Jurnal Politik, Sosial, Hukum dan Humaniora
Volume 4, Nomor 3, September 2026
e-ISSN: 2988-2273; p-ISSN: 2988-2281, Hal. 454-470
DOI: https://doi.org/10.59059/mandub.v4i3.3590
Tersedia: https://journal.staiypiqbaubau.ac.id/index.php/Mandub

Mekanisme Ganti Kerugian terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Kelalaian Supir Angkutan Kota Menurut Perspektif *Maqashid Syariah*

Dhenis Indrawan[1*], Ilhamsyah Pasaribu[2]
[1, 2] Universitas Islam Negeri Sumatra Utara, Indonesia
Email: dhenis0204223156@uinsu.ac.id[1], ilhamsyahpasaribu@uinsu.ac.id[2]

**Penulis Korespondensi: dhenis0204223156@uinsu.ac.id*

Abstract. *This study aims to analyse the mechanism for compensation for victims of road traffic accidents caused by the negligence of public transport drivers, based on Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transport and the Maqashid al-Shari'ah perspective. This is a normative legal study employing a legislative and conceptual approach. A qualitative analysis was conducted on primary, secondary and tertiary legal sources. The results of the study indicate that the compensation mechanism has a legal basis in Articles 234, 235 and 236 of Law No. 22 of 2009. In the case of minor road traffic accidents, settlement may be reached out of court through a settlement agreement. However, these provisions do not yet regulate in detail the stages of deliberation, the mediation mechanism, the role of the mediator, the determination of the amount of damages, and the implementation of the settlement. The compensation mechanism relates to hifz al-nafs (protection of life) and hifz al-mal (protection of property). Therefore, a clearer resolution mechanism is required so that the restoration of victims' rights can be carried out in a simple, fair and effective manner.*

Keywords: *Compensation; Maqashid al-Shari'ah; Road Traffic Accidents; Urban Transport.*

Abstrak. Penelitian ini bertujuan menganalisis mekanisme ganti kerugian terhadap korban kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian sopir angkutan kota berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta perspektif Maqashid Syariah. Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Analisis dilakukan secara kualitatif terhadap bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Hasil penelitian menunjukkan bahwa mekanisme ganti kerugian memiliki dasar hukum dalam Pasal 234, Pasal 235, dan Pasal 236 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Pada kecelakaan lalu lintas ringan, penyelesaian dapat dilakukan di luar pengadilan melalui kesepakatan damai. Namun, ketentuan tersebut belum mengatur secara rinci tahapan musyawarah, mekanisme mediasi, kedudukan mediator, penentuan besaran kerugian, dan pelaksanaan kesepakatan. Mekanisme ganti kerugian berkaitan dengan *hifz al-nafs* (perlindungan jiwa) dan *hifz al-mal* (perlindungan harta). Oleh karena itu, diperlukan mekanisme penyelesaian yang lebih jelas agar pemulihan hak korban dapat terlaksana secara sederhana, adil, dan efektif.

Kata Kunci: Angkutan Kota; Ganti Kerugian; Kecelakaan Lalu Lintas; Maqashid Syariah.

1. PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu persoalan hukum dan sosial yang masih menjadi perhatian serius di Indonesia. Tingginya angka kecelakaan tidak hanya menimbulkan kerugian materiil, tetapi juga dapat mengakibatkan luka-luka, cacat permanen, bahkan hilangnya nyawa. Dalam sistem transportasi publik, angkutan kota memiliki peran penting sebagai sarana mobilitas masyarakat. Namun, dalam praktiknya masih sering ditemukan kelalaian yang dilakukan oleh sopir angkutan kota, seperti mengemudi secara ugal-ugalan, melanggar rambu lalu lintas, menaikkan dan menurunkan penumpang sembarangan, serta berhenti mendadak. Tindakan tersebut berpotensi besar menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang merugikan penumpang maupun pengguna jalan lainnya.

Naskah Diterima: 13 Juli 2026; Direvisi: 20 Agustus 2026; Diterima: 27 September 2026; Terbit: 30 September 2026

Secara normatif, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini telah memberikan dasar mengenai kewajiban pihak yang menyebabkan kecelakaan untuk mengganti kerugian serta memberikan bantuan kepada korban. Pasal 234 mengatur akibat kelalaian pengemudi, pemilik kendaraan atau perusahaan angkutan umum, sedangkan Pasal 235 mengatur bantuan biaya pengobatan atau pemakaman dalam kondisi tertentu. Pasal 236 kemudian mengatur bahwa pihak yang menyebabkan kecelakaan wajib mengganti kerugian dan bahwa pada kecelakaan ringan penyelesaian ganti kerugian dapat dilakukan di luar pengadilan apabila terdapat kesepakatan damai. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa perlindungan korban telah memiliki dasar normatif, tetapi persoalan yang masih perlu dikritisi adalah bagaimana hak tersebut dilaksanakan secara konkret sampai korban benar-benar memperoleh pemulihan.

Perlindungan terhadap korban kecelakaan dapat dikaji melalui konsep *daman* (tanggung ganti rugi) yang sejalan dengan tujuan utama syariat (*Maqashid Syariah*), khususnya *hifz al-nafs* (perlindungan jiwa) dan *hifz al-mal* (perlindungan harta). Prinsip *hifz al-nafs* menekankan pentingnya menjaga keselamatan jiwa manusia sebagai tujuan utama hukum Islam, sedangkan *hifz al-mal* menegaskan pentingnya pemulihan kerugian materiil yang dialami korban. Dengan demikian, pertanggungjawaban hukum terhadap korban kecelakaan tidak hanya berorientasi pada pemberian sanksi kepada pelaku, tetapi juga harus menjamin pemulihan hak korban sebagai bentuk keadilan dan kemaslahatan (Aslamia & Hidayat, 2026).

Salah satu contoh kasus kecelakaan, Kecelakaan tunggal angkot terjadi di Jalan Komodor Laut Yos Sudarso KM 18,3, Medan Labuhan, Kota Medan, pada 8 Desember 2021. Angkot trayek Hamparan Perak–Belawan BK 1698 KZ diduga melaju ugal-ugalan hingga sopir kehilangan kendali setelah sebuah mobil berhenti mendadak. angkot kemudian menabrak pembatas jalan dan terguling sekitar 20 meter. Akibat kecelakaan, seorang ibu dan anaknya yang berusia tiga tahun mengalami luka serius, sementara tiga pelajar SMP mengalami luka-luka dan trauma. Sopir angkot mengaku tidak dapat mengendalikan kendaraan dan tidak sengaja menginjak pedal gas (Korlantas Polri, 2021).

