

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Secara alamiah, kehidupan manusia selalu berjalan dinamis dan beragam. Bisa dikatakan hampir semua individu merasakan dan pasti melalui lika liku kehidupan. Karena memang pada dasarnya, sifat manusia yang tidak kekal dan abadi. Artinya, selain merasakan suka cita dalam kehidupannya, manusia juga merasakan kemalangan, duka, dan kerugian yang dapat datang kapan saja. Terkait dengan lika liku kehidupan manusia ini, Sri Rejeki berpendapat bahwa:

“Kemalangan, duka, ataupun kerugian tersebut dapat disebabkan oleh diri manusia sendiri (internal) maupun faktor luar dari manusia itu (eksternal).”¹

Oleh sebab itu, dengan perkembangan dan pertumbuhan perusahaan asuransi yang sangat baik di Indonesia, banyak masyarakat yang lebih memilih untuk mengalihkan risiko yang mungkin akan terjadi di kemudian hari kepada lembaga perasuransian.

Salah satu bentuk kerugian yang dapat terjadi adalah kecelakaan lalu lintas. Pada kenyataannya, akhir-akhir ini memang banyak terjadi

¹ Sri Rejeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2008), hlm. 12.

kecelakaan lalu lintas yang melibatkan berbagai jenis kendaraan. Kecelakaan lalu lintas ini berupa kerusakan terhadap fasilitas-fasilitas umum hingga timbulnya korban yang meninggal dunia. Kecelakaan ini dapat terjadi akibat banyak faktor baik faktor dari pengemudi itu sendiri maupun faktor dari luar. Salah satu yang sering menjadi penyebab kecelakaan itu adalah kealpaan dari manusia itu sendiri. Kealpaan ini dapat berupa pengemudi kehilangan konsentrasi, lelah dan mengantuk, pengaruh alkohol dan obat, kecepatan melebihi batas, tidak tertib dan teratur dalam berkendara atau ugal-ugalan, kondisi kendaraan bermotor yang kurang baik, serta kurang pemahannya pengemudi tentang aturan berlalu lintas.

Sebagai contoh kecelakaan yang melibatkan beberapa kendaraan seperti bus pariwisata, truk, dan 3 (tiga) buah mobil pribadi yang terjadi pada tanggal 19 Desember 2022 pukul 08.15. Bus ini mengangkut rombongan mahasiswa Universitas Negeri Riau (UNRI). Bus asal Pekanbaru ini diduga mengalami rem blong dan menghantam beberapa kendaraan yang disebutkan di atas. Insiden tersebut mengakibatkan 33 orang dari 46 penumpang mahasiswa UNRI mengalami luka-luka dan dilarikan ke rumah sakit. Di antaranya Rumah Sakit Yarsi Padang Panjang sebanyak 25 orang, RSUD Padang Panjang sebanyak 7 orang, dan Puskesmas Kayu Tanam sebanyak 1 orang.²

² <https://jakarta.tribunnews.com/2022/12/19/kecelakaan-hari-ini-di-padang-panjang-bus-rombongan-mahasiswa-terbalik-usai-hantam-3-mobil-dan-truk>, diakses pada 18 Januari 2023, Pukul 08.30.

Tabel 1.1 Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas Sesuai Jenis Korban

Jenis Korban	Tahun 2018	Tahun 2019	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022
Meninggal Dunia	5	5	0	6	6
Luka-Luka	7	24	0	30	55
Cacat Tetap	0	0	0	0	0
Penguburan	0	0	0	0	0
Ambulans	0	0	0	0	0
P3K	2	19	0	22	64
Jumlah	14	48	0	58	125

Sumber: Data Rekapitulasi Pembayaran Klaim Menurut Jenis Jaminan dan Sifat Cidera PT Jasa

Raharja (Persero) Kantor Perwakilan Kota Bukittinggi Periode 2018-2022.

