

# ATRIBUSI TANGGUNG JAWAB DITINJAU DARI DERAJAT KESERiusAN KECELAKAAN, PERSPEKTIF PERAN, DAN PUSAT KENDALI INTERNAL-EKSTERNAL

*R. Wogiek Hernoko dan Sudardjo*

Universitas Gadjah Mada

## INTISARI

*Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran derajat keseriusan kecelakaan, perspektif peran (sebagai pelaku, korban, dan pengamat), serta perbedaan pusat kendali internal dan eksternal dalam atribusi tanggung jawab. Subjek adalah mahasiswa Universitas Gadjah Mada, angkatan tahun 1991-1994, dari Fakultas-fakultas Farmasi, hukum, dan Psikologi, wanita, berusia antara 21-24 tahun, bersuku bangsa Jawa, sejumlah 80 orang. Dengan Anava Amatan Ulang diperoleh hasil bahwa (1) ada perbedaan yang signifikan pada atribusi tanggung jawab antara perspektif peran sebagai pelaku, korban, dan pengamat; (2) ada perbedaan yang sangat signifikan pada atribusi tanggung jawab antara derajat keseriusan kecelakaan rendah, sedang, dan tinggi; (3) tidak ada perbedaan atribusi tanggung jawab antara subjek yang berpusat kendali internal dengan yang eksternal.*

Aktivitas kognitif yang berupa penyimpulan-penyimpulan dari penilaian terhadap perilaku, baik perilaku orang lain maupun diri sendiri, disebut atribusi. Proses atribusi adalah proses yang mengatur perhatian, pikiran, dan pemahaman terhadap kejadian-kejadian yang diamati individu. Hasil dari proses ini adalah kesimpulan tentang sebab-sebab terjadinya sesuatu kejadian. Sebab-sebab dari sesuatu perilaku yang diamati oleh individu dapat disimpulkan dari disposisi atau situasi (Heider, 1958). Apabila kesimpulan yang dibuat menyangkut hubungan antara tindakan dengan motif-motif di belakang tindakan tersebut, maka penilaian itu berkaitan dengan per-

tanggungjawaban tindakan oleh pelakunya.

Atribusi tanggung jawab berhubungan dengan cara-cara penilaian individu sebagai pengamat atas konsekuensi sesuatu tindakan sebagai tanggung jawab pelakunya (Shaw & Costanzo, 1982). Untuk dapat menentukan suatu konsekuensi perilaku adalah tanggung jawab seseorang, individu menggunakan beberapa aspek kognisinya, yaitu (1) *actor-outcome association*, (2) *causality*, (3) *foreseeability*, (4) *intentionality*, dan (5) *justifiability* (Heider, 1958; Fishbein & Ajzen, 1975; Fincham & Jaspas, 1979; Shaw & Costanzo, 1982). *Actor-outcome association* adalah kesimpulan yang

mencerminkan keyakinan individu bahwa suatu akibat tertentu disebabkan oleh kehadiran pelaku. *Causality* adalah kesimpulan yang mencerminkan keyakinan individu bahwa suatu akibat timbul karena tindakan yang bersumber dari pelaku. Dalam hal ini tidak dipertimbangkan apakah konsekuensi tindakan tersebut dapat diantisipasi oleh pelaku atau tidak. *Forseeability* adalah kesimpulan yang mencerminkan keyakinan individu bahwa implikasi berikut konsekuensi suatu tindakan itu mampu diantisipasi oleh pelaku. *Intentionality* adalah kesimpulan yang mencerminkan keyakinan individu bahwa konsekuensi tindakan yang muncul dikehendaki oleh pelaku. Sedang *justifiability* adalah kesimpulan yang mencerminkan keyakinan individu bahwa konsekuensi atau akibat suatu tindakan yang muncul bersumber dari kebebasan pelaku memilih berbagai alternatif tindakan. Semakin tindakan pelaku itu merupakan reaksi atas tekanan situasi, pelaku semakin kurang dipandang bertanggung jawab atas tindakannya (Heider, 1958; Fishbein & Ajzen, 1975; Shaw & Costanzo, 1982).

