

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **I. Latar Belakang Masalah**

Pembangunan nasional yang dilaksanakan oleh negara kita ini meliputi berbagai aspek, yaitu aspek ekonomi, sosial-budaya, politik dan hankam. Pembangunan bidang ekonomi dapat menyediakan sumber daya yang lebih luas bagi pembangunan di bidang lainnya, yang amat penting bagi tercapainya tujuan pembangunan nasional, yaitu terwujudnya masyarakat adil dan makmur yang merata materiil dan spiritual berdasarkan Pancasila dan UUD 1945.

Peningkatan ekonomi disuatu negara berarti meningkatnya pendapatan masyarakat yang berakibat daya beli masyarakat itu sendiri bertambah. Kemajuan teknologi modern membawa pengaruh yang cukup besar terhadap perkembangan lalu-lintas jalan darat, dimana perkembangan tersebut disamping membawa manfaat, menimbulkan pula aspek-aspek negatif yang dapat diamati dengan semakin meningkatnya angka kecelakaan lalu-lintas beserta kerugian harta dan jiwa yang diakibatkan. Kecelakaan lalu-lintas baik di negara maju maupun di negara yang sedang berkembang masih tetap menjadi masalah yang tidak henti-hentinya dibicarakan dalam rangka mencari upaya yang tepat untuk mencegah dan menekan lajunya penambahan angka kecelakaan beserta akibatnya dari tahun ke tahun.

Pada saat ini, hampir setiap jalan di Indonesia dipadati oleh kendaraan bermotor, baik kendaraan umum maupun pribadi yang beroda dua atau empat. Seiring dengan banyaknya kendaraan bermotor di jalan, makin banyak dijumpai kecelakaan lalu-lintas yang menyebabkan cedera pada manusia, bahkan kematian.

Di negara dengan perkembangan industri yang tinggi, kematian karena kecelakaan lalu-lintas menempati urutan ketiga setelah penyakit (termasuk kanker) dan bunuh diri, terutama terjadi pada usia muda (sesuai dengan *The International Classification of Disease*). Dari 10% populasi negara-negara di dunia yang merupakan penderita cacat, 25% disebabkan karena kecelakaan lalu-lintas.

Di Indonesia, 10-20% penderita yang masuk rumah sakit adalah korban kecelakaan lalu-lintas. Dalam tahun 1975, kematian karena kecelakaan lalu-lintas kurang dari 7000, sementara tahun 1982 angka kematian mencapai 12.000, suatu kenaikan yang memprihatinkan (Nangoy dan Tojo, 1982). Kecelakaan lalu-lintas menyebabkan 6% morbiditas dan 3,5% mortalitas dari populasi. Dari 10% kapasitas tempat tidur di RS yang diisi korban kecelakaan lalu-lintas dan sekitar 60% kematian adalah karena perlukaan kepala, sementara kerugian materi yang diakibatkan kurang-lebih 1% dari GNP (Nangoy dan Tojo, 1982). Data kecelakaan lalu-lintas di Indonesia tahun 1975-1982 terdapat kenaikan angka kecelakaan sebesar 14,5% setiap tahunnya. Di Indonesia setiap harinya terdapat orang meninggal akibat kecelakaan lalu-lintas (Nangoy dan Tojo, 1982).

Kerusakan pada kepala paling banyak dijumpai sebagai penyebab kematian dibanding dengan bagian tubuh yang lain (Nangoe dan Tojo, 1982).

Pada saat itulah terbukti bahwa jalan raya adalah pusat kehidupan semua orang dan siapa pun tidak boleh mengklaimnya sebagai milik pribadi. Jika kesadaran atas makna jalan raya ini dimiliki oleh semua pengguna jalan raya, maka dengan sendirinya ketertiban lalu lintas bisa ditegakkan tanpa harus direpresi oleh pihak polisi lalu lintas.