Kecelakaan lalu lintas terjadi di Jalan KL Yos Sudarso, Kecamatan Medan Belawan, Kota Medan, pada 7 Oktober 2025 sekitar pukul 05.30 WIB. Kecelakaan melibatkan angkot trayek TH BK 1426 UD yang dikemudikan Irfan (47) dan bus listrik BK 7482 DQ yang dikemudikan Natha Siburian (32). Kedua kendaraan melaju dari arah pusat Kota Medan menuju Belawan, dengan angkot berada di depan dan bus listrik di belakang. Setibanya di lokasi kejadian, bagian depan bus listrik menabrak bagian belakang angkot. Akibat kecelakaan

tersebut, kedua kendaraan mengalami kerusakan. Sopir angkot mengalami luka ringan pada kaki dan mendapat perawatan di RS PHC Medan, sedangkan sopir bus listrik tidak mengalami luka (Rahyuni, 2025).

Sebagai penguatan terhadap hubungan antara perlindungan korban dan *Maqashid Syariah*, Pasaribu, Yuslem, dan Djamil (2018) menjelaskan bahwa hukum Islam dalam persoalan sosial kemasyarakatan diarahkan pada terwujudnya kemaslahatan manusia, sedangkan *Maqashid Syariah* dapat menjadi landasan dalam menetapkan dan mengembangkan hukum ketika menghadapi persoalan yang berkembang di masyarakat. Pandangan tersebut memperkuat bahwa mekanisme ganti kerugian tidak hanya perlu dilihat dari aspek kepatuhan terhadap aturan hukum, tetapi juga dari sejauh mana mekanisme tersebut mampu mewujudkan kemaslahatan dan pemulihan hak korban.

Penelitian Adelia Winda Irani, Muhammad Hery Susanto et al. (2022) membahas pertanggungjawaban hukum pengemudi akibat kecelakaan lalu lintas secara pidana dan perdata berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, khususnya mengenai kewajiban pertanggungjawaban dan ganti kerugian. Selanjutnya, penelitian Iqbal Lamkaruna Tijue dan Fatimahzahara (2025) mengkaji tanggung jawab pemerintah terhadap korban kecelakaan Trans Metro Deli dengan perspektif maslahah mursalah, terutama dalam aspek keselamatan, penanganan korban, dan kompensasi. Sementara itu, penelitian Irfan Effendi Hasibuan dan Zulham (2025) membahas kebijakan angkutan umum di Kota Medan dari perspektif *al-maslahah* dengan menyoroti keselamatan dan kenyamanan penumpang, perilaku sopir, kondisi kendaraan, serta lemahnya pengawasan. Berdasarkan penelitian tersebut, bahwa belum terdapat pembahasan yang secara khusus dan terintegrasi mengenai pertanggungjawaban hukum sopir angkutan kota Medan terhadap korban kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian, dengan menghubungkan ketentuan hukum positif, khususnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 9 Tahun 2016, dengan Perspektif *Maqashid Syariah*. Penelitian ini juga menempatkan perlindungan dan pemulihan hak korban sebagai bagian penting dari pertanggungjawaban hukum, sehingga penelitian ini diharapkan dapat memberikan analisis yang lebih khusus mengenai tanggung jawab sopir, pemilik atau perusahaan angkutan, serta upaya pemenuhan hak korban dalam mewujudkan keadilan dan kemaslahatan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis mekanisme ganti kerugian terhadap korban kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian sopir angkutan kota berdasarkan hukum positif Indonesia, khususnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, serta menganalisis mekanisme pemulihan tersebut dalam perspektif *Maqashid Syariah*, terutama prinsip *hifz al-nafs* dan *hifz al-mal*.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif yang menganalisis mekanisme ganti kerugian terhadap korban kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian sopir angkutan kota. Pendekatan yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menganalisis Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif. Pendekatan konseptual digunakan untuk mengkaji konsep ganti kerugian, pemulihan korban, mediasi, keadilan restoratif, dan prinsip *Maqashid Syariah*. Bahan hukum dianalisis secara kualitatif dengan menafsirkan norma hukum dan menghubungkannya dengan permasalahan praktis pemenuhan hak korban.

Sumber bahan hukum terdiri atas bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang diperoleh melalui studi kepustakaan. Bahan hukum primer meliputi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021, sedangkan bahan hukum sekunder berupa jurnal ilmiah dan buku yang membahas kecelakaan lalu lintas, perlindungan korban, ganti kerugian, keadilan restoratif, dan *Maqashid Syariah*. Analisis dilakukan secara yuridis normatif dengan penalaran deduktif untuk menilai kecukupan pengaturan dan merumuskan mekanisme penyelesaian yang berorientasi pada pemulihan hak korban.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaturan Ganti Kerugian Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan dasar hukum terhadap perlindungan dan pemenuhan hak korban kecelakaan lalu lintas. Pengaturan tersebut tidak hanya berorientasi pada pemberian sanksi kepada pengemudi yang melakukan pelanggaran, tetapi juga mengatur tanggung jawab terhadap kerugian yang timbul akibat kecelakaan. Pasal 234 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 pada prinsipnya menempatkan pengemudi, pemilik kendaraan bermotor atau perusahaan angkutan umum sebagai pihak yang bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang atau pemilik barang serta pihak ketiga karena kelalaian pengemudi. Dengan demikian, pertanggungjawaban dalam kecelakaan lalu lintas tidak hanya diarahkan kepada pengemudi secara pribadi, tetapi dapat pula berkaitan dengan pihak yang memiliki atau menyelenggarakan kegiatan angkutan umum (Republik Indonesia, 2009).

Pengaturan tersebut menunjukkan bahwa hukum lalu lintas Indonesia telah memberikan landasan bagi korban untuk memperoleh pemulihan atas kerugian yang dialaminya. Kerugian akibat kecelakaan dapat berupa kerugian terhadap kendaraan atau barang, biaya pengobatan, kehilangan penghasilan, maupun kerugian lain yang memiliki hubungan dengan peristiwa kecelakaan. Dalam konteks pertanggungjawaban perdata, prinsip tersebut juga dapat dikaitkan dengan Pasal 1365 dan Pasal 1366 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang mengatur mengenai kewajiban mengganti kerugian yang timbul karena perbuatan melawan hukum maupun karena kelalaian. Oleh sebab itu, keberadaan unsur kelalaian menjadi penting untuk menentukan hubungan antara tindakan pengemudi dengan kerugian yang dialami korban (Irani et al., 2022).