Dengan semakin tumbuh dewasanya seseorang berarti semakin berkembang pula aspek kognitifnya, terutama hasil pembentukan selama sosialisasi masa kanak-kanak. Perkembangan kognitif ini secara teoretis berhubungan dengan perkembangan moral (Hetherington & Parke, 1979). Dimilikinya perkembangan moral yang sudah sempurna sudah tentu berpengaruh terhadap kemampuan empati, kontrol diri, superego, dan perkembangan konsep tanggung jawab yang lebih kompleks. Penilaian tanggung jawab sudah tidak dititikberatkan pada segi konsekuensi tindakan saja, akan tetapi

sudah melibatkan banyak faktor situasi ke dalam pertimbangan. Hal ini berakibat persepsi lebih objektif dan kurang emosional bila terlibat dalam penilaian-penilaian kejadian dari realitas sosial, terutama dalam menghadapi situasi-situasi yang tidak terduga dan tidak mengesankan. Inti penilaian tanggung jawab dalam kondisi ini ada pada aspek intensi pelaku.

Dalam menghadapi peristiwa-peristiwa yang buruk dan tidak menyenangkan, seperti kasus kecelakaan, ada kecenderungan bahwa aspek intensionalitas kurang diperhatikan dalam atribusi tanggung jawab karena telah ditekan oleh kebutuhan-kebutuhan dan keyakinan-keyakinan pribadi, seperti harga diri dan keyakinan dunia yang adil (*justworld belief*). Hal ini dapat dipahami karena dalam kondisi seperti ini ada keinginan pada setiap orang, baik sebagai pelaku pelanggaran, korban, maupun pengamat untuk mengejar kenikmatan dan menghindari hukuman. Manusia tidak hanya memiliki satu macam kebutuhan, yakni kebutuhan memiliki pemahaman yang jelas dan terpadu tentang lingkungannya, akan tetapi juga kebutuhan akan harga diri (Sears, Freedman, & Peplau, 1988). Ketika seseorang dihadapkan pada keadaan yang negatif, tidak menyenangkan, dan menyakitkan, maka pertimbangan tanggung jawab atas terjadinya peristiwa tersebut sudah tercampur dengan perhitungan untung dan rugi. Keadaan ini mendorong terjadinya mekanisme pertahanan diri, baik dari pihak korban, pelaku, maupun pengamat.

Penelitian Walster (dalam Fishbein & Ajzen, 1975) juga mengungkapkan adanya perbedaan atribusi tanggung jawab pada pihak pelaku sesuai dengan

keseriusan kecelakaan. Semakin serius kondisi korban, semakin pihak pengemudi dipersepsi bersalah. Individu yang berpusat kendali internal dilaporkan cenderung mempersepsi pelaku bersalah dibanding eksternal (Phares & Lamiell dalam Phares, 1976). Tendensi *bias* ini berbeda-beda menurut peran sebagai pengamat atau pelaku (Cunningham, dkk. 1979).

Berdasarkan teori dan penelitian-penelitian terdahulu yang telah dikemukakan, maka penelitian ini mengemukakan hipotesis :

1. Ada perbedaan antara perspektif peran sebagai pelaku, korban, dan pengamat dalam pengamatan pada atribusi tanggung jawab kecelakaan lalu lintas.
2. Ada perbedaan antara derajat keseriusan kecelakaan lalu lintas (rendah, sedang, dan tinggi) terhadap atribusi tanggung jawab kecelakaan. Semakin serius konsekuensi kecelakaan yang dialami pihak korban, semakin besar tanggung jawab kecelakaan lalu lintas diatribusikan pada pihak pelaku.
3. Ada perbedaan atribusi tanggung jawab kecelakaan lalu lintas yang diamati antara subjek yang berpusat kendali internal dengan subjek-subjek yang berpusat kendali eksternal. Subjek yang berpusat kendali internal lebih menuntut pertanggungjawaban pelaku dibanding subjek yang berpusat kendali eksternal.

## METODE

### Variabel

Variabel-variabel dalam penelitian ini adalah atribusi tanggung jawab sebagai

variabel tergantung, perspektif peran, derajat keseriusan kecelakaan, dan pusat kendali sebagai variabel bebas.

Atribusi tanggung jawab adalah keyakinan individu mengenai probabilitas adanya hubungan konsekuensi suatu tindakan yang muncul dengan motivasi dari dalam diri orang yang diamati. Atribusi tanggung jawab terhadap mereka yang terlibat dalam suatu pelanggaran diketahui dari sekor-sekor Angket Atribusi Tanggung Jawab.

Perspektif peran adalah sudut pandang pengamatan suatu kejadian, peristiwa atau perilaku orang lain maupun dirinya sendiri menurut fungsi yang perlu dijalankan saat menempati posisi-posisi tertentu dalam interaksi sosial. Posisi-posisi dalam interaksi sosial direduksi dan disederhanakan menjadi tiga posisi, yaitu (1) posisi pelaku, yaitu orang dengan perilaku tertentu; (2) posisi orang yang menjadi lawan interaksi yang dalam hal ini disebut sebagai korban; dan (3) posisi pengamat, yaitu orang yang menyaksikan perilaku kedua posisi tersebut.