Dengan kata lain, rambu-rambu lalu lintas dan termasuk juga helm standar bagi pengendara sepeda motor hanyalah sebagai instrumen untuk mengingatkan bahwa siapa pun yang berada di atas jalan raya terikat pada kepentingan umum atau kepentingan bersama. Setiap pengendara kendaraan bermotor, roda empat, maupun roda dua, juga akan diuji kemampuannya dalam berdemokrasi di arena publik yang disebut jalan raya itu. Akhirnya, semakin jelas bahwa jalan raya adalah milik umum atau milik bersama, sementara soal helm standar bagi pengendara sepeda motor adalah kelanjutan tafsir atas semua kepentingan orang terhadap jalan raya.

Bagi aparat pemerintah dan terutama pihak kepolisian, persoalan helm standar adalah soal keselamatan masyarakat pengguna jalan raya dan soal ketertiban di jalan raya. Akan tetapi, soal hidup dan mati para pengguna jalan raya tentulah tidak ditentukan oleh pemerintah atau kepolisian. Lalu, mengapa pemerintah dan kepolisian mau bersibuk-sibuk mengurus kepala para pengguna jalan raya dengan aturan memakai helm standar? Di sinilah

letak masalahnya. Pemerintah (dalam hal ini mungkin pihak Badan Standardisasi Nasional, Departemen Perhubungan, Departemen Perdagangan dan Industri, dan juga pihak Kepolisian) memang berkewajiban memberikan jaminan atau perlindungan atas keselamatan dan keamanan (*obligation to protect*) setiap warga negaranya termasuk di jalan raya. Sementara, bagi setiap warga negara, perlindungan pemerintah itu adalah bagian dari hak-hak warga negara atau hak sipil yang masuk ke dalam kategori hak asasi manusia (HAM).

Dalam hal kewajiban pengendara sepeda motor memakai helm standar di jalan raya, polisi lalu lintas memang berwenang dan bisa melakukan intervensi kepada pengendara sepeda motor di jalan raya. Akan tetapi, dalam hal helm standar, kewenangan polisi itu terpaksa harus ditunda dulu karena masih tersandung oleh kriteria-kriteria dan polemik mengenai jenis dan bentuk helm standar bagi kendaraan atau pengendara sepeda motor di jalan raya.

Di sini, kita bisa melihat bahwa sebuah kebijakan selalu terkait dengan banyak kepentingan yang bisa mengarah pada konflik kepentingan antar pihak.

Sama dengan pengendara kendaraan bermotor roda dua, produsen atau pedagang helm juga akan berbicara hak-haknya dalam menafsirkan jalan raya. Tidak terbayangkan bahwa "hidup" dan "mati" para produsen dan pedagang helm itu ternyata ditentukan pula oleh banyak pihak seperti pembeli helm, kebijakan pemerintah tentang helm, atau wewenang polisi

lalu lintas. Polemik berikutnya ialah soal kesusahan para konsumen helm karena harganya melambung tinggi tidak terkendali, sementara standarisasinya masih sedang dalam perdebatan.

Dari polling Pusat Studi Hukum (PSH) Fakultas Hukum UII pada bulan Maret 2002 lalu, terbukti bahwa 71,7 persen (210 orang) dari 293 responden yang memiliki sepeda motor di Yogyakarta telah mengerti tentang helm standar. Akan tetapi, 40,5 persen (83 persen) dari 293 responden belum menggunakan helm standar karena harganya yang mahal. Inilah titik keresahan masyarakat yang harus serius diperhatikan oleh pemerintah. (Mulyadi J Amalik, *relawan pada Pusat Studi Hak Asasi Manusia (PUSHAM), UII Yogyakarta*).

Kewajiban memakai helm bagi pengendara kendaraan bermotor memang diatur dalam Undang-undang No 14/1992, Peraturan Pemerintah No 44/1993, dan dalam Keputusan Menteri Perhubungan No 72/1993. Namun, dalam peraturan tersebut tidak ada satu pun definisi dan syarat-syarat tentang helm standar.

Kecuali dalam Kepmenhub No 72/1993 yang mengatur tentang Perlengkapan Kendaraan Bermotor, menyebutkan, helm adalah bagian perlengkapan kendaraan bermotor, berbentuk topi pelindung kepala yang berfungsi melindungi kepala pemakainya, apabila terjadi benturan dengan bagian-bagian meliputi tempurung kepala, pelindung muka lapisan pelindung.