Perlindungan terhadap korban kecelakaan lalu lintas juga diwujudkan melalui penyelenggaraan program pertanggungan wajib oleh PT Jasa Raharja. Keberadaan Jasa Raharja memiliki kedudukan penting dalam memberikan perlindungan dasar kepada korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Berdasarkan kedua ketentuan tersebut, Jasa Raharja menjalankan fungsi perlindungan terhadap korban kecelakaan melalui mekanisme iuran wajib dan sumbangan wajib yang kemudian disalurkan dalam bentuk santunan kepada korban yang memenuhi ketentuan. Dengan demikian, keberadaan Jasa Raharja menjadi salah satu instrumen negara dalam memberikan perlindungan sosial dan pemulihan awal terhadap korban kecelakaan lalu lintas (Novita & Bezaliel, 2020).

Secara kelembagaan, Jasa Raharja memberikan dua bentuk perlindungan dasar, yaitu perlindungan terhadap penumpang angkutan umum berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan perlindungan terhadap pihak ketiga berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964. Dalam konteks kecelakaan lalu lintas jalan, perlindungan berdasarkan UU No. 34 Tahun 1964 bersumber dari Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ). Dana tersebut digunakan untuk memberikan perlindungan kepada korban kecelakaan lalu lintas jalan dan ahli warisnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku (PT Jasa Raharja, 2026).

Keberadaan Jasa Raharja menunjukkan bahwa pemulihan terhadap korban kecelakaan tidak hanya menjadi persoalan hubungan hukum antara korban dan pengemudi yang melakukan kelalaian. Korban juga memperoleh perlindungan melalui mekanisme jaminan sosial yang diselenggarakan negara. Namun, santunan Jasa Raharja tidak dapat dipersamakan sepenuhnya dengan ganti kerugian yang menjadi tanggung jawab pihak yang menyebabkan

kecelakaan. Santunan merupakan bentuk perlindungan dasar berdasarkan ketentuan pertanggungan wajib, sedangkan kewajiban pihak yang menyebabkan kerugian tetap dapat didasarkan pada ketentuan mengenai tanggung jawab dan ganti kerugian dalam hukum lalu lintas maupun hukum perdata

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan memberikan dasar perlindungan terhadap korban kecelakaan lalu lintas jalan. Undang-undang tersebut mengatur dana yang bersumber dari sumbangan wajib yang dipungut dari pemilik atau pengusaha alat angkutan lalu lintas jalan dan digunakan untuk menutup akibat keuangan yang timbul karena kecelakaan lalu lintas jalan terhadap korban atau ahli warisnya (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 1964, 1964).

Pertanggungjawaban terhadap korban kecelakaan lalu lintas tidak hanya dipahami sebagai kewajiban hukum yang bersifat formal, tetapi juga sebagai bentuk perlindungan terhadap hak-hak korban. menjelaskan bahwa pihak yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan transportasi wajib memberikan perlindungan melalui pelayanan medis, bantuan kompensasi, serta pemulihan kerugian yang dialami korban. Bentuk pertanggungjawaban tersebut merupakan manifestasi dari prinsip keadilan dan perlindungan terhadap masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi umum. Dengan demikian, kewajiban ganti rugi yang dibebankan kepada sopir angkutan kota akibat kelalaiannya tidak hanya bertujuan memberikan efek jera, tetapi juga memulihkan hak korban secara nyata (Tijue & Fatimahzahara, 2025).

Mekanisme Ganti Kerugian Terhadap Korban kecelakaan Lalu Lintas Akibat Lelalaian Supir Angkutan Kota

Angkutan kota merupakan bagian dari angkutan umum yang beroperasi dalam kawasan perkotaan. Dalam penelitian ini, persoalan utama tidak diletakkan pada pengaturan teknis daerah, melainkan pada bagaimana korban kecelakaan akibat kelalaian sopir angkutan kota memperoleh pemulihan kerugian. Karena itu, analisis diarahkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai dasar hukum nasional dan pada mekanisme penyelesaian yang dapat menjamin hak korban.

a. Kurangnya pengawasan oleh perusahaan transportasi terhadap para sopir dan kru-Nya. Minimnya pengawasan yang seharusnya dilakukan oleh perusahaan angkutan kota menyebabkan para sopir mereka bertindak sembarangan dalam bekerja sehingga dapat mengganggu dan menimbulkan rasa kecemasan baik bagi penumpang maupun pengendara lain. Sering kali para sopir angkutan kota di kota Medan menerobos rambu lalulintas

bahkan menimbulkan kecelakaan yang membahayakan nyawa. Kemudian, para sopir angkot juga terbiasa dengan memaksakan kapasitas angkotnya untuk mengangkut penumpang dengan kepadatan yang melampaui batas kapasitas. Selain itu, sering juga ditemui sopir cadangan yang leluasa mengemudikan angkot tanpa adanya pendampingan oleh sopir yang professional. Dan para sopir Cadangan biasanya masih berada dibawah usia mengemudi dan tidak memiliki administrasi berupa Surat Izin Mengemudi (SIM) dan tentunya tidak terdaftar pada sistem e-logbook perusahaan.

b. Ketiadaan halte pemberhentian. Sama halnya seperti angkutan umum lainnya, angkutan kota juga tidak memiliki halte pemberhentian yang seharusnya digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Sering kali, angkutan kota di kota Medan berhenti sembarangan yang dapat menyebabkan kemacetan bahkan kecelakaan. Hal ini perlu diperhatikan secara khusus oleh pemerintah kota Medan agar kondisi angkutan kota tidak meresahkan dan membahayakan bagi Masyarakat (Irfan & Zulham, 2025). Apabila terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kelalaian sopir angkutan kota, maka sopir dapat dimintai pertanggungjawaban hukum. Bentuk pertanggungjawaban tersebut meliputi pertanggungjawaban administratif, perdata, dan pidana. Secara administratif, sopir dapat dikenakan sanksi berupa teguran, pembinaan, pencabutan izin mengemudi, atau tindakan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Selain itu, perusahaan atau pemilik angkutan juga dapat dikenakan tindakan apabila terbukti lalai dalam melakukan pengawasan terhadap pengemudinya.