Pada Tabel 1.1 di atas diuraikan mengenai jenis korban kecelakaan lalu lintas pada PT Asuransi Jasa Raharja Kantor Perwakilan Kota Bukittinggi di mana terdapat 6 (enam) jenis korban, yaitu korban meninggal dunia, luka-luka, cacat tetap, penguburan, ambulans, dan P3K. Terdapat kenaikan jumlah korban yang cukup konsisten dimulai dari tahun 2018 hingga 2022 walaupun pada tahun 2020 bahkan tidak terdapat korban kecelakaan yang mengajukan klaim kepada pihak PT Jasa Raharja Kantor Perwakilan Kota Bukittinggi. Hal ini disebabkan adanya kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang diadakan oleh Pemerintah guna menekan

penyebaran Covid-19. Namun bisa dilihat seiring berjalannya waktu terdapat risiko yang cukup besar dan dapat bertambah sewaktu-waktu pada kecelakaan lalu lintas. Hal inilah yang membuat masyarakat khawatir dengan risiko atau ancaman kerugian tersebut.

Kekhawatiran terhadap ketidakpastian dan risiko atau ancaman kerugian yang besar seperti kecelakaan lalu lintas di atas membuat masyarakat sangat bergantung dan membutuhkan asuransi. Asuransi pun sudah banyak menjamur dan terdiri dari berbagai jenis di Indonesia. Asuransi secara umum merupakan suatu cara untuk menangani dan mengantisipasi risiko-risiko dalam hidup. Namun dewasa ini, asuransi memiliki peranan yang lebih penting. Di samping memberikan jaminan kepada individu serta pengembangan bidang usaha, asuransi merupakan alat penghimpun dana bagi pembangunan serta menjaga kontinuitas pembangunan itu sendiri. Hal ini membuat perkembangan asuransi di Indonesia berkembang pesat seiring dengan semakin banyak, kompleks, dan rumitnya kebutuhan hidup masyarakat modern. Selain itu, semakin ketatnya persaingan usaha persusahaan asuransi juga menimbulkan banyaknya muncul berbagai macam jenis asuransi baru.

Angkutan umum yang membawa penumpang pun tidak terlepas dari kekhawatiran atas ancaman kerugian tersebut. Seperti yang diketahui, angkutan umum mempunyai tanggung jawab yang besar, seperti penumpang, kendaraan, dan sopir yang melaksanakan pengangkutan tersebut. Hal itu membuat banyak perusahaan angkutan umum yang

mendaftarkan atau mengcover kegiatan pengangkutannya dengan asuransi. Hal ini bertujuan untuk meminimalisir ancaman kerugian yang dapat timbul nantinya. Hal ini pun juga berlaku bagi perusahaan-perusahaan bus yang memiliki tanggung jawab besar dalam kegiatan pengangkutannya.

Pasal 4 ayat (1) dan (2) UU No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang menyatakan:

- (1) Hak atas pembayaran ganti rugi tersebut dalam pasal-3 dibuktikan semata-mata dengan surat bukti menurut contoh yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Surat bukti tersebut pada ayat (1) diberikan kepada setiap penumpang yang wajib membayar iuran bersama dengan pembelian tiket.

Hal ini berarti setiap penumpang yang mengalami kerugian di jalan yaitu berupa kecelakaan lalu lintas maka akan mendapatkan dana pertanggungungan wajib kecelakaan penumpang (berupa hak atas pembayaran ganti rugi). Sebelumnya harus dibuktikan terlebih dahulu dengan memperlihatkan atau memiliki surat bukti menurut contoh yang ditetapkan oleh Menteri. Surat bukti ini biasanya berbentuk tiket yang dibayarkan penumpang sebelum naik ke angkutan. Penumpang diwajibkan juga membayar sejumlah iuran untuk dana pertanggungungan jikalau terjadi kecelakaan nantinya. Iuran ini dibayarkan sekaligus saat melakukan pembayaran uang angkutan (tiket) kepada perusahaan pengangkut. Pihak pengusaha angkutan yang nantinya akan membayarkan iuran dana pertanggungungan tersebut kepada perusahaan asuransi. Hal ini dipertegas oleh Pasal 3 PP No. 17 Tahun 1965 Tentang

Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan

Penumpang yang menyatakan:

- (1) Iuran wajib harus dibayar bersama dengan pembayaran biaya pengangkutan penumpang kepada pengusaha alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan.
- (2) Pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan wajib memberi pertanggung jawaban seluruh hasil pungutan iuran wajib para penumpangnya dan menyetorkannya kepada Perusahaan, setiap bulan selambat-lambatnya pada tanggal 27 secara langsung atau melalui bank ataupun badan asuransi lain yang ditunjuk oleh Menteri menurut cara yang ditentukan oleh Direksi Perusahaan.