Atribusi tanggung jawab kecelakaan menurut perspektif peran pelaku diungkap melalui kasus fiktif tentang seorang pengendara mobil yang terlibat tabrakan dengan kendaraan lain di persimpangan jalan. Atribusi tanggung jawab kecelakaan menurut perspektif peran korban diungkap melalui kasus fiktif tentang seorang pengendara motor yang ditabrak kendaraan lain di persimpangan jalan. Atribusi tanggung jawab kecelakaan menurut perspektif peran pengamat luar diungkap melalui kasus fiktif tentang seorang saksi mata kejadian yang berada di sebuah persimpangan jalan tempat kecelakaan lalu lintas terjadi.

Derajat keseriusan kecelakaan adalah tingkat kerugian (*cost*) dan kehilangan sosial (*social loss*) yang dialami seseorang akibat kecelakaan. Derajat keseriusan kecelakaan diungkap melalui kasus fiktif kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan berbagai tingkatan kondisi korban (pengendara motor). Derajat keseriusan rendah diungkap melalui kasus fiktif kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materi pada pihak korban (motor rusak). Derajat keseriusan sedang diungkap melalui kasus fiktif kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan cacat fisik pada pihak korban (patah tangan dan kaki). Derajat keseriusan kecelakaan yang tinggi diungkap melalui kasus fiktif kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia.

Pusat kendali adalah sejauh mana ketergantungan penguatan positif dan negatif yang akan diperoleh individu dari apa yang dilakukannya (Harvey & Smith, 1977). Individu yang berorientasi internal adalah individu yang berkeyakinan bahwa dirinya sebagai penentu nasib kehidupannya sendiri. Sementara individu yang berorientasi eksternal adalah individu yang berkeyakinan bahwa hidupnya lebih ditentukan oleh faktor-faktor yang berada di luar dirinya. Orientasi pusat kendali internal-external responden diketahui dari sekor-sekor pada skala Pusat Kendali yang mengacu pada alat James dan Reid-Ware *Internal-Eksternal Locus of Control* (dalam Robinson & Shaver, 1973; Phares, 1976).

## Subjek

Subjek dalam penelitian ini adalah mahasiswa Universitas Gadjah Mada

angkatan 1991-1994 dari Fakultas-fakultas Farmasi, Hukum, dan Psikologi sebanyak 80 orang. Adapun metode pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan cara *purposive sampling*. Kriteria pengambilan subjek tersebut adalah usia antara 21-24 tahun, etnis/suku bangsa Jawa, dan wanita.

## Alat Pengumpul Data

Data penelitian didapat melalui metode angket, yaitu sejumlah pernyataan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden (Hadi, 1981). Angket yang digunakan dalam penelitian terutama dimaksudkan untuk mengetahui atribusi tanggung jawab terhadap kasus kecelakaan lalu lintas pada perspektif peran pelaku, korban, dan pengamat. Di samping itu pula alat ini juga ingin mengetahui atribusi tanggung jawab kecelakaan lalu lintas pada derajat keseriusan kecelakaan rendah (kerugian materi), sedang (cacat fisik), dan tinggi (meninggal dunia).

Angket yang digunakan didasarkan pada kerangka teoritik atribusi tanggung jawab Heider. Pengukuran terhadap atribusi tanggung jawab didasarkan pada empat aspek tanggung jawab seperti yang sudah diuraikan di muka. Diasumsikan keempat aspek tersebut memiliki peran yang sama terhadap atribusi tanggung jawab yang dibuat. Di samping itu aspek-aspek tanggung jawab ini lebih ditujukan untuk merinci aitem-aitem yang mengukur atribusi tanggung jawab.

Angket atribusi tanggung jawab yang disusun berisi kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang diikuti dengan sejumlah pernyataan untuk dipilih. Dari tiga perspektif peran sebagai pelaku, korban, dan

pengamat serta tiga derajat keseriusan kecelakaan rendah, sedang, dan tinggi maka diperoleh sembilan kombinasi antar kedua ubahan tersebut. Dengan demikian total kasus yang dipersiapkan adalah sebanyak sembilan buah. Isi cerita dalam kasus itu sama hanya peran dan tingkat keseriusannya saja yang divariasikan.