Ketentuan itu hanya menyangkut ketentuan perlengkapan kendaraan

bermotor semata. Yaitu helm, bukan helm standar. Sehingga, aturan pemakaian helm standar merupakan aturan yang penegakannya bersifat fakultatif. Karena, tidak dijamin secara langsung dan konkrit oleh perundang-undangan, dan bukan imperatif (pemaksa )

Karena tidak tegasnya peraturan pemakaian helm standar, dan masih minimnya kesadaran memakai helm standar, maka masih banyak pengguna kendaraan bermotor roda dua yang tidak memakai helm standar, bahkan didaerah pedesaan di Klaten masih sering dijumpai pengendara kendaraan bermotor roda dua yang tidak menggunakan helm dengan alasan kawasan yang dilewati pada saat itu bebas dari razia polisi. jadi dapat diambil sedikit kesimpulan bahwa menggunakan helm hanya karena takut terkena razia polisi.

Padahal, kalau melihat perkembangan roda dua yang performa mesinnya kian meningkat, kesadaran memakai helm standar pun semestinya ikut meningkat pula. Sering kita jumpai pemakai motor berhelm buat sepeda atau lebih parah lagi pakai helm proyek yang bisa melenggang bebas di jalan raya.

Berhelm, tapi tidak diikat/dikencangkan, sama saja tidak memakai helm. Nah, berdasarkan data statistik yang diungkapkan [pacific.net.id](http://pacific.net.id), dikatakan setiap dua kilometer, seorang pengendara sepeda motor memiliki risiko mati karena kecelakaan dua puluh kali lebih besar dibandingkan dengan seorang pengendara mobil seperti pada kasus yang tercatat di atas.

Namun, dengan memakai helm, dapat menurunkan risiko kematian sampai tiga puluh persen. Menurutnya lagi, kecelakaan akibat benturan pada kepala merupakan penyebab utama kematian pada kecelakaan kendaraan bermotor. Jika tidak memakai helm, kemungkinan mengalami kecelakaan fatal pada kepala adalah empat puluh kali lebih besar daripada yang memakai helm.

Menunjuk pada pernyataan di atas, helm merupakan suatu alat keselamatan atau pelindung yang efektif bagi pengendara bermotor. Saat ini, begitu banyak helm yang dijual di pasar dengan model dan warna yang menarik, namun tidak semua helm dapat benar-benar melindungi kepala pada saat terjadi kecelakaan.

## II. Perumusan Masalah

Dari data yang diperoleh dari penelitian ini akan diketahui :

- 2.1 Ada tidaknya pengaruh pemakaian jenis helm tertentu terhadap keamanan pada pengguna kendaraan bermotor saat terjadi kecelakaan.
- 2.2 Besarnya pengaruh pemakaian helm ketika terjadi kecelakaan kendaraan bermotor.
- 2.3 Besarnya kejadian *fraktur* tulang muka dan tulang kepala dari kecelakaan kendaraan bermotor dengan pengendara yang menggunakan jenis helm tertentu atau tidak menggunakan helm.

### III. Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara tingkat keamanan yang diberikan oleh jenis helm tertentu dengan kejadian *fraktur* tulang muka dan tulang kepala yang terjadi pada pengguna kendaraan bermotor ketika mengalami kecelakaan.

### IV. Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian ini diharapkan masyarakat pada umumnya dan pengguna kendaraan bermotor pada khususnya, dapat mengetahui seberapa besar hubungan antara tingkat keamanan yang diberikan oleh jenis helm tertentu dengan kejadian *fraktur* tulang muka dan tulang kepala yang terjadi pada pengguna kendaraan bermotor ketika mengalami kecelakaan. Bagi peneliti sendiri, penelitian ini dilakukan untuk memenuhi tugas akhir studi dalam bentuk Karya Tulis Ilmiah (KTI) serta menambah pengetahuan peneliti. Di samping itu, penelitian ini juga dapat memberikan sumbangan pemikiran dibidang kedokteran terutama yang berhubungan dengan prevalensi *fraktur* tulang muka dan tulang kepala akibat kecelakaan lalu-lintas di Kabupaten Klaten.