Usaha perasuransian di Indonesia sendiri diatur dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian, perubahan atas Undang-Undang No 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian.

Peraturan-peraturan yang terdapat pada UU No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang dan dipertegas oleh peraturan pelaksanaannya yaitu PP No. 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang hanya ditujukan untuk angkutan umum yang mengangkut penumpang sesuai dengan tiket tujuan pengangkutannya. Sebagai contoh adalah pengangkutan penumpang menggunakan bus atau sejenisnya baik itu antar kota maupun antar provinsi. Bisa dikatakan pengangkutan ini merupakan pengangkutan trayek yang jelas rute dan tujuan perjalanannya. Pada situasi di atas, apabila bus tersebut mengalami kecelakaan saat melakukan pengangkutan penumpang dan menimbulkan kerugian, korban luka-luka, dan meninggal dunia, maka penumpang-penumpang tersebut

dapat mengajukan permohonan klaim asuransi kecelakaan penumpang kepada penanggung dalam hal ini perusahaan asuransi yang bersangkutan.

Permasalahan akan timbul di saat pengangkutan yang berlangsung bukan pengangkutan yang pada umumnya memiliki rute perjalanan yang jelas. Sebagai contoh adalah pengangkutan penumpang dengan menggunakan bus carteran untuk keperluan kelompok tertentu. Pengangkutan demi keperluan wisata merupakan alasan yang paling banyak penumpang melakukan perjalanan menggunakan bus carteran tersebut. Seperti yang diketahui, pengangkutan bus demi kepentingan wisata dan yang lainnya ini merupakan angkutan tanpa adanya pemberian tiket perjalanan. Biasanya calon penumpang yang akan memesan bus wisata tersebut untuk keperluan kelompoknya. Kegiatan pengangkutan orang pada situasi tersebut dapat dikatakan angkutan insidental. Karena pengangkutan tersebut hanya terjadi secara berkala bukan berkelanjutan secara terus-menerus. Pengangkutan hanya terjadi di saat calon penumpang memesan angkutan tersebut dan terjadi kesepakatan di antara kedua belah pihak.

Hal di atas tentu bertentangan dengan peraturan-peraturan terkait ganti rugi apabila terjadi kecelakaan penumpang yang terdapat pada UU No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang dan dipertegas oleh peraturan pelaksanaannya yaitu PP No. 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang. Di mana pada pasal 4 ayat (1) UU No. 33 Tahun 1964 tersebut menjelaskan bahwasannya hak atas pemberian ganti rugi

apabila terjadi kecelakaan penumpang tersebut hanya dapat dibuktikan semata-mata oleh surat bukti yang ditetapkan oleh Menteri, biasanya dikeluarkan bersamaan dengan tiket perjalanan. Oleh karena pada angkutan wisata biasanya tidak melampirkan tiket perjalanan kepada masing-masing penumpang maka penyelesaian klaim asuransi (ganti rugi) akibat kecelakaan penumpang akan menjadi sedikit rumit. Pihak penanggung (perusahaan asuransi) yang harus cermat dalam menyelesaikan permasalahan ini. Peraturan yang mengatur mengenai klaim asuransi kecelakaan penumpang pada angkutan wisata (insidental) seperti bus pariwisata dan sejenisnya juga belum ada diatur dalam tata peraturan perundang-undangan di Indonesia. Hal ini bisa membuat terjadinya kekosongan hukum.