Pendekatan yang digunakan untuk menguji validitas aitem adalah dengan menggunakan pendekatan konsistensi internal. Pendekatan ini dicapai dengan mengkorelasikan sekor-sekor aitem dengan sekor total. Teknik korelasi yang dipergunakan adalah teknik korelasi *product moment*. Perhitungan reliabilitas yang digunakan adalah dengan teknik reliabilitas Alpha dari Cronbach. Perhitungan statistik dilakukan dengan menggunakan program reliabilitas SPSS/PC + IBM Version 3.10.

Pengujian validitas dilakukan terhadap 63 aitem angket atribusi tanggung jawab, yang pada akhirnya dihasilkan 31 aitem yang sah. Koefisien korelasi bergerak dari 0,274 hingga 0,701 ( $p < 0,05$ ). Pengujian validitas alat pusat kendali internal-eksternal dilakukan terhadap 60 aitem-aitem penyusunannya, yang kemudian dihasilkan 27 aitem sah. Koefisien korelasi bergerak dari 0,297 hingga 0,779.

Pengujian terhadap reliabilitas angket dilakukan terhadap 31 aitem atribusi tanggung jawab yang sah dan 27 aitem pusat kendali internal-eksternal. Hasil analisis menunjukkan bahwa koefisien reliabilitas Alpha untuk angket atribusi tanggung jawab adalah 0,921 dan koefisien reliabilitas Alpha untuk pusat kendali internal-eksternal adalah sebesar 0,926.

**Analisis Data**

Teknik analisis yang digunakan adalah analisis variansi 1 jalur x 2 faktor Anava A Mix-BC. Pengujian data penelitian dilakukan dengan menggunakan program statistik SPSS/PC + IBM, Version 3.10. Adapun amatan ulangnya adalah Perspektif Peran (pelaku, korban, dan pengamat) sebagai faktor B dan Derajat Keseriusan Kecelakaan (rendah, sedang, dan tinggi) sebagai faktor C, dan sebagai jalur klasifikasinya adalah Pusat Kendali Internal dan Eksternal (A).

**Hasil**

Dari analisis diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 1. Rangkuman Analisis Varian Antar Pusat Kendali (Antar A)

Sumber Variasi	JK	db	MK	F	Sign.
Dalam sel	101199,65	78	1297,43	-	-
Konstan	6009916,61	1	6009916,61	4632,17	<0,001
Pusat Kendali	6925,40	1	6925,40	5,34	0,024

Data rangkuman anava menunjukkan bahwa ada perbedaan atribusi tanggung jawab yang signifikan dilihat dari pusat kendali internal dan eksternal (dengan  $F = 5,34; p < 0,05$ ) dengan mean 1,30.

Analisis variansi terhadap perbedaan atribusi tanggung jawab (antar B) sesuai dengan perspektif peran sebagai pelaku, korban, dan pengamat menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan dengan  $F = 18,26; p < 0,001$  dengan mean pelaku 5,49; korban 5,18; dan pengamat 4,79

Dengan dilanjutkan menggunakan uji-t didapatkan bahwa ada perbedaan atribusi tanggung jawab yang sangat signifikan antara perspektif peran sebagai pelaku dengan perspektif peran sebagai korban ( $t = -5,16; p < 0,001$ ). Diperoleh juga bahwa ada perbedaan atribusi tanggung jawab yang signifikan antara perspektif peran pelaku dengan peran pengamat ( $t = -2,15; p < 0,001$ ). Juga didapatkan adanya perbedaan atribusi tanggung jawab yang

sangat signifikan antara perspektif peran sebagai korban dengan peran sebagai pengamat ( $t = 4,22; p < 0,001$ ).

Hasil analisis varians terhadap perbedaan rerata atribusi tanggung jawab sesuai dengan derajat keseriusan kecelakaan rendah dengan mean 2,03, sedang dengan mean 1,97, dan tinggi dengan mean 2,06 menunjukkan adanya perbedaan yang sangat signifikan ( $F = 51,46; p < 0,001$ ). Dari uji-t yang dilakukan diperoleh hasil bahwa ada perbedaan yang sangat signifikan antara derajat keseriusan rendah dengan derajat keseriusan sedang ( $t = -5,87; p < 0,001$ ); juga ada perbedaan atribusi tanggung jawab yang sangat signifikan antara derajat keseriusan rendah dengan derajat keseriusan tinggi ( $t = -8,26; p < 0,001$ ). Untuk derajat kecelakaan sedang dengan derajat keseriusan tinggi juga diperoleh adanya perbedaan yang sangat signifikan ( $t = -5,88; p < 0,001$ ).

