalah 5 (lima) hari kerja sejak pengajuan klaim disetujui.

Faktor – Faktor Kecelakaan Kendaraan Bermotor

1. Manusia sebagai pengguna jalan raya sering lalai dalam memperhatikan keselamatan diri sendiri dan orang lain dalam berkendara. Tidak sedikit jumlah kecelakaan yang terjadi di jalan raya diakibatkan kondisi fisik pengendara yang kurang stabil, keadaan mengantuk, pengaruh obat – obatan terlarang serta alkohol, menggunakan ataupun memainkan *smartphone* sebagai bentuk pengalihan perhatian, kurangnya keterampilan dan pengetahuan pengemudi.
2. Cuaca pun sebagai salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan seperti hujan, banjir dan kabut karena dapat mempengaruhi kinerja dari kendaraan dan jarak pandang pengemudi berkurang.
3. Kondisi kendaraan yang buruk, sarana dan prasarana yang buruk dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan. Untuk menghindari kecelakaan yang diakibatkan oleh faktor kendaraan, kendaraan membutuhkan perawatan dan perbaikan secara berkala.
4. Jalan yang rusak atau bahkan berlubang sangat membahayakan para pengguna jalan terutama pengguna kendaraan roda dua (sepeda motor)

H. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penyusunan penelitian ini adalah metode deskriptif. Metode deskriptif adalah jenis penelitian yang memberikan gambaran atau uraian atas suatu keadaan sejelas – jelasnya tanpa ada perlakuan

pada objek yang diteliti.²² Metode deskriptif bertujuan untuk mengetahui dan menggambarkan karakteristik variabel yang berkenaan dengan fenomena yang diteliti dalam suatu situasi. Penelitian analitis yang ditujukan untuk meneliti secara terperinci suatu aktifitas kejadian dan hasil dari penelitian dapat memberikan rekomendasi – rekomendasi untuk keperluan di masa yang akan datang.²³

Dalam menyusun penulisan penelitian ini, penulis menggunakan 2 jenis sumber data, adapun diantaranya sebagai berikut:

a. Data Primer

Data primer merupakan data yang berupa keterangan – keterangan yang diperoleh secara langsung dari lapangan melalui observasi, wawancara atau interaksi dengan pihak – pihak yang mengetahui objek penelitian.

b. Data Sekunder

Penelitian ini menggunakan sumber data sekunder yang berasal dari literatur – literatur kepustakaan seperti buku, majalah, artikel, media tulis serta media elektronik yang berkaitan dengan tema penelitian.

Metode dalam pengumpulan data ini dengan penelitian lapangan (*field research*) yaitu penelitian untuk mengumpulkan data dan informasi dengan cara melihat langsung ke lokasi penelitian untuk mencari dan meneliti serta memperoleh data dan informasi yang erat hubungannya dengan masalah yang dibahas.

Teknik yang digunakan dalam pengumpulan data ini adalah sebagai berikut :

a. *Observasi*

Melakukan pengamatan secara langsung terhadap objek penelitian (dalam hal ini mengamati secara langsung).

²² Ronny Kountur, “Metode Penelitian untuk Penulisan Skripsi dan Tesis”, (Jakarta: PPM, 2005), h. 105

²³ Moh. Nasir, “Metode Penelitian”, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1999), h. 154

b. *Studi Literatur*

Melakukan pengumpulan data dengan mencari sebanyak mungkin literatur yang berkaitan dengan metode *K-Means* baik dari buku, jurnal maupun artikel.

I. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan pada penelitian ini terdiri dari lima bab, pada masing – masing bab tersusun dari sub – sub bab sebagai penjelasan yang lebih terperinci dari setiap babnya. Adapun sistematika pembahasan di sini dimaksudkan agar penulis lebih mudah dalam menyusun skripsi dan tidak mengalami kerancuan di setiap pembahasannya.

BAB I, dalam bab ini menjelaskan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, fokus penelitian, tujuan penelitian, manfaat/ signifikansi penelitian, penelitian terdahulu yang relevan, kerangka pemikiran, metode penelitian dan terakhir sistematika pembahasan.

BAB II, bab ini merupakan penjelasan tentang landasan teori yang digunakan dalam penelitian seperti tinjauan umum tentang transportasi, tinjauan umum tentang transportasi *online*, tinjauan umum tentang asuransi kecelakaan pengemudi, tinjauan umum tentang kecelakaan lalu lintas dan tinjauan umum tentang asuransi kecelakaan dalam perspektif syariah (hukum islam).

BAB III, pada bab ini membahas tentang manajemen risiko Grab, tanggung jawab PT. Grab Indonesia serta alur dan prosedur pengajuan klaim driver.

BAB IV, berisi mengenai hasil penelitian tentang tanggung jawab perusahaan Grab terhadap kecelakaan pengemudi pada komunitas ojek *online* Grab.

BAB V, bab ini tentang kesimpulan dan saran – saran yang sebaiknya dilakukan oleh semua pihak untuk pengembangan penelitian ini agar hasil yang diharapkan bisa lebih sempurna.