Selain itu, bila pengangkut tidak dapat mengangkut penumpang dengan selamat maka setiap pengusaha angkutan itu dapat dituntut berdasar:

- 1) Perjanjian pengangkutan
- 2) Perbuatan melawan hukum

Dalam bukunya, H.M.N. Purwosutjipto menjelaskan bahwa pada Pasal 3 UU No. 33 Tahun 1964 menyatakan bahwa pengusaha angkutan wajib menarik iuran wajib dari setiap penumpang yang menggunakan kendaraannya. Iuran ini ditarik bersamaan dengan pembayaran uang

angkutan penumpang yang bersangkutan.³ Sehingga dibutuhkan suatu surat bukti yang dapat diberikan bersamaan dengan tiket. Pengusaha angkutan di sini mengasuransikan tanggung jawabnya kepada perusahaan asuransi dalam risiko apabila terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan penumpang luka-luka, cacat, ataupun menimbulkan kematian.

Akan tetapi, dengan adanya ketentuan ini membuat seakan-akan pengusaha angkutan seperti terlepas dari tanggung jawabnya apabila ganti kerugian atau uang klaim asuransi sudah dibayarkan oleh penanggung. Hal ini tentu mencederai keadilan bagi penumpang itu sendiri. Seharusnya pengusaha angkutan tidak bisa terlepas dari tanggung jawabnya setelah penyelesaian ganti kerugian diselesaikan oleh penanggung. Pengusaha angkutan ataupun pihak lain yang dapat dipersalahkan seharusnya masih dapat dituntut baik itu menurut hukum pidana, perdata, maupun perjanjian internasional yang bersangkutan. Dengan kata lain, seperti yang dijelaskan oleh H.M.N. Purwosutjipto dalam bukunya bahwa:

“Penyelesaian pembayaran ganti kerugian akibat kecelakaan itu tidak mengurangi tanggung jawab dari pengangkut itu sendiri.”⁴

I Putu Agus Putrawan, dkk menyebutkan dalam jurnalnya bahwa:

“pada Pasal 192 ayat (1) UULLAJ juga mengatur mengenai tanggung jawab perusahaan angkutan umum atas kerugian penumpang seperti luka-luka ataupun meninggal akibat penyelenggaraan pengangkutan

³ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*, (Jakarta: Djambatan, 1984), hlm. 66.

⁴ *Ibid*, hlm. 68.

kecuali disebabkan oleh kesalahan penumpang atau kejadian yang tidak dapat dicegah yang bukan kesalahan pengangkut.”⁵

PT Jasa Raharja adalah perusahaan asuransi yang bertanggung jawab dalam menyelesaikan pemberian ganti rugi (klaim) korban kecelakaan penumpang dan lalu lintas. PT Jasa Raharja merupakan bagian dari *Indonesia Financial Group* yang melakukan kegiatan bisnis di bidang asuransi sosial. Hingga tahun 2020, perusahaan asuransi ini sudah memiliki 29 kantor cabang, 63 kantor perwakilan, dan 37 kantor pelayanan. Berdasarkan *website* Jasa Raharja, PT Jasa Raharja (Persero) ini memiliki beberapa bidang usaha utama yaitu:

- 1) Melaksanakan asuransi kecelakaan penumpang alat angkutan umum sesuai dengan UU No. 33 Tahun 1964 berikut peraturan pelaksanaannya dan asuransi tanggung jawab menurut hukum terhadap pihak ketiga sesuai dengan UU No. 34 Tahun 1964 berikut peraturan pelaksanaannya;
- 2) Mengadakan dan menutup perjanjian asuransi kendaraan bermotor dan asuransi tanggung jawab menurut hukum terhadap pihak ketiga dalam hal kecelakaan alat angkutan;
- 3) Menerima pertanggungan tidak langsung untuk ditahan sendiri oleh Perseroan; dan
- 4) Melakukan kegiatan-kegiatan investasi dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan.⁶

Selain bidang usaha utama di atas, Perseroan dapat melakukan bidang usaha dalam rangka optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Perseroan dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan.

⁵ I Putu Agus Putrawan, I Made Sarjana, dan A.A Ketut Sukranatha, 2019, *Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Wisata Dalam Hal Terjadi Keterlambatan Keberangkatan dan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Pada PT. Sanjaya Kusuma Transport)*, Jurnal Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum PK Hukum Bisnis Fakultas Hukum Universitas Udayana. Vol. 7, No. 11.

⁶ <https://www.jasaraharja.co.id/profile/tentangkami>, diakses pada tanggal 26 Desember 2022, Pukul 14.55 WIB.