Tabel 2. Rangkungan Analisis Varian Perspektif Peran Dalam Subjek (Antar B)

Sumber Variasi	JK	db	MK	F	Sign.
Dalam sel	59290,922	156	380,07	-	-
Peran	13877,41	2	6938,70	18,26	< 0,001
Kendali-Peran	800,37	2	400,18	1,05	0,351

Tabel 3. Rangkungan Analisis Varian Derajat Keseriusan Kecelakaan Dalam Subjek (Antar C)

Sumber Variasi	JK	db	MK	F	Sign.
Dalam sel	24551,02	156	157,38	-	-
Keseriusan	16198,27	2	8099,14	51,46	< 0,001
Kendali-Keseriusan	306,04	2	153,02	0,97	0,380

Tabel 4. Rangkungan Analisis Varian Perspektif Peran (B) x Derajat Keseriusan Kecelakaan (C)

Sumber Variasi	JK	db	MK	F	Sign.
Dalam sel	25065,23	312	80,34	-	-
Peran-Keseriusan	66,02	4	16,50	0,21	0,935
Kendali-Peran-Keseriusan	36,76	4	9,19	0,11	0,977

Hasil analisis varians terhadap interaksi perspektif peran sebagai pelaku, korban, dan pengamat dengan derajat keseriusan kecelakaan menunjukkan tidak ada perbedaan yang signifikan ( $F = 0.2; p > 0,05$ ). Diperoleh juga bahwa tidak ada interaksi yang signifikan antara pusat kendali, perspektif peran, dan derajat keseriusan ( $F = 0,11; p > 0,05$ ).

**DISKUSI**

Ditunjukkan dari hasil penelitian ini bahwa mereka yang terlibat pelanggaran lebih dituntut pertanggung jawabannya dalam peran sebagai pelaku dibanding peran sebagai korban atau pengamat. Sementara di pihak lain pelaku pelanggaran kurang menuntut dirinya dibanding peran yang lain. Hal ini membuktikan bahwa dalam menghadapi peristiwa yang buruk dan tidak menyenangkan ada kecenderungan kuat untuk memprioritaskan kepentingan-kepentingan pribadi, kebutuhan harga diri yang positif, sehingga sedapat mungkin menghindari reaksi sosial yang negatif atau tekanan-tekanan psikologis dalam diri dengan mendistorsi atribusi tanggung jawab yang dibuat (Sears, dkk. 1988).

Korban lebih menuntut pelaku pelanggaran dibanding pengamat, karena perbedaan persepsi mengenai kerugian kece-

lakaan, sehingga berakibat perbedaan persepsi mengenai keadaan yang disebut adil. Ada kemungkinan pula perbedaan ini disebabkan oleh bekerjanya keyakinan dunia adil dalam diri pengamat, sehingga tidak hanya pelaku yang disalahkan, tapi juga korban turut dipersalahkan. Korban merasa dukungan sosial tercurah pada dirinya sehingga lebih bebas menuntut pelaku pelanggaran agar keseimbangan aktual tercapai kembali. Berbeda dengan pengamat yang relatif lebih memperhatikan definisi situasi yang terbentuk oleh reaksi-reaksi orang lain yang ada di sekitar tempat kejadian. Hal ini menyebabkan keadaan pengamat kurang bebas untuk menghukum pelaku pelanggaran dibanding perannya sebagai korban. Ditambah pula dengan turut memberikan penilaian berarti juga membiarkan dirinya terlibat lebih jauh, tentunya hal ini cukup menyita waktu seorang dalam peran pengamat. Korban juga lebih mengantisipasi ancaman kehidupan yang lebih serius dibanding pengamat, dari kematian hingga sulitnya penyesuaian kembali ke kehidupan normal. Sebaliknya pada pengamat, rasa tidak enak akibat kesenjangan dengan pedoman-pedoman pribadi relatif lebih mudah direduksi dengan cara menghindari tempat kejadian, berusaha tidak mengingat kembali kejadian tersebut, atau bahkan

membagi tanggung jawab pada pihak pelaku dan korban (penyebaran tanggung jawab). Keadaan inilah yang dijadikan pertimbangan seorang korban untuk lebih menuntut pertanggungjawaban pelaku dibanding pengamat.