Pertanggungjawaban terhadap korban kecelakaan tidak sepenuhnya dibebankan kepada sopir. Dalam praktiknya, perusahaan angkutan kota atau pemilik kendaraan juga dapat dimintai pertanggungjawaban apabila terbukti lalai dalam melakukan pengawasan, pemeliharaan kendaraan, maupun perekrutan pengemudi yang tidak memenuhi standar kompetensi. Hal ini sejalan dengan Pasal 234 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang turut membebankan tanggung jawab kepada perusahaan angkutan umum sebagai penyelenggara jasa transportasi (Halomoan HSB, 2024). Selain tanggung jawab hukum yang dibebankan kepada pengemudi, efektivitas perlindungan korban kecelakaan juga sangat dipengaruhi oleh sistem pengawasan yang diterapkan oleh perusahaan transportasi umum dan pemerintah daerah. masalah utama transportasi kota di Medan adalah lemahnya pengawasan terhadap pengemudi, yang mengakibatkan seringnya pelanggaran lalu lintas, pengoperasian kendaraan yang tidak layak jalan, dan penggunaan pengemudi yang tidak memenuhi standar kompetensi.

Kondisi ini berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas dan menyebabkan kerugian bagi penumpang dan pengguna jalan lainnya. Oleh karena itu, penerapan pertanggungjawaban hukum saja tidak cukup setelah terjadi kecelakaan, tetapi juga harus diwujudkan melalui pengawasan preventif yang berkelanjutan untuk memastikan keselamatan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi umum (Irfan & Zulham, 2025). Selain itu, korban kecelakaan angkutan umum berhak memperoleh santunan melalui program perlindungan kecelakaan penumpang yang diselenggarakan oleh Jasa Raharja berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang. Kehadiran Jasa Raharja merupakan bentuk perlindungan negara terhadap korban kecelakaan lalu lintas, meskipun santunan tersebut tidak menghapus kewajiban pelaku untuk memberikan ganti rugi apabila kerugian yang dialami korban melebihi jumlah santunan yang diberikan (Nurhasa et al., 2025).

Kelalaian sopir angkutan kota dapat menimbulkan kerugian terhadap penumpang maupun pihak ketiga. Bentuk kerugian dapat berupa kerusakan kendaraan atau barang, biaya pengobatan, kehilangan penghasilan, dan kerugian material lain yang dapat dibuktikan. Pasal 234 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menjadi dasar untuk melihat pihak-pihak yang berkaitan dengan kerugian akibat kelalaian pengemudi. Oleh karena itu, mekanisme ganti kerugian harus dimulai dengan identifikasi sebab kecelakaan dan jenis kerugian agar pemulihan korban tidak hanya bersifat formal, tetapi sesuai dengan kerugian nyata yang dialami.

Kewajiban ganti kerugian tidak semata-mata berhenti pada penjatuhan sanksi pidana. Pasal 236 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 secara khusus mengatur bahwa pihak yang menyebabkan kecelakaan wajib mengganti kerugian, sedangkan pada kecelakaan ringan penyelesaiannya dapat dilakukan di luar pengadilan apabila para pihak mencapai kesepakatan damai (Republik Indonesia, 2009). Ketentuan ini penting karena memberikan ruang penyelesaian yang lebih langsung bagi korban. Namun, agar hak korban benar-benar terpenuhi, diperlukan mekanisme yang jelas mengenai identifikasi kerugian, musyawarah, kesepakatan, pembayaran, dan pemastian pelaksanaan.

Penelitian ini mengkritisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada aspek tersebut. Undang-undang telah mengakui hak korban dan kewajiban ganti kerugian, tetapi seharusnya pengaturan juga memberikan mekanisme yang lebih terperinci mengenai penyelesaian kecelakaan ringan sampai korban menerima haknya. Pengaturan yang lebih jelas diperlukan mengenai pihak yang memfasilitasi mediasi, tata cara pengajuan dan pembuktian kerugian, bentuk kesepakatan, batas waktu pelaksanaan pembayaran, serta langkah yang dapat ditempuh

apabila pihak yang telah bersepakat tidak melaksanakan kewajibannya. Kritik ini tidak berarti bahwa UU No. 22 Tahun 2009 tidak memberikan perlindungan, melainkan menunjukkan adanya kebutuhan penguatan pada aspek implementasi agar perlindungan normatif berubah menjadi pemulihan yang nyata bagi korban.

Selain mekanisme ganti kerugian, Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur konsekuensi pidana bagi pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan. Dengan demikian, penyelesaian pidana dan pemulihan kerugian korban harus dipahami sebagai dua aspek yang dapat berjalan beriringan. Pemidanaan tidak dengan sendirinya menghapus kebutuhan korban untuk memperoleh pemulihan atas kerugian yang dideritanya.

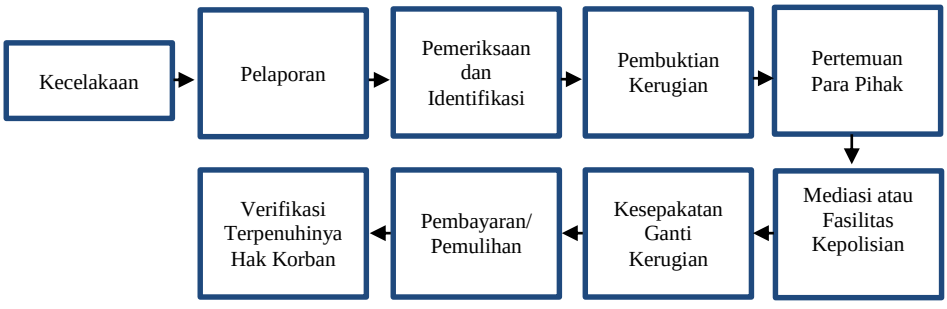
Perilaku supir angkutan kota juga memainkan peran signifikan dalam kecelakaan yang terjadi.banyak pengemudi yang mengemudi angkutan kota dengan cara yang tidak aman, seperti melebihi batas kecepatan,mengemudi dalam keadaan Lelah, menurunkan penumpang sembarangan,berhenti tiba tiba,atau bahkan dibawah pengaruh alcohol atau obat-obatan terlarang,selain itu kurangnya pelatihan dan sartifikat yang memadai untuk supir angkutan kota juga menjadi masalah,pengemudi yang tidak terlatih dengan baik cenderung tidak mampu menangani situasi darurat atau mengemudi dengan aman dijalan yang padat dan berbahaya. Selain pertanggungjawaban pidana, korban kecelakaan lalu lintas berhak mengajukan tuntutan ganti rugi berdasarkan Pasal 1365 dan Pasal 1366 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Kedua ketentuan tersebut menegaskan bahwa setiap orang yang karena kesengajaan maupun kelalaiannya menimbulkan kerugian bagi orang lain wajib mengganti kerugian yang ditimbulkan. Dalam konteks kecelakaan lalu lintas, tanggung jawab tersebut dapat berupa biaya pengobatan, kerugian materiil, kehilangan penghasilan, maupun santunan kepada ahli waris korban meninggal dunia (Manurung & Yeltriana, 2024).