Akan tetapi seiring dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 73 Tahun 1992 Tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian, khususnya Pasal 33 yang menyatakan:

“Perusahaan Asuransi yang menyelenggarakan Asuransi Sosial dilarang menyelenggarakan program asuransi lain selain Program Asuransi. Sosial”

dan pasal 34 yang menyatakan:

“Perusahaan Asuransi yang menyelenggarakan Program Asuransi Sosial dalam menyelenggarakan usahanya wajib memenuhi ketentuan Peraturan Pemerintah ini beserta peraturan pelaksanaannya”

Maka Perusahaan PT Jasa Raharja (Persero) hanya menjalankan bidang Asuransi Sosial.

Berdasarkan tugas pokok PT Jasa Raharja seperti yang terdapat pada *website* PT Jasa Raharja, iuran wajib untuk dana asuransi atau dana pertanggungungan wajib kecelakaan penumpang (premi) dibayar oleh penumpang melalui pembelian tiket perjalanan menggunakan angkutan umum tersebut. iuran wajib Jasa Raharja tersebut sudah tercatat dalam tiket perjalanan yang dibeli sehingga penumpang angkutan telah terlindungi secara resmi.⁷ Hal ini tentu sesuai dengan UU No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan peraturan pelaksanaannya yaitu PP No. 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungungan

⁷ <https://www.jasaraharja.co.id/>, diakses pada tanggal 26 Desember 2022, Pukul 15.28

Wajib Kecelakaan Penumpang. Khususnya pada Pasal 4 UU No. 33 tahun 1964 yang menjelaskan bahwa hak atas pemberian ganti rugi kecelakaan penumpang tersebut hanya dapat dibuktikan dengan surat bukti yang ditetapkan oleh Menteri yaitu tiket perjalanan angkutan umum.

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan di atas, maka penulis tertarik melakukan penelitian yang berjudul **“KLAIM ASURANSI KECELAKAAN LALU LINTAS TERHADAP ANGKUTAN WISATA (INSIDENTIL) PADA PT ASURANSI JASA RAHARJA (PERSERO) KANTOR PERWAKILAN KOTA BUKITTINGGI”**.

B. Rumusan Masalah

Perumusan masalah adalah formulasi dari suatu masalah. Perumusan masalah harus sesuai dan sinkron dengan pembatasan masalah dan disajikan dalam bentuk pertanyaan.⁸ Berdasarkan latar belakang yang diuraikan di atas, permasalahan yang akan dibahas adalah:

1. Bagaimana mekanisme pengajuan klaim asuransi bagi penumpang bus pariwisata pada PT Asuransi Jasa Raharja Kantor Perwakilan Kota Bukittinggi?
2. Apa bentuk pertanggungjawaban PT Asuransi Jasa Raharja Kantor Perwakilan Kota Bukittinggi terhadap korban kecelakaan lalu lintas yang telah mengasuransikan dirinya?

⁸ Widodo, *Metode Penelitian Populer dan Praktis*, (Jakarta: Raja Grafindo, 2017), hlm.

3. Apa bentuk tanggung jawab pengusaha angkutan di luar uang asuransi berdasar pada perjanjian pengangkutan?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian yang hendak dicapai untuk menjawab persoalan dalam perumusan masalah tersebut adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui mekanisme pengajuan klaim asuransi bagi penumpang bus pariwisata pada PT Asuransi Jasa Raharja Kantor Perwakilan Kota Bukittinggi;
2. Mengetahui bentuk pertanggungjawaban PT Asuransi Jasa Raharja Kantor Perwakilan Kota Bukittinggi terhadap korban kecelakaan lalu lintas yang telah mengasuransikan dirinya; dan
3. Mengetahui dan memahami bentuk tanggung jawab pengangkut di luar uang asuransi berdasar pada perjanjian pengangkutan.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan ilmu hukum pada umumnya, terkhusus mengenai hukum perdata terkait mekanisme pengajuan klaim asuransi bagi penumpang bus pariwisata pada PT Asuransi Jasa Raharja Kantor Perwakilan Kota Bukittinggi, bentuk pertanggungjawaban PT Asuransi Jasa Raharja terhadap korban

kecelakaan lalu lintas yang telah mengasuransikan dirinya, serta bentuk tanggung jawab pengangkut di luar uang asuransi berdasar perjanjian pengangkutan.