Hasil penelitian ini juga menunjukkan bahwa seseorang dalam perannya sebagai pelaku kurang menuntut pertanggungjawaban dirinya dibanding sebagai pengamat maupun korban. Bertanggung jawab atas kecelakaan yang terjadi membuka peluang diterimanya sanksi-sanksi fisik maupun sosial, kewajiban memberikan kompensasi terhadap korban. Keadaan ini mendorong individu sebagai pelaku untuk mengambil jarak terhadap kejadian-kejadian negatif dengan menolak tanggung jawab kecelakaan pada dirinya. Dengan demikian kecenderungan *self-serving bias* pada peran pelaku lebih besar dibanding peran lainnya. Sesuai dengan pendapat walster, Berscheid dan Walster bahwa seseorang akan tetap berusaha memaksimalkan keuntungan pribadinya, meskipun cara-caranya tidak adil (Sears, dkk., 1988). Ada kemungkinan kurangnya pelaku menuntut dirinya disebabkan oleh rasa bersalah yang mendalam. Penyimpangan terhadap norma-norma pribadi akan berakibat munculnya rasa bersalah (Freedman dalam Staub, 1978). Rasa bersalah ini sebaliknya mengakibatkan reaksi oposisi, sementara rasa bersalah pada pengamat melahirkan indentifikasi dengan kondisi korban. Rasa bersalah pelaku terjadi karena pengaruh sosial begitu menekan sehingga membatasi kebebasan pelaku untuk mengambil keputusan, meminta pengorbanan diri yang besar dan mengancam konsep diri pelaku (Brehm dalam Shaw & Costanzo, 1982). Cara-cara

penghukuman diri tidak ditempuh pelaku pelanggaran untuk mengurangi tekanan-tekanan psikologis, karena akan semakin menghancurkan harga diri. Di samping itu peran sebagai pelaku memungkinkan juga oleh adanya dorongan yang kuat untuk menampilkan kesan diri yang positif di mata orang lain, untuk mengganti kesan buruk yang telah terbentuk, serta keinginan pelaku untuk mengurangi kontak dengan pihak korban (Feldman, 1985).

Keadaan ini didukung pula oleh tendensi bias "pelaku-pengamat". Hasil penelitian ini juga konsisten dengan hipotesis Jones dan Nisbett bahwa pengamat cenderung melihat sebab-sebab perilaku dari sudut disposisi pelaku, sedangkan perilaku yang sama cenderung dijelaskan dari sudut situasi oleh pelaku (dalam Cunningham, dkk., 1979). Harapan ini akan bertambah kuat apabila pelaku posisinya berada di dekat korban (Cacioppo, dkk., 1986). Seorang pengamat cenderung membuat kesimpulan korespondensi dalam memahami dan menilai tanggung jawab pelaku, dengan menghubungkan antara kecelakaan yang terjadi dengan sifat-sifat pelaku yang buruk. Tanggung jawab yang dibebankan pengamat terhadap pelaku disebabkan juga oleh penyebaran tanggung jawab. Hadirnya orang lain relatif berakibat longgarnya kontrol diri pengamat sehingga lebih merasa bebas menuntut pelaku untuk bertanggung jawab, meskipun kecelakaan itu tidak disengaja. Pembeneran yang dilakukan pengamat didorong oleh rasa tidak enak yang disebabkan kesadaran adanya penyimpangan nilai-nilai sosial bahwa seseorang seharusnya tidak menderita. Atribusi yang dilakukan ini bersifat hedonistik karena lebih

ditujukan untuk kesejahteraan psikologis dirinya sendiri. Atribusi tanggung jawab seorang pengamat tidak selalu hedonistik karena membenaran yang dibuat bisa diinspirasikan oleh empati terhadap kesejahteraan korban, mengingat subjek penelitian yang berlatar belakang pendidikan tinggi.

Hasil penelitian ini juga menunjukkan bahwa pelaku pelanggaran lalu lintas akan semakin dituntut pertanggungjawabannya bila tingkat keseriusan kecelakaan semakin tinggi. Hasil ini konsisten dengan hasil penelitian Walster (dalam Staub, 1978). Dengan demikian memberi dukungan pada teori *Just-World Hypothesis* dari Lerner (dalam Wrightman dan Deaux, 1981). Dari hasil penelitian ini dibuktikan bahwa pertimbangan tanggung jawab orang dewasa juga dipengaruhi oleh aspek konsekuensi tindakan. Hal ini dapat dipahani sebab pada orang dewasa telah terbentuk sistem keyakinan yang relatif mantap mengenai dunia yang adil (*Just-World*). Individu tidak senang menerima kenyataan bahwa faktor kebetulan, nasib, dan takdir dapat membawa kemalangan pada siapa saja dan di mana saja. Dengan dipersalahkan pelaku pelanggaran lalu lintas, maka keyakinan dunia yang adil tetap dapat dipertahankan, sehingga atribusi tanggung jawab yang dibuat bertujuan untuk mengurangi ketegangan dalam dirinya atau bermotif hedonistik.