Pertanggung jawaban pihak ketiga apabila terjadi kecelakaan yang melibatkan angkutan umum dan pengemudi melarikan diri atau menolak bertanggung jawab, tanggung jawab hukum tidak serta-merta berakhir pada pengemudi. Dalam sistem hukum Indonesia, perusahaan angkutan umum sebagai penyelenggara jasa angkutan juga memiliki tanggung jawab hukum terhadap korban. Hal ini didasarkan pada prinsip bahwa pengemudi menjalankan pekerjaannya untuk dan atas nama perusahaan, sehingga segala akibat hukum yang timbul selama pelaksanaan tugas pada dasarnya juga menjadi tanggung jawab perusahaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pengemudi angkutan umum tetap merupakan pihak yang bertanggung jawab secara pribadi apabila kecelakaan terjadi akibat kelalaiannya. Berdasarkan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dapat dikenai sanksi pidana sesuai dengan akibat yang ditimbulkan. Selain itu, pengemudi juga berkewajiban memberikan pertolongan kepada korban dan tidak diperbolehkan meninggalkan lokasi kecelakaan tanpa alasan yang sah. Apabila pengemudi melarikan diri, perbuatannya dapat menjadi dasar pemberatan pertanggungjawaban pidana sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Di sisi lain, perusahaan angkutan umum sebagai pihak yang mempekerjakan pengemudi juga mempunyai tanggung jawab hukum terhadap kerugian yang dialami korban.

Berdasarkan Pasal 191 UndangUndang Nomor 22 Tahun 2009, perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, maupun pihak ketiga yang timbul akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali apabila perusahaan dapat membuktikan adanya keadaan yang membebaskan tanggung jawab menurut ketentuan peraturan perundangundangan. Dengan demikian, meskipun pengemudi melarikan diri atau tidak bersedia memberikan ganti rugi, perusahaan tidak dapat serta-merta melepaskan diri dari kewajiban hukumnya untuk memberikan perlindungan dan pemulihan hak kepada korban.

Tahap selanjutnya adalah pelaksanaan kesepakatan. Pihak yang berkewajiban mengganti kerugian harus melakukan pembayaran atau pemulihan sesuai isi kesepakatan. Korban kemudian memperoleh haknya secara nyata, bukan hanya pengakuan secara normatif. Apabila kesepakatan tidak tercapai atau tidak dilaksanakan, korban tetap dapat menempuh mekanisme hukum yang tersedia. Dengan demikian, mekanisme penyelesaian yang ditawarkan penelitian ini adalah:



Gambar 1. Mekanisme penyelesaian

Mediator tidak menentukan secara sepihak jumlah ganti kerugian dan tidak menjadi pihak yang membayar kerugian. Mediator membantu mempertemukan para pihak, memfasilitasi komunikasi, membantu mengidentifikasi pokok perselisihan, dan mengarahkan musyawarah menuju kesepakatan yang dapat dilaksanakan. Dalam konteks kecelakaan ringan, petugas Kepolisian yang berwenang dapat menjalankan fungsi fasilitasi atau mediasi sesuai ketentuan restorative justice. Apabila kesepakatan tercapai, hasilnya perlu dituangkan secara tertulis dengan mencantumkan pihak yang wajib membayar, jumlah atau bentuk pemulihan, waktu pembayaran, dan cara pelaksanaannya.

Kecelakaan lalu lintas ringan, Pasal 236 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 membuka kemungkinan penyelesaian ganti kerugian di luar pengadilan apabila para pihak mencapai kesepakatan damai (Republik Indonesia, 2009). Dalam tahap ini, Kepolisian dapat berperan sebagai fasilitator atau mediator apabila penyelesaian memenuhi persyaratan mekanisme keadilan restoratif. Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 menempatkan pemulihan dan keseimbangan kepentingan korban serta pihak yang terlibat sebagai orientasi keadilan restoratif (Kepolisian Negara Republik Indonesia, 2021).

Tahap berikutnya adalah identifikasi dan pembuktian kerugian. Korban menyampaikan bukti berupa dokumen biaya pengobatan, bukti perbaikan kendaraan atau barang, bukti kehilangan penghasilan, dan bukti lain yang relevan. Setelah kerugian diidentifikasi, korban dan pihak yang diduga menyebabkan kecelakaan dapat dipertemukan untuk membicarakan bentuk dan besaran pemulihan.

Mekanisme penyelesaian yang diusulkan dalam penelitian ini dimulai dari pelaporan kecelakaan kepada Kepolisian. Setelah laporan diterima, dilakukan penanganan awal, pemeriksaan kejadian, identifikasi pihak yang terlibat, dan pencatatan kerugian. Tahap ini penting untuk memastikan hubungan antara kelalaian sopir angkutan kota dan kerugian yang dialami korban.

Korban kecelakaan angkutan kota juga dapat memperoleh perlindungan atau santunan melalui skema yang disediakan oleh lembaga yang berwenang apabila memenuhi persyaratan. Perlindungan tersebut perlu dibedakan dari ganti kerugian yang menjadi kewajiban pihak yang menyebabkan kecelakaan. Dengan demikian, adanya santunan tidak boleh dipahami sebagai pengganti otomatis atas seluruh kerugian korban apabila masih terdapat kerugian yang menurut hukum harus dipulihkan oleh pihak yang menyebabkan kecelakaan.

Analisis Mekanisme Ganti Kerugian terhadap Korban Kecelakaan Angkutan Kota dalam Perspektif Maqasid Syariah

Menurut Asy-Syatibi (2011) tujuan-tujuan *Maqashid Syariah* ditinjau dari dua bagian yaitu berdasarkan pada tujuan tuhan selaku pembuat syariat, berdasarkan tujuan manusia yang dibebani syariat telah menekankan peranan penting *maqashid* sebagai landasan dalam penyusunan hukum dan kebijakan publik yang menggambarkan nilai-nilai moral dan spiritual dalam Islam.