- b. Bagi penulis sendiri, penelitian ini merupakan salah satu syarat wajib bagi penulis untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum.
- c. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya referensi kepustakaan sesuai dengan bidang yang penulis teliti.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi individu maupun masyarakat pada umumnya, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat baik dan menambah pengetahuan masyarakat terhadap pertanggungjawaban PT Jasa Raharja (Persero) terhadap korban kecelakaan lalu lintas, mekanisme pengajuan klaim asuransi kecelakaan lalu lintas, dan bentuk bentuk tanggung jawab pengangkut (pengusaha angkutan) di luar uang asuransi berdasar pada perjanjian pengangkutan.

E. Metode Penelitian

Metode berasal dari kata yang diterjemahkan dari bahasa Yunani yaitu *methodos* yang artinya jalan ke suatu tempat atau cara untuk mencapai sesuatu.⁹ Menurut Soerjono Soekanto, penelitian hukum ini sendiri merupakan suatu kegiatan ilmiah yang dilaksanakan dengan berdasarkan pada metode sistematis, dan pemikiran tertentu yang memiliki suatu tujuan untuk mempelajari sesuatu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan

⁹ Sukiati, *Metodologi Penelitian Sebuah Pengantar*, (Medan: CV Manhaji, 2015), hlm. 3

menganalisisnya.¹⁰ Hal ini mengakibatkan penelitian itu bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis, dan konsisten.¹¹

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis empiris yaitu penelitian yang dalam pendekatannya lebih menekankan pada praktik lapangan dengan dikaitkan pada aspek hukum dan perundang-undangan yang berlaku. Metode ini digunakan untuk membahas aspek hukum yang berkenaan dengan pokok permasalahan penelitian yang hendak dibahas. Sehingga dapat diketahui apakah peraturan yang berlaku sesuai dengan praktik yang dijalankan.

2. Pendekatan Masalah

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa pendekatan permasalahan *Non Doctrinal*, yaitu Sosiologi hukum. Pendekatan ini adalah pendekatan yang menghubungkan *Das Sollen (Law in Books)* yang dihubungkan dengan hukum dalam dunia kenyataan sebagai *Das Sein (Law in Action)* untuk mengungkapkan suatu kesenjangan antara hukum sebagai sistem nilai ideal dan hukum sebagai suatu realitas sosial dalam masyarakat.¹²

¹⁰ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 2006), hlm. 43.

¹¹ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2014), hlm. 17.

¹² Nurul Qamar, dkk, *Metode Penelitian Hukum (Legal Research Methods)*, (Makassar: CV Social Politic Genius, 2017), hlm. 11.

Dalam penelitian ini, nantinya penulis akan melihat bagaimana hukum itu diimplementasikan dalam masyarakat atau di lapangan dan melihat pergolakan atau perbedaannya dengan peraturan perundang-undangan dan norma yang berlaku. Hal ini dapat diperoleh dengan melakukan wawancara langsung dengan pihak terkait objek penelitian ini.

3. Sifat Penelitian

Sifat dari penelitian ini adalah deskriptif yaitu suatu penelitian yang bertujuan untuk memberikan gambaran secara analitis mengenai permasalahan yang diangkat berdasarkan data yang didapat. Di sini penulis memberikan gambaran terhadap pelaksanaan klaim asuransi kecelakaan lalu lintas terhadap angkutan wisata atau bisa disebut insidentil pada PT Asuransi Jasa Raharja (Persero) kantor perwakilan Kota Bukittinggi, bentuk tanggung jawab PT Asuransi tersebut terhadap penumpang kecelakaan angkutan, serta kendala-kendala yang dihadapi dalam menyelesaikan permintaan atau pengajuan klaim asuransi kecelakaan tersebut.