Hebb (1972) berpendapat bahwa terlalu rendah dan terlalu tingginya *arousal* akan berakibat tidak efektifnya perilaku. Reaksi negatif terhadap pelanggaran ini dalam kenyataan sehari-hari tampak berlangsung otomatis dan spontan ketika diri dilukai oleh orang lain. Kecelakaan berakibat suasana hati yang negatif,

sehingga banyak pikiran-pikiran negatif yang muncul mengenai karakteristik pelaku pelanggaran.

Hasil penelitian ini ternyata menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan atribusi tanggung jawab kecelakaan antara subjek yang perpusat kendali internal dengan eksternal dalam peran sebagai pelaku, korban, dan pengamat. Diduga tidak adanya perbedaan atribusi tanggung jawab antara pusat kendali internal dan eksternal ini terutama disebabkan tingginya tingkat pendidikan subjek penelitian. Dengan latar belakang tingkat pendidikan yang tinggi, norma-norma yang telah diinternalisasikan lebih mudah diterapkan dalam berbagai situasi (Staub, 1978). Dengan tingkat pendidikan yang tinggi pertimbangan yang dibuat sudah lebih objektif, tidak emosional dan perspektif, sehingga tanggung jawab yang dituntut terhadap pelaku lebih didasarkan pada faktor intensi. Hal ini disebabkan perkembangan kognitif bersifat paralel dengan perkembangan moral, empati dan perkembangan konsep tanggung jawab (Pratt, Golding & Kerig, 1987). Dalam posisinya sebagai pelaku, pusat kendali eksternal juga merasa bersalah karena telah menyimpang dari nilai-nilai ideal.

Dalam penelitian ini juga ditunjukkan bahwa pelaku pelanggaran besar kemungkinan dituntut pertanggungjawabannya atau dipersalahkan atas terjadinya kecelakaan lalu lintas, baik oleh subjek dengan pusat kendali internal maupun eksternal. Hal ini dapat ditunjukkan oleh rerata empirik dari masing-masing peran dan derajat keseriusan kecelakaan berada di atas rata-rata hipotetik. Adapun rerata empiris dalam peran sebagai pelaku sebesar 260,19 dengan SD 5,49; peran korban sebesar 291,78 dengan SD 5,18,

dan peran pengamat sebesar 270.30 dengan SD 4,79. Adapun rerata empirik dari masing-masing derajat keseriusan kecelakaan adalah sebesar 256.35 dan SD 4,24 untuk derajat kecelakaan rendah, 274,72 dan SD 4,30 untuk derajat keseriusan kecelakaan sedang, dan 291.19 dan SD 5,16 untuk derajat keseriusan tinggi. Rerata hipotetik yang diperoleh sebesar 240. Untuk rerata empirik pusat kendali internal 794,35 dengan SD 19,61 dan pusat kendali eksternal sebesar 850,17 dengan SD 14,11.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan diskusi yang telah diuraikan pada bab sebelumnya dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Tanggung jawab kecelakaan lalu lintas ternyata lebih diatribusikan pada pihak pelaku pelanggaran dalam peran sebagai korban, disusul pengamat, dan pelaku. Hal ini disebabkan adanya akibat langsung kecelakaan lalu lintas yang menjadi pertimbangan dalam peran sebagai korban untuk lebih menuntut pelaku pelanggaran atas terjadinya kecelakaan dibandingkan dengan peran sebagai pengamat. Adanya kecenderungan *self-serving* bias pada pelaku dan korban mengakibatkan kedua peran tersebut saling menuntut tanggung jawab. Harapan untuk dinilai positif dan menghindari konsekuensi sosial menjadi pertimbangan peran sebagai pelaku untuk menolak tanggung jawab kecelakaan lalu lintas pada dirinya dibandingkan dengan peran sebagai korban dan pengamat.
2. Pelaku pelanggaran akan lebih dituntut pertanggungjawaban tindakannya bila tingkat keseriusan kecelakaan semakin tinggi. Hal ini disebabkan adanya kerugian yang akan dialami orang lain apabila korban meninggal (*social loss*) dan antisipasi kesulitan penyesuaian diri korban ke dalam kehidupan normal setelah kecelakaan akan menjadi pertimbangan individu untuk menuntut pelaku pelanggaran dalam tingkat keseriusan tinggi bila dibandingkan dengan tingkat keseriusan yang lebih rendah. Hal ini menunjukkan bahwa pada umumnya orang memiliki kebutuhan akan ketertaturan dan kontrol terhadap lingkungannya.
3. Atribusi tanggung jawab untuk kecelakaan lalu lintas antara subjek pusat kendali internal dengan eksternal ternyata tidak ada perbedaan, baik dalam peran sebagai pelaku, korban maupun pengamat. Hal ini diduga disebabkan oleh tingkat subjek pendidikan yang tinggi, sehingga kontrol diri cukup baik. Akibatnya penilaian tanggung jawab sudah lebih objektif dan tidak emosional.