Para ulama menjelaskan bahwa tujuan utama syariat adalah menjaga lima unsur pokok kehidupan manusia yang dikenal dengan al-dharuriyyat al-khams, yaitu menjaga harta (*hifz mal*), menjaga jiwa (*hifz nafs*), menjaga akal (*hifdz 'aql*), menjaga keturunan (*hifz nasl*), dan menjaga agama (*hifz addin*). Kelima tujuan tersebut menjadi dasar dalam merumuskan berbagai kebijakan dan aktivitas dalam kehidupan sosial serta ekonomi masyarakat Muslim. (Gustia et al., 2025).

Pandangan tersebut sejalan dengan Anshari dan Permata (2024) yang menunjukkan bahwa penerapan *Maqashid Syariah* dalam kebijakan dan penyelesaian persoalan sosial perlu memperhatikan kemaslahatan serta pencegahan kemudaratan, terutama melalui perlindungan jiwa (*hifz nafs*) dan perlindungan harta (*hifz mal*). Dengan demikian, dalam konteks kecelakaan lalu lintas, pemenuhan hak korban melalui perlindungan keselamatan dan pemulihan kerugian ekonomi dapat ditempatkan sebagai bagian dari upaya mewujudkan tujuan syariat.

Mekanisme ganti kerugian perlu diarahkan pada pemulihan korban, bukan hanya pada penghukuman pihak yang menyebabkan kecelakaan. Prinsip *hifz al-nafs* menuntut perlindungan terhadap jiwa dan kesehatan korban, sedangkan *hifz al-mal* menuntut pemulihan terhadap harta yang rusak atau hilang. Karena itu, mekanisme mediasi dan ganti kerugian dapat menjadi sarana mewujudkan kemaslahatan apabila dilaksanakan secara adil, transparan, dan benar-benar menghasilkan pemulihan bagi korban (Busriyanti, 2021; Auda, 2022).

Kebijakan transportasi publik tidak hanya dinilai dari aspek administratif, tetapi juga dari sejauh mana kebijakan tersebut mampu menghadirkan kemaslahatan bagi masyarakat. Prinsip almaslahah menuntut agar penyelenggaraan angkutan umum memberikan jaminan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan bagi penumpang. Ketika masih ditemukan pengoperasian angkutan kota yang tidak tertib, kurangnya fasilitas pendukung, serta lemahnya pengawasan terhadap perilaku pengemudi, maka kondisi tersebut menunjukkan belum optimalnya realisasi kemaslahatan yang menjadi tujuan syariat. Oleh karena itu, peningkatan kualitas pengawasan, pembinaan sopir, dan penyediaan sarana keselamatan transportasi merupakan bentuk implementasi *Maqashid Syariah* yang berorientasi pada perlindungan jiwa

(*hifz nafs*), harta (*hifz mal*), dan kepentingan umum (*al-maṣlaḥah al-ammah*) (Irfan & Zulham, 2025). Kelalaian (*taqsir*) menjadi dasar lahirnya kewajiban tanggung jawab (*daman*). Prinsip ini menegaskan bahwa setiap pihak yang menyebabkan kerugian akibat kelalaiannya wajib menanggung akibat hukum berupa penggantian kerugian. Pertanggungjawaban tersebut tidak hanya dimaksudkan sebagai sanksi, tetapi juga sebagai sarana pemulihan hak korban dan pencegahan agar perbuatan serupa tidak terulang di masa mendatang (Fadil et al., 2024) (Damanik & Hidayat, 2025).

a. Aspek Perlindungan Agama *(hifz al-din)*

Hifz al-din (perlindungan agama) dalam konteks kecelakaan lalu lintas berkaitan dengan penerapan nilai-nilai agama dalam perilaku dan penyelesaian masalah. Kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, kewajiban menjaga keselamatan orang lain, memberikan pertolongan kepada korban, serta memenuhi ganti kerugian merupakan bentuk pengamalan nilai keadilan, amanah, dan tanggung jawab dalam Islam. Dengan demikian, mekanisme ganti kerugian yang dilakukan secara adil, sukarela, dan bertanggung jawab dapat dipandang sebagai bagian dari upaya mewujudkan kemaslahatan yang sejalan dengan tujuan syariat (Auda, 2022).

b. Aspek Perlindungan Jiwa (*hifz al-nafs*)

Hifz al-nafs menempatkan perlindungan jiwa manusia sebagai salah satu tujuan utama syariat Islam. Dalam konteks kecelakaan lalu lintas, sopir angkutan kota berkewajiban menjaga keselamatan penumpang dan pengguna jalan lainnya. Kelalaian seperti mengemudi secara ugal-ugalan, melanggar rambu lalu lintas, atau mengoperasikan kendaraan yang tidak layak jalan dapat membahayakan jiwa. Oleh karena itu, penanganan kecelakaan, pertolongan korban, dan mekanisme ganti kerugian merupakan bagian dari upaya memulihkan serta melindungi hak hidup dan kesehatan korban (Salenda & Sudirman, 2023).

c. Aspek Perlindungan Akal *(hifz al-aql*)

Hifz al-aql berkaitan dengan perlindungan dan pemeliharaan akal manusia. Dalam penyelenggaraan transportasi umum, sopir dituntut memiliki kesadaran, kehati-hatian, dan kemampuan mengambil keputusan yang tepat ketika berkendara. Perilaku yang mengurangi kemampuan berpikir dan mengendalikan kendaraan dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Karena itu, pembinaan pengemudi, kepatuhan terhadap ketentuan keselamatan, dan pencegahan perilaku mengemudi yang membahayakan merupakan bagian dari penerapan *hifz al-aql* dalam konteks lalu lintas (Busriyanti, 2021).

d. Aspek Perlindungan Keturunan *(hifz al-nasl*)

Hifz al-nasl bertujuan menjaga keberlangsungan dan kesejahteraan keturunan serta keluarga. Kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian, cacat permanen, atau hilangnya kemampuan korban untuk bekerja dapat memberikan dampak jangka panjang terhadap keluarga yang ditinggalkan. Hilangnya pencari nafkah dapat mengganggu pemeliharaan, pendidikan, dan kesejahteraan anak-anak. Oleh karena itu, pemulihan korban melalui ganti kerugian juga memiliki dimensi perlindungan terhadap keberlangsungan kehidupan keluarga (Al-Syatibi, 2011).

e. Aspek Perlindungan Harta (*hifz al-mal)*

Hifz al-mal berkaitan dengan perlindungan dan pemulihan hak atas harta. Kecelakaan akibat kelalaian sopir dapat menimbulkan kerusakan kendaraan atau barang, biaya pengobatan, kehilangan penghasilan, dan kerugian ekonomi lainnya. Kewajiban memberikan ganti kerugian kepada korban menjadi instrumen untuk memulihkan hak ekonomi yang terganggu akibat kecelakaan. Dengan demikian, pelaksanaan pembayaran atau pemulihan kerugian secara nyata merupakan bentuk penerapan *hifz al-mal* dalam mekanisme penyelesaian kecelakaan lalu lintas (Fadil et al., 2024).