4. Sumber dan Jenis Data

a. Sumber Data

1) Penelitian Kepustakaan (*Library Reseacrh*). Data kepustakaan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, buku-buku, dokumen resmi, publikasi dan hasil penelitian. Adapun data yang diperoleh didapat melalui:

a) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas;

- b) Beberapa literatur buku dan bahan kuliah yang dimiliki penulis; dan
 - c) Jurnal hukum yang didapat melalui internet.
- 2) Penelitian Lapangan (*Field Research*). Data penelitian yang bersumber langsung dari lapangan, baik berupa data primer maupun data sekunder.

b. Jenis Data

1) Data Sekunder

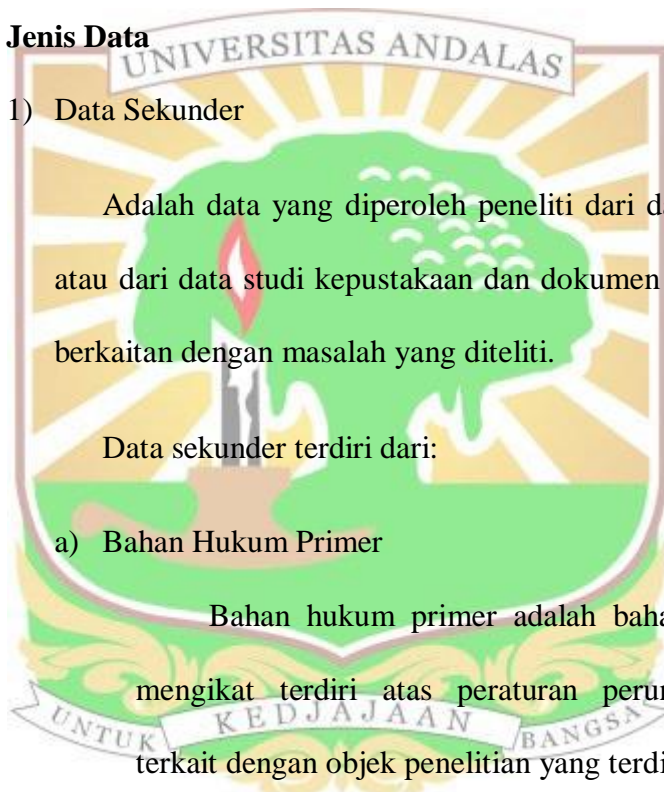
Adalah data yang diperoleh peneliti dari data yang sudah atau dari data studi kepustakaan dan dokumen yang diperoleh, berkaitan dengan masalah yang diteliti.

Data sekunder terdiri dari:

a) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang mengikat terdiri atas peraturan perundang-undangan terkait dengan objek penelitian yang terdiri dari :

- (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- (2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgelijk Wetboek*);
- (3) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wetboek van Koophandel*);



(4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ);

(5) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan;

(6) Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang

(7) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang

b) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti hasil ilmiah para sarjana, hasil penelitian, buku-buku, dokumen terkait, internet, dan makalah yang berhubungan dengan bentuk pelaksanaan pengangkutan dan pertanggungjawaban pengangkut terhadap barang angkutan selama proses pengangkutan berlangsung tersebut.

c) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan hukum yang bersifat menunjang bahan hukum primer dan sekunder

berupa Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kamus hukum, dan kamus Bahasa Inggris.

2) Data Primer

Adalah data yang diperoleh melalui penelitian lapangan, yaitu data tersebut didapatkan dengan cara tertentu seperti dengan melakukan observasi, wawancara, dan analisis kontrak atau perjanjian pengangkutan tersebut.

5. Penarikan Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi atau umum yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya.¹³ Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan angkutan yang mengalami kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Sumatera Barat dan melakukan pembayaran premi ke PT Asuransi Jasa Raharja Kantor Perwakilan Kota Bukittinggi.

b. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut, sehingga sampel merupakan bagian dari populasi yang ada, untuk pengambilan sampel harus menggunakan cara tertentu

¹³ Sugiyono, 2011, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*, Alfabeta, Bandung, hlm. 80.