## SARAN

1. Dalam rangka pemberian hukuman pada pelaku-pelaku pelanggaran, pemahaman tentang kecenderungan pelaku yang menyangkal tanggung jawab, kecenderungan korban yang terlalu melebih-lebihkan keadaan yang sebenarnya, serta kecenderungan pengamat untuk menyalahkan pelaku perlu dimiliki aparat penegak hukum agar pertimbangan yang dibuat lebih

objektif, misalnya variabel usia, pendidikan, atau status profesinya.

2. Perlu dilakukan penelitian sejenis dengan menggunakan desain penelitian lain misalnya desain faktorial untuk melihat interaksi antara peran yang dibawakan dengan variabel-variabel yang lain.

**DAFTAR PUSTAKA**

Black, A.J. & Champion, J.D. 1992. *Metode dan Masalah Penelitian Sosial*. Penerbit PT Eresco. Bandung.

Cacioppo, J.t.; Petty, R.E. & Losch, M.E. 1986. Attribution of Responsibility for Helping and Doing Harm: Evidence for Confusion of Responsibility. *Journal of Personality and Social Psychology*, 50, 1, 100-105.

Carter, N., Pittman, S.T. & Jones, E.E. 1982. Choice and Attitudes Attribution : The Influence of Constraint Information on Attribution Across Levels of Generality. *Social Cognition*, 1, 1, 1-2.

Cunningham, J.D., Starr, P.A., & Kanouse, D.E. 1979. Self as Actor, Active Observer and Passive Observer : Implication For Causal Attribution. *Journal of Personality and Social Psychology*, 37, 7, 1146-1152.

Feldman, S.R., 1985. *Social Psychology: Theories, Research, and Applications*. McGraw-Hill Book Company. New York.

Fincham, F. & Jaspar, J. 1979. Attribution of Responsibility to the Self and Other in Children and Adults. *Journal of Personality and Social Psychology*, 37, 9, 1589-1602.

Fishbein, M., & Ajzen, I. 1975. *Belief, Attitude, Intention, and Behavior: An Introduction to Theory and Research*. Reading MA: Addison-Wesley.

Hadi, S. 1990. *Methodology Research*. Penerbit Andi Offset. Yogyakarta.

Hebb, D.C. 1972. *Textbook of Psychology*. W.B. Saunders Company. Philadelphia.

Heider, F. 1958. *The Psychology of Interpersonal Relation*. Wiley and Sons. New York.

Hetherington, M.E., & Parke, D.R. 1979. *Child Psychology: A Contemporary Viewpoint*. 2nd ed McGraw-Hill Kogakusha, Ltd. Tokyo.

Masrun, Martono, Rasyid, H.F., Harjito, P., Utami, M.S., Bawani, N.A., Artonang, L., & Sutjipto, H. 1986. Studi Mengenai Kemandirian Pada Penduduk di Tiga Suku Bangsa (Jawa, Batak, Bugis). *Laporan Penelitian*. Kantor Menteri Negara Kependudukan dan Lingkungan Hidup. Fakultas Psikologi UGM. Yogyakarta.

Phares, J.E. 1976. *Locus of Control in Personality*. General Learning Press. Morristown, New Jersey.

Pratt, W.M., Golding, G., & Kerig, P. 1987. Lifespan Differences in Adults Thinking about Hypothetical and Personal Moral Issues : Reflection or Regression?. *International Journal of Behavioral Development*, 10, 3, 359-375.

Sears, D.O., Freedman, J.L., & Peplau, L.A. 1988. *Psikologi Sosial*. (Adryanto, M., Soekrisno, S., Pent.) Erlangga, Jakarta.

Shaw, E.M., & Costanzo, R.P. 1982. *Theories of Social Psychology*. McGraw-Hill Kogakusha. International Student Edition. Auckland.

Staub, E. 1978. *Positive Social Behavior and Morality: Social and Personal In-*

*fluences*. Vol. 1. Academic Press. New York.

Wrightsman, L.S., & Deaux, K. 1981. *Social Psychology in the 80s*. Brooks/Cole Publishing Company. Monterey, California.