Berdasarkan kelima unsur al-daruriyyat al-khams tersebut, mekanisme ganti kerugian terhadap korban kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian sopir angkutan kota memiliki hubungan dengan *Maqashid Syariah* secara menyeluruh. *Hifz al-din* memberikan landasan nilai berupa keadilan, amanah, dan tanggung jawab: *hifz al-nafs* menekankan perlindungan jiwa dan kesehatan: *hifz al-aql* menekankan kesadaran serta kehati-hatian dalam berkendara: *hifz al-nasl* menekankan perlindungan terhadap keberlangsungan dan kesejahteraan keluarga: sedangkan *hifz al-mal* menekankan pemulihan kerugian ekonomi korban. Meskipun demikian, *hifz al-nafs* dan *hifz al-mal* merupakan dua unsur yang paling langsung berkaitan dengan mekanisme ganti kerugian dalam penelitian ini. Karena itu, penyelesaian tidak cukup hanya memberikan sanksi kepada sopir, tetapi harus menghasilkan pemulihan yang adil, nyata, dan dapat dilaksanakan bagi korban.

Mekanisme ganti kerugian terhadap korban kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian sopir angkutan kota telah memiliki dasar hukum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Pasal 234, Pasal 235, dan Pasal 236 memberikan dasar mengenai kerugian dan pemulihan korban, termasuk kemungkinan penyelesaian di luar pengadilan untuk kecelakaan ringan apabila terdapat kesepakatan damai. Namun, penelitian ini menemukan bahwa UU No. 22 Tahun 2009 masih perlu diperkuat pada aspek mekanisme pelaksanaan, terutama mengenai tahapan verifikasi kerugian, fasilitasi mediasi, bentuk kesepakatan, pelaksanaan pembayaran, dan pemastian bahwa korban benar-benar menerima haknya.

Prinsip *hifz al-nafs* (perlindungan jiwa) menghendaki agar setiap korban memperoleh perlindungan dan pemulihan atas kerugian yang dialaminya, sedangkan prinsip *hifz al-mal* (perlindungan harta) menegaskan pentingnya penggantian kerugian yang dialami korban. Selain itu, prinsip keadilan (*al-adl*) dan tanggung jawab (*mas'uliyyah)* menuntut agar perusahaan sebagai pihak yang memperoleh manfaat dari kegiatan usaha angkutan turut memikul tanggung jawab atas tindakan pengemudi yang bekerja di bawah pengawasannya. Oleh karena itu, pemenuhan hak korban bukan hanya merupakan kewajiban menurut hukum positif, tetapi juga merupakan perwujudan nilai-nilai keadilan dan kemaslahatan yang menjadi tujuan utama *Maqashid Syariah*. Dengan demikian, pemulihan hak korban menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari sistem pertanggungjawaban hukum karena tujuan hukum tidak hanya menghukum pelaku, tetapi juga memulihkan keadaan korban sebagaimana sebelum terjadinya kecelakaan (Rafi & Tutiek, 2022).

Penelitian ini merekomendasikan agar penguatan regulasi lalu lintas di masa mendatang memberikan pengaturan yang lebih operasional mengenai mekanisme ganti kerugian korban kecelakaan angkutan kota, khususnya kecelakaan ringan. Pengaturan tersebut idealnya memuat tahapan pelaporan, identifikasi kerugian, fasilitasi atau mediasi, tata cara penyusunan kesepakatan, batas waktu pemenuhan kerugian, dan mekanisme apabila kesepakatan tidak dilaksanakan. Penguatan tersebut akan membuat hak korban tidak berhenti sebagai norma, tetapi dapat diwujudkan dalam bentuk pemulihan yang cepat, jelas, dan berkeadilan serta selaras dengan prinsip *Maqashid Syariah*.

4. KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa persoalan ganti kerugian korban kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian sopir angkutan kota tidak hanya berkaitan dengan keberadaan aturan hukum, tetapi juga dengan bagaimana hak korban dapat diwujudkan secara efektif. Kerangka hukum yang ada telah memberikan ruang bagi pertanggungjawaban dan penyelesaian kerugian, tetapi masih terdapat kebutuhan untuk memperjelas aspek pelaksanaannya agar proses pemulihan tidak berhenti pada pengakuan hak secara normatif. Dalam konteks tersebut, penyelesaian yang berorientasi pada pemulihan korban menjadi penting karena dapat mempertemukan kepentingan pertanggungjawaban hukum dengan kebutuhan korban untuk memperoleh pemulihan secara nyata.

Ditinjau dari *Maqashid Syariah*, pemenuhan hak korban memiliki keterkaitan erat dengan tujuan perlindungan jiwa dan harta. Pendekatan tersebut memperluas pemahaman mengenai pertanggungjawaban, bahwa penyelesaian kecelakaan tidak semata-mata diarahkan

pada pemberian sanksi kepada pihak yang lalai, tetapi juga pada terciptanya keadilan dan kemaslahatan bagi korban. Dengan demikian, mekanisme pertanggungjawaban perlu ditempatkan dalam kerangka yang mampu memberikan perlindungan sekaligus pemulihan.

Penelitian selanjutnya disarankan menggunakan pendekatan empiris untuk mengkaji pelaksanaan ganti kerugian secara langsung melalui pengalaman korban, sopir, perusahaan angkutan, kepolisian, dan pihak terkait lainnya. Penelitian berikutnya juga dapat mengkaji efektivitas mediasi dan keadilan restoratif dalam penyelesaian kecelakaan lalu lintas serta mengidentifikasi faktor yang mendukung atau menghambat terpenuhinya hak korban. Kajian komparatif antarwilayah juga dapat dilakukan untuk melihat perbedaan penerapan mekanisme perlindungan korban dalam praktik.