yang didasarkan oleh pertimbangan-pertimbangan yang ada.¹⁴ Teknik penarikan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*, yaitu memberi kesempatan yang sama terhadap semua anggota populasi untuk terpilih sebagai sampel dan dengan cara penunjukan langsung oleh peneliti untuk dijadikan sebagai sampel penelitian. Sampel penelitian yang diambil oleh penulis dalam penelitian ini adalah PT Kamikho Holidays yang merupakan perusahaan angkutan wisata dan merupakan bagian dari perusahaan angkutan wisata terkenal di Pekanbaru yakni PT Fajar Riau Wisata dan PT Gumarang Jaya Bersama yang juga merupakan perusahaan angkutan yang melayani pengangkutan wisata dan trayek dan sudah terkenal ke seluruh penjuru Indonesia. Adapun teknik *sampling* yang penulis gunakan adalah *non probability sampling* jenis *purposive sampling*.

6. Teknik Pengumpulan Data

a. Studi Dokumen

Studi dokumen merupakan suatu alat pengumpulan data yang dilakukan dengan cara membaca atau mengaji dan mempelajari buku-buku kepustakaan yang berkaitan dengan materi penelitian dan juga kontrak atau perjanjian pengangkutan antara kedua belah pihak yang menjadi objek penelitian untuk memperoleh data-data yang diperlukan dalam penelitian.

¹⁴ Ibid, hlm. 81-84

b. Wawancara

Wawancara atau *interview* adalah studi peran antara pribadi bertatap muka (*face to face*), di mana seorang pewawancara mengajukan beberapa pertanyaan untuk memperoleh data yang relevan dengan masalah penelitian kepada seorang responden. Wawancara dilakukan secara langsung kepada narasumber dan pihak yang diwawancarai yaitu pihak PT Asuransi dalam hal ini PT Jasa Raharja (Persero) Kantor perwakilan Kota Bukittinggi terkait pelaksanaan klaim asuransi kecelakaan lalu lintas terhadap angkutan wisata atau bisa disebut insidental, bentuk tanggung jawab PT Asuransi Jasa Raharja sebagai penanggung terhadap tertanggung dalam kecelakaan lalu lintas, dan kendala-kendala yang dialami dalam menyelesaikan pengajuan atau permintaan klaim asuransi kecelakaan lalu lintas oleh tertanggung. Adapun daftar narasumber yang penulis wawancara terkait penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bapak Eka M. Poetra selaku Penanggung Jawab Bidang Pelayanan PT Jasa Raharja Kantor Perwakilan Kota Bukittinggi;
2. Bapak Fajar Saputra selaku Penanggung Jawab Operasional PT Kamikho Holidays Kota Bukittinggi; dan
3. Bapak Jondrianto selaku Kepala Perwakilan PT Gumarang Jaya Bersama Kota Bukittinggi.

7. Pengolahan dan Analisis Data

a. Pengolahan Data

Setelah data dikumpulkan maka akan diproses melalui pengolahan data yang mencakup *editing*. *Editing* adalah memeriksa, memperbaiki, dan mengolah data hasil penelitian yang diperoleh untuk menjamin apakah sudah dapat dipertanggungjawabkan. Dengan *editing* ini nantinya penulis akan membahas data-data hasil wawancara, data dari kontrak jasa angkutan, maupun data-data relevan lainnya dan dibandingkan dengan peraturan perundang-undangan yang ada apakah sudah sesuai atau tidak.

b. Analisis Data

Merupakan tindak lanjut proses pengolahan data yang didapatkan yang dibuat tergantung kebiasaan dan kemampuan masing-masing peneliti tersebut.¹⁵ Analisa yang akan digunakan penulis disini adalah analisa kualitatif, yaitu analisis data yang digunakan untuk aspek-aspek normatif (yuridis) melalui metode yang bersifat deskriptif analisis yang menguraikan data yang didapat untuk menghubungkan data-data tersebut untuk mendapatkan suatu kejelasan terhadap kebenaran/ sebaliknya, sehingga dapat memperoleh gambaran yang baru ataupun menguatkan suatu gambaran yang ada atau sebaliknya.¹⁶

¹⁵ Ishaq, *Metode Penelitian Hukum dan Penulisan Skripsi, Tesis, Serta Disertasi*, (Bandung: Alfabeta, 2017), hlm. 125.

¹⁶ *Ibid*, hlm. 126.