DAFTAR PUSTAKA

Anshari, M., & Permata, C. (2024). Deforestasi hutan lindung dalam proyek strategis nasional *Food Estate* perspektif Maqashid Syariah. *Al Qalam: Jurnal Ilmiah Keagamaan dan Kemasyarakatan, 18*(3), 2031–2046. https://doi.org/10.35931/aq.v18i3.3499

Aslamia, S., & Hidayat, R. (2026). A Maqasid Sharia perspective on the cancellation of BPJS PBI participation contracts in healthcare services: Tinjauan Maqashid Syariah terhadap pembatalan akad kepesertaan BPJS PBI dalam layanan kesehatan. *Indonesian Journal of Law and Economics Review, 21*(3). https://doi.org/10.21070/ijler.v21i3.1640

Asy-Syatibi, A. I. (2011). *Al-Muwafaqat fi ushul al-syari'ah*. Dar al-Kutub al-'Ilmiyyah.

Auda, J. (2022). *Maqasid al-shariah as philosophy of Islamic law: A systems approach*. The International Institute of Islamic Thought.

Busriyanti. (2021). Maqasid al-Syari'ah dalam penegakan hukum lalu lintas di Indonesia. *Al-Istinbath: Jurnal Hukum Islam, 6*(1), 69–84. https://doi.org/10.29240/jhi.v6i1.2470

Damanik, R. A., & Hidayat, R. (2025). Driver's liability for negligence resulting in damage to toll facilities from the Maqasid Syariah perspective: Case study of the Medan-Tebing Tinggi-Kisaran Trans Sumatra Toll Road. *Legal Brief, 14*(1), 61–68.

Fadil, A., Rahman, F., & Hidayat, M. (2024). Konsep ḍamān dalam fikih muamalah dan relevansinya terhadap pertanggungjawaban ganti rugi modern. *Jurnal Hukum Ekonomi Syariah, 8*(2), 155–172.

Gustia, R., Ashari, D., & Hartini, T. (2025). Manajemen keuangan syariah dalam perspektif Maqasid Syariah. *JURBISMAN: Jurnal Bisnis dan Manajemen, 3*(2), 255–264. https://doi.org/10.61930/jurbisman.v3i2.1059

Halomoan HSB, P. (2024). Pertanggungjawaban hukum pengangkutan terhadap penumpang dan barang angkutan disebabkan kelalaian. *Al-Ihkam: Jurnal Ahwal Al-Syakhshiyah, 9*(1), 151–171. https://doi.org/10.20414/alihkam.v9i01.1159

Irani, A. W., Susanto, M. H., & Pangaribuan, P. (2022). Pertanggungjawaban hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian pengemudi. *Jurnal Lex Suprema, 4*(2), 65–79. https://doi.org/10.36277/lexsuprema.v4i2.640

Irfan, E. H., & Zulham. (2025). Analisis hukum ekonomi terhadap kebijakan angkutan umum di Kota Medan: Perspektif al-maslahah. *AL-MUAMALAT: Jurnal Hukum dan Ekonomi Islam, 10*(1), 1–14. https://doi.org/10.32505/muamalat.v10i1.10659

Irfan, M., & Zulham, T. (2025). Pertanggungjawaban hukum dalam kecelakaan lalu lintas dan implikasinya terhadap perlindungan korban. *Jurnal Hukum dan Perundang-undangan, 10*(1).

Kepolisian Negara Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif*.

Korlantas Polri. (2021, 9 Desember). *Angkot di Medan ugal-ugalan, 5 orang terluka satu di antaranya balita*. https://korlantas.polri.go.id/angkot-di-medan-ugal-ugalan-5-orang-terluka-satu-diantaranya-balita/

Manurung, R., & Yeltriana, D. (2024). Pertanggungjawaban pidana kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian pengemudi dalam praktik peradilan Indonesia. *Jurnal Legislasi Indonesia, 21*(1), 89–105.

Novita, & Bezaliel. (2020). Perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas asuransi Jasa Raharja. *Jurnal Ilmu Hukum Tambun Bungai, 5*(2), 843–859. https://doi.org/10.61394/jihtb.v5i2.150

Nurhasa, A., Situmorang, P., & Alimuddin, M. (2025). Dampak kecelakaan lalu lintas terhadap kesejahteraan keluarga korban: Perspektif perlindungan hukum dan keadilan sosial. *Jurnal Hukum dan Keadilan Sosial, 10*(1), 45–63.

Pasaribu, I., Yuslem, N., & Djamil. (2018). Penerapan Maqâsid Syarî'ah dalam fatwa-fatwa Majelis Ulama Indonesia Provinsi Sumatera Utara tahun 2000–2010: Sebuah analisa sejarah sosial hukum Islam dan penerapan Maqashid Syari'ah. *Analytica Islamica, 7*(1).

Polrestabes Medan. (2025). *Data statistik kecelakaan lalu lintas Kota Medan tahun 2025*. Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan.

Rafi, M., & Tutiek, R. (2022). Perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas dalam perspektif hukum positif dan keadilan restoratif. *Jurnal Supremasi Hukum, 11*(2), 201–218.

Rahyuni, F. (2025, 7 Oktober). Angkot vs bus listrik kecelakaan di Belawan, 2 kendaraan ringsek. *detikSumut*. https://www.detik.com/sumut/berita/d-8150054/angkot-vs-bus-listrik-kecelakaan-di-belawan-2-kendaraan-ringsek

Ramadhan, A. (2023). Reformulasi unsur kelalaian dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas pasca pembaruan KUHP. *Jurnal Ilmu Hukum, 19*(3), 367–385.

Republik Indonesia. (1964). *Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang*.

Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

Siregar, R., Wibowo, A., & Tarigan, D. (2021). Kebijakan transportasi publik perkotaan dan permasalahan lalu lintas di Kota Medan. *Jurnal Transportasi dan Kebijakan Publik, 5*(2), 101–118.

Tijue, I. L., & Zahara, F. (2025). Pertanggungjawaban pemerintah daerah terhadap korban kecelakaan Bus Trans Metro Deli perspektif maslahah mursalah. *Edunomika, 9*(1), 1–20.

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan.