

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sebagai negara berkembang, bangsa Indonesia harus melaksanakan pembangunan nasional di segala bidang, disemua aspek kehidupan manusia baik materiil maupun spiritual. Pembangunan yang dilaksanakan bangsa Indonesia merupakan rangkaian gerak perubahan menuju kepada kemajuan juga kepada kualitas kehidupan manusia.

Terkait dengan kualitas manusia dan masyarakat di dalam Pembangunan nasional Dharlinda Suri berpendapat:

“Pembangunan nasional merupakan usaha peningkatan kualitas manusia, dan masyarakat yang dilakukan secara berkelanjutan, berlandaskan kemampuan nasional, dengan memanfaatkan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi serta memperhatikan tantangan perkembangan global.”¹

Dalam pelaksanaan pengembangan nasional mengacu pada kepribadian bangsa dan nilai luhur yang universal untuk mewujudkan kehidupan bangsa yang berdaulat, mandiri, berkeadilan, sejahtera, maju dan kukuh kekuatan moral dan etikanya. Salah satu hal yang menjadi cakupan dalam mewujudkan kehidupan bangsa yang baik adalah mudahnya akses setiap masyarakat dalam menempuh segala tujuannya. Dari hal tersebut dapat diketahui bahwa pengangkutan memegang peranan penting dalam pembangunan. Maka dari itu peran pengangkutan diharapkan dapat memberikan jasa sebaik mungkin sesuai dengan fungsinya, yaitu memindahkan barang

¹ Dharlinda Suri, 2019, “Pemanfaatan Media Komunikasi dan Informasi Dalam Perwujudan Pembangunan Nasional”, Jurnal Komunikasi Pembangunan, Vol 17, No. 2, 2019, hlm. 178.

maupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.²

Pengangkutan atau sistem transportasi merupakan suatu sarana yang sangat vital atau dengan kata lain memegang peran yang penting dalam kehidupan masyarakat.³ Pengangkutan sebagai sarana fisik mempunyai pengaruh yang besar terhadap kualitas kehidupan manusia. Pengangkutan dan masyarakat saling mempengaruhi dan menentukan kehidupan sehari-hari. Pengangkutan sendiri mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar pergerakan barang dan pergerakan orang, mengiringi perkembangan masyarakat dan peningkatan mobilitas, sehingga menjadikan transportasi itu sendiri sebagai suatu kebutuhan sosial.

Dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat akan alat transportasi, hal ini sedikit banyak akan berdampak pada perkembangan di bidang pengangkutan itu sendiri yang mendorong berbagai perkembangan. Perkembangan di Indonesia akan alat transportasi meliputi pengembangan teknologi, sarana pengangkutan dan infrastruktur sektor publik, ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang pengangkutan, serta hukum pengangkutan, selain itu tidak dapat dihindari munculnya berbagai permasalahan yang disebabkan karena adanya pengangkutan itu sendiri.

Pengangkutan mengenai barang dan jasa/orang di Indonesia meliputi 3 aspek diantaranya pengangkutan darat, pengangkutan laut dan pengangkutan udara. Hal ini dikarenakan letak geografis Indonesia yang terdiri atas beribu pulau dan bermil-mil lautan. Angkutan barang dan jasa/orang menggunakan berbagai jalur lalu lintas transportasi, mengingat jumlah penduduk Indonesia Jumlah Penduduk Indonesia pada

² H. M. N. Purwosutjipto, 1991, "*Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, jilid 3 Bagian Pertama*", Jakarta, Djambatan, hlm. 1.

³ Donald Supit, 2013, "*Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Kargo Udara Domestik*", Jurnal Hukum Unsrat, Vol.I, No.3, 2013, hlm. 13.

tahun 2023 diperkirakan mencapai 277.534.122 jiwa yang tersebar diseluruh penjuru Indonesia.⁴

Pengangkutan merupakan serangkaian perpindahan yang dilakukan dengan tindakan yang dimulai dengan memuat barang dan/atau jasa ke dalam kendaraan pengangkut, kemudian dibawa menuju ke tempat yang telah ditentukan serta adanya pembongkaran atau penurunan apabila telah mencapai tempat tujuan. Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan yang membuktikan bahwa perjanjian tersebut telah terjadi.⁵

Pengangkutan mempunyai unsur sistem, yaitu:

- (1) Subjek hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian yang berkepentingan dalam pengangkutan.
- (2) Objek hukum pengangkutan, yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan.
- (3) Status pelaku hukum pengangkutan, khususnya pengangkut selalu berstatus Perusahaan badan hukum atau bukan badan hukum.
- (4) Peristiwa hukum pengangkutan, yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan.
- (5) Hubungan hukum pengangkutan, yaitu hubungan kewajiban dan hak antara pihak-pihak dan mereka yang berkepentingan dengan pengangkutan.⁶

Dalam kerangka ini, pengangkutan menjadi suatu jasa yang biasa digunakan dalam kegiatan jual beli maupun antar jemput orang jarak jauh.⁷ Pengangkutan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 1 angka 3 yang menyatakan bahwa:

“Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan”.

Perjanjian atau persetujuan merupakan terjemahan dari *overeenkomst*, Pasal 1313 KUH Perdata menyatakan suatu persetujuan adalah:

⁴ Monavia Ayu Rizaty, “Data Jumlah Penduduk Indonesia”, <https://dataindonesia.id/varia/detail/data-jumlah-penduduk-indonesia-20132023>, diakses pada 27 Oktober 2023 Pukul 11.01 WIB

⁵ Anonim, “Tanggung Jawab Pengangkutan”, <http://e-journal.uajy.ac.id/16667/3/HK112312.pdf>, diakses pada 30 Oktober 2023 Pukul 19.23 WIB.

⁶ Abdulkadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, cet. 1, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 1.

⁷ Lidya Mahendra, 2016, “Perlindungan Hak-Hak Kreditur Dalam Hal Adanya Pengalihan Benda Jaminan Oleh Pihak Debitur”. *Jurnal Acta Comitatus*, Kenotariatan Universitas Udayana, Volume 2. Nomor 1, hlm. 280.

“suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih”.

Perjanjian atau persetujuan (*overeenkomst*) yang dimaksud dalam Pasal 1313 KUH Perdata hanya terjadi atas izin atau kehendak (*toestemming*) dari semua mereka yang terkait dengan persetujuan itu, yaitu mereka yang mengadakan persetujuan atau perjanjian yang bersangkutan.⁸ Menurut R. Subekti perjanjian adalah:

“peristiwa yang dimana satu pihak melakukan perjanjian kepada pihak yang lainnya untuk melaksanakan perbuatan atau sesuatu hal tertentu. Dari peristiwa ini, timbullah suatu hubungan antara orang tersebut yang dinamakan perikatan. Perjanjian itu menerbitkan suatu perikatan berupa suatu rangkaian perkataan yang mengandung janji-janji atau kesanggupan yang diucapkan atau ditulis.”⁹

Para pihak yang membuat perjanjian dan telah menyepakati apa yang diperjanjikan tersebut harus dilaksanakan dengan sepenuh hati, yang disepakati dalam perjanjian pada umumnya adalah janji-janji yang di perjanjikan dengan sesuatu hal yang harus dilaksanakan yang disebut dengan istilah “prestasi”, dapat berupa menyerahkan suatu barang, melakukan suatu perbuatan dan tidak melakukan suatu perbuatan. Salah satu perjanjian yang diatur dalam KUHPerdata adalah perjanjian kerjasama atau *Memorandum of Understanding* (MoU), secara sederhana perjanjian kerjasama atau MoU merupakan bukti tertulis yang menunjukkan adanya keinginan dari para pihak untuk berkolaborasi.

Pada umumnya perjanjian kerjasama berisi deskripsi dari sebuah proyek yang akan dilakukan disertai dengan bentuk kontribusi masing-masing pihak. Oleh karena itu, penting bagi orang ataupun perusahaan yang akan membuat sebuah kesepakatan MoU untuk memperhatikan setiap butir kata dalam dokumen tersebut. Hal ini dikarenakan jika perjanjian tersebut sudah ditandatangani, maka setiap pihak harus berkontribusi sesuai dengan kesepakatan tertulis di MoU. Perjanjian yang sudah

⁸ Sudikno Mertokusumo, 1985, *Hukum Acara Perdata Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, hlm. 97.

⁹ Subekti, 1979, *Hukum Perjanjian*, PT Intermasa, Jakarta, hlm. 1.

disepakati berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang menyepakatinya, hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 KUHPerdara, yang menyatakan bahwa:

“Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.

Perjanjian pengangkutan menurut H.M.N Purwosutjipto adalah:

“Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikat dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari satu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikat diri untuk membayar uang angkutan.”¹⁰

Pada pengangkutan barang perjanjian tidak hanya mengikat pengirim dan pengangkut, namun juga kepada penerima. Sama halnya dengan pengangkutan antar orang dimana perjanjian mengikat kepada penumpang dan jasa angkutan, sehingga timbulnya suatu hubungan hukum. Dengan ini, persoalan mengenai perjanjian pengangkutan adalah persoalan siapa yang tersangkut dalam suatu perjanjian atau perikatan.

Pengangkutan tentu tidak lepas dari suatu perusahaan yang menaunginya. Perusahaan angkutan atau yang disebut dengan perusahaan otobus adalah perusahaan yang melakukan kegiatan pengangkutan untuk memenuhi kepentingan masyarakat. Dalam pemberian layanan pengangkutan, sama hal dengan perjanjian yang lainnya, perusahaan otobus memiliki kebebasan seutuhnya guna *me-manage* semua yang kaitannya dengan penyelenggaraan pengangkutan. Oleh sebab itu perusahaan memiliki tanggung jawab penuh mengenai seluruh hal yang berkaitan tentang tugasnya, yakni melaksanakan kegiatan angkutan.

Dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, orang atau badan hukum yang menggunakan pelayanan angkutan disebut sebagai pengguna jasa angkutan. Tidak adanya penyerahan

¹⁰ Suwardjoko Warpanil, 1990, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Bandung, Penerbit ITB, hlm. 2.

subjek hukum atau penumpang terhadap pengangkut didalam perjanjian pengangkutan orang. Mereka memiliki kehendak sendiri dan mampu untuk bergerak sendiri. Hal tersebut dapat diketahui pada Pasal 1339 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yaitu bahwa pengangkutan orang adalah menurut inti perjanjian, yang berkewajiban untuk mengangkut secara aman, sehingga ia bertanggung jawab, untuk segala kerugian atau luka-luka yang diderita oleh penumpang.¹¹

Pengertian tentang pengangkutan orang juga termuat dalam Pasal 1 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor dalam Trayek, yaitu :

“Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek adalah Angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal-tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta dipungut bayaran”.¹²

Mengenai angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum sendiri diatur dalam Pasal 140 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yaitu¹³:

“Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas:
a. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek; dan
b. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek”.

Angkutan adalah perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.¹⁴ Angkutan darat yang kerap digunakan oleh masyarakat dalam kehidupan sehari-hari ialah seperti Angkutan Kota (Angkot), bis, maupun Angkutan Antar Kota dan Propinsi (AKAP) yang berperan

¹¹ Sution Usman Adji, 1991, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Jakarta, Rineka Cipta, hlm. 81.

¹² Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

¹³ Republik Indonesia, “Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,” dalam Fokusmedia, *Empat Undang-Undang Transportasi*. Bandung, 2005, hlm 73.

¹⁴ *Ibid.*, hlm. 2.

penting dalam menggerakkan roda ekonomi Nasional. Angkutan merupakan sarana umum yang sering di pakai masyarakat guna menunjang kegiatan sehari-hari, baik dalam berdagang dan juga berangkat sekolah.¹⁵

Angkutan orang yang kerap digunakan pada masyarakat Duri Kabupaten Bengkalis Provinsi Riau salah satunya adalah travel. Travel menjadi salah satu sarana angkutan untuk masyarakat mulai dari masyarakat kecil, menengah hingga keatas agar mempermudah selaga kegiatan dan juga dalam menjangkau berbagai daerah yang cukup jauh jaraknya. Banyaknya pengguna travel kini dikarenakan sangat banyak minat masyarakat yang berpindah dari pengguna bis antar kota antar provinsi dikarenakan lebih terjaminnya berbagai fasilitas yang akan didapatkan oleh penumpang dan lebih cepatnya waktu yang dapat ditempuh oleh travel dibandingkan bis AKAP.

Pengguna travel di Duri Provinsi Riau bermacam-macam mulai dari masyarakat biasa, pekerja, wisatawan, hingga ke mahasiswa. Travel di Duri sendiri banyak diminati oleh berbagai mahasiswa yang berkuliah diluar kota ataupun luar provinsi Riau, salah satunya bagi mahasiswa yang berada di perantauan yang berkuliah di Sumatera Barat tepatnya di Kota Padang.

Di Duri masih banyak terdapat masalah yang terjadi di angkutan umum seperti tidak ada penyelesaiannya, baik terhadap penumpang maupun terhadap pengguna jalan lainnya. Masalah yang terjadi mulai dari lemahnya kesadaran pengemudi terhadap peraturan lalu-lintas hingga pelanggaran yang dapat terjadi oleh pengemudi maupun pengguna jalan lainnya di lapangan.

Permasalahan yang terjadi didalam travel memiliki berbagai macam sebab dan akibat diantaranya tabrakan maut antara truk tangka CPO dengan mobil travel Toyota Kijang Innova terjadi di Jalan Lintas Duri Dumai Bengkalis Provinsi Riau pada Minggu

¹⁵ *Ibid.*

18 November 2018 dini hari sekitar pukul 02.00 WIB dan mengakibatkan empat orang tewas. Kapolres Bengkalis AKBP Yusuf Rahmanto ketika dihubungi membenarkan terjadinya kecelakaan maut yang menyebabkan empat nyawa tersebut melayang. Kapolres Bengkalis meneruskan bahwa sopir dan tiga penumpang travel meninggal ditempat kejadian perkara pada lokasi kejadian di depan toko Garuda Mas, DSF 125 Duri Bengkalis.¹⁶

Kasus lainnya juga terjadi pada 23 Desember 2019 sekitaran pukul 23.50 WIB, mobil travel yang dikemudikan sopir yang mengantuk menabrak truk fuso yang datang dari arah berlawanan. Akibatnya 1 penumpang Meninggal Dunia (MD) dan 5 lain Luka Ringan (LR). Dan hal ini dibenarkan oleh Kapolres Bengkalis, AKBP Sigit Adiwuryanto melalui Kasatlantas AKP Hairul Hidayat.¹⁷

PT Cahaya Anugrah Rajendra merupakan salah satu perusahaan yang menyediakan jasa dibidang pengangkutan, terkhusus pada pengangkutan orang. PT Cahaya Anugrah Rajendra dalam menjalankan kegiatan usaha pengangkutannya dapat berpotensi timbulnya suatu kecelakaan. Kecelakaan yang terjadi tentunya memiliki berbagai penyebab, setidaknya ada 3 faktor dominan yang menjadi penyebab kecelakaan, yakni kesalahan manusia (*human error*), kesalahan teknis kendaraan dan fasilitas jalan. Disamping itu masih ada faktor lingkungan atau cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap kecelakaan.¹⁸

Akibat dari kecelakaan, dapat mengakibatkan kerugian materil maupun inmaterial terhadap penumpang bahkan hingga menyebabkan kematian. Penumpang

¹⁶ Alfisnardo, "Empat tewas akibat tabrakan truk dan travel di Bengkalis". <https://jambi.antaranews.com/berita/331688/empat-tewas-akibat-tabrakan-truk-dan-travel-di-bengkalis>, diakses pada 17 Desember 2023 Pukul 21.58 WIB

¹⁷ Anonim, "Laka Maut di Lintas Duri", <https://riaulantang.com/laka-maut-di-lintas-duri-sopir-ngantuk-travel-tabrak-truk-1-penumpang-md-5-lr/>, diakses Pada 21 Desember 2023 Pukul 18.44 WIB

¹⁸ <https://www.liputan6.com/otomotif/read/4182855/3-faktor-utama-penyebab-kecelakaan-lalu-lintas> diakses Pada 02 Januari 2024 Pukul 20.19 WIB

yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas di dalam suatu kendaraan umum merupakan tanggung jawab dari perusahaan angkutan umum yang dijelaskan dalam Pasal 192 Ayat

(1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

“Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat peyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang.”

Kerugian yang diderita penumpang bukan hanya merupakan tanggung jawab dari perusahaan pengangkutan melainkan juga terdapat tanggung jawab dari pihak lain diantaranya pemerintah. Pemerintah dalam hal ini juga ikut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang akibat dari kecelakaan lalu lintas sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang terdapat pada Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang dan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 sebagai peraturan pelaksanaannya. Dalam pelaksanaannya, pemerintah mempercayakan kepada PT Jasa Raharja sebagai pengelola jaminan sosial dengan sistem gotong royong.

PT Cahaya Anugrah Rajendra selaku perusahaan pada bidang pengangkutan orang juga bertanggung jawab atas segala kecelakaan yang mungkin terjadi. PT Cahaya Anugrah Rajendra juga bekerjasama dengan PT Jasa Raharja, dimana PT Jasa Raharja bertanggung jawab atas asuransi kecelakaan baik kecelakaan penumpang maupun kecelakaan lalu lintas jalan. PT Jasa Raharja bertugas sebagai pemupuk, penghimpun dan penyalur dana dari iuran wajib dan sumbangan wajib pemilik/perusahaan dan penumpang angkutan umum untuk para korban, baik penumpang maupun bukan penumpang yang diakibatkan oleh kecelakaan.

Perjalanan mengantarkan penumpang ketempat tujuan tentu ada saja resiko yang akan terjadi, seperti yang kita ketahui ketika kita bekerja pada suatu badan usaha kita memiliki target, begitu juga dengan PT Cahaya Anugrah dimana tiap supir travel

memiliki target dapat penumpang ketempat tujuan dengan waktu yang telah ditentukan, hal tersebut pasti akan memiliki akibat dan resiko seperti mengalami kecelakaan di jalan lintas yang menyebabkan penumpang mengalami cedera berat maupun ringan.

Ketika hal tersebut terjadi tentu saja pemilik badan usaha harus tetap bertanggung jawab atas kejadian yang terjadi, pemilik usaha tidak bisa lepas tangan begitu saja. Pada kenyataannya masih banyak travel mobil yang mempekerjakan orang lain sebagai supir sering kali lepas tangan atas kecelakaan yang terjadi, bahkan dengan alasan terjadi atas kelalaian supir yang membawa mobil tersebut.

Sebagai perusahaan angkutan umum, pemilik atau pengelola mobil travel pada dasarnya wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

- (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi:
- a) keamanan;
 - b) keselamatan;
 - c) kenyamanan;
 - d) keterjangkauan;
 - e) kesetaraan; dan
 - f) keteraturan

Dan sesuai dengan Pasal 1367 KUH Perdata menyatakan dengan tegas bahwa:

“seorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri melainkan juga atas kerugian yang disebabkan oleh orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang ada dibawah pengawasannya”.

Dengan ini, artinya pemilik usaha yang mengangkat orang lain untuk menjadi pekerja maupun mewakili segala urusan mereka, bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh pekerja dalam melakukan pekerjaan yang ditugaskan kepada para pekerja tersebut. Pemilik usaha travel bertanggung jawab penuh atas kerugian yang disebabkan oleh dirinya sendiri atau juga oleh supir yang bekerja dengan pemilik usaha travel.

Pada saat seseorang menjadi penumpang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat udara atau kapal maupun dari perusahaan pengangkutan nasional, dia wajib membayar iuran (premi) pertanggungan wajib kecelakaan penumpang melalui pengusaha atau pemilik kendaraan yang bersangkutan. Pada saat itu, penumpang yang bersangkutan tidak hanya menutup perjanjian pengangkutan saja, tetapi sekaligus juga menutup perjanjian pertanggungan wajib kecelakaan penumpang.¹⁹

Disamping itu Purwosutjipto menjelaskan terkait hubungan asuransi dengan kecelakaan penumpang dengan tanggung jawab perusahaan pengangkut. Bila asuransi jasa raharja telah dibayarkan kepada penumpang, hal ini tidak menghentikan tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang dialami penumpang akibat suatu kecelakaan.

Purwosutjipto menjelaskan lebih rinci bahwasannya pembayaran ganti kerugian berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang ini tidak mengurangi tanggung jawab pengangkut atau pihak lain yang dapat dipersalahkan menurut hukum perdata, pidana atau perjanjian internasional yang bersangkutan. Dengan ini, jika penumpang sudah menerima ganti kerugian dari pihak asuransi maka penumpang masih berhak untuk menuntut ganti kerugian kepada pengangkut, bila ada alasan untuk itu.²⁰

Banyaknya permasalahan yang terjadi pada travel memang tidak selalu berasal dari kelalaian pengemudi dan travel itu sendiri, namun pada kenyataannya Sebagian besar masalah yang terjadi disebabkan oleh travel itu sendiri. Dalam hal ini, tentunya

¹⁹ H.M.N Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia "Hukum Pengangkutan"* Jilid 3, Jakarta, Djambatan, hlm. 64.

²⁰ *Ibid.*, hlm. 68.

akan sangat merugikan bagi beberapa pihak terutama pada penumpang yang sudah memilih suatu jasa angkutan antar orang dan melakukan pembayaran. Tidak hanya keselamatan penumpang yang menjadi tujuan utama dalam adanya suatu jaminan bagi jasa angkutan antar orang melainkan juga perlindungan hukum yang akan diterima penumpang apabila terjadi suatu hal yang tidak di inginkan.

Berdasarkan hal yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk mempelajari, memahami, dan meneliti secara lebih mendalam mengenai bentuk pelaksanaan ganti rugi juga perlindungan hukum bagi penumpang angkutan travel, yang dialami oleh ulah angkutan umum yang tidak bertanggung jawab sehingga menimbulkan kerugian bagi penumpang. Selanjutnya penulis menyusunnya dalam suatu penulisan hukum yang berjudul **“Pelaksanaan Ganti Rugi Bagi Penumpang Jasa Angkutan Travel di Duri Provinsi Riau (Studi Pada PT Cahaya Nugrah Rajendra)”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas dan untuk memberikan Batasan tentang ruang lingkup penelitian atau permasalahan, yang akan diteliti maka rumusan masalah yang akan dibahas:

1. Bagaimana bentuk tanggung jawab yang diberikan pihak travel PT Cahaya Anugrah Rajendra kepada penumpang yang mengalami kematian atau luka-luka?
2. Bagaimana pelaksanaan tanggung jawab PT Jasa Raharja terhadap penumpang pada PT Cahaya Anugrah Rajendra?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan apa yang telah diuraikan pada latar belakang dan rumusan masalah diatas maka tujuan dari penelitian yang dilakukan yaitu:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis bentuk tanggung jawab PT Cahaya Anugrah Rajendra terhadap penumpang yang mengalami kematian atau luka-luka.
2. Untuk mengetahui dan menganalisa pelaksanaan tanggung jawab PT Jasa Raharja terhadap penumpang pada PT Cahaya Anugrah Rajendra.

D. Manfaat Penelitian

Dalam setiap penelitian yang akan dilakukan diharapkan akan memberikan manfaat, Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini antara lain:

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, Hasil dari penelitian ini diharapkan berguna untuk menambah pengetahuan penulis tentang bagaimana Pelaksanaan Ganti Rugi Bagi Penumpang Jasa Angkutan Travel di Duri Provinsi Riau (Studi Pada PT Cahaya Anugrah Rajendra). Penulis berharap hasil penelitian dan bermanfaat dan bisa menambah referensi kepustakaan di bidang Hukum Perdata terutama pada aspek hukum pengangkutan, hukum asuransi dan hukum perlindungan konsumen.

2. Manfaat Praktis

Melalui penelitian ini di dalam proposal skripsi ini diharapkan agar pembahasan ini dapat memberikan gambaran kepada masyarakat umum mengenai perlindungan hukum serta hak-hak apa saja yang dapat diterima oleh masyarakat maupun pendiri jasa terutama kepada masyarakat yang menggunakan jasa angkutan orang yang di gunakannya serta pihak yang ingin mendirikan sebuah Perusahaan di bidang pengangkutan orang agar lebih mengetahui dan memahami mengenai hak serta tanggung jawab kepada penumpang ataupun konsumen yang menggunakan jasa angkutan yang disediakan.

E. Metode Penelitian

Penelitian sendiri merupakan terjemahan dari Bahasa Inggris yakni *research* yang berarti dari *re* (kembali) dan *to search* (mencari) dan apabila dihubungkan berarti mencari kembali.²¹ Penelitian adalah pencarian atas sesuatu secara sistematis dengan penekanan bahwa pencarian ini dilakukan terhadap masalah-masalah yang dapat dipecahkan.²² Penelitian hukum merupakan serangkaian aktivitas ilmiah yang dilakukan dalam rangka memahami permasalahan hukum yang terjadi dan pada akhirnya akan menyimpulkan dan memberikan suatu solusi untuk mengatasi permasalahan hukum.²³ Dalam penelitian ini, metode penelitian yang Penulis gunakan adalah:

1. Pendekatan Masalah

Dalam melakukan penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian hukum yuridis-empiris atau yang disebut dengan penelitian lapangan dengan menggali informasi dilapangan (*Field Research*). Pendekatan yuridis-empiris, yaitu suatu penelitian yang menggunakan pendekatan terhadap masalah yang ada dalam masyarakat dan melihat norma-norma hukum yang berlaku, kemudian dihubungkan dengan fakta-fakta yang ada dari permasalahan yang ditemukan dalam penelitian.

Penelitian yuridis empiris merupakan jenis penelitian hukum sosiologis dan dapat disebutkan dengan penelitian secara lapangan, yang mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta yang telah terjadi didalam kehidupan masyarakat²⁴. Atau dengan kata lain yaitu suatu penelitian yang dilakukan

²¹ Zainuddin Ali, 2009, "*Metode Penelitian Hukum*", Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 1.

²² Mohd. Nazir, 1998, "*Metode Penelitian*", Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm. 10.

²³ Kornelius Benuf dan Muhammad Azhar, 2020, "*Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrument Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer*", Jurnal Gema Keadilan, Vol. 7, No. 1, 2020, hlm. 23.

²⁴ Bambang Waluyo, 1996, "*Penelitian Hukum Dalam Praktek*", Sinar Grafika, Jakarta. hlm. 15.

terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang telah terjadi di masyarakat dengan maksud dengan mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan.

Penelitian yuridis-empiris digunakan untuk menganalisis atau mengetahui sudah sejauh mana peraturan atau undang-undang dan hukum yang berjalan secara efektif.²⁵ Penelitian ini bertujuan untuk meneliti dan mengumpulkan data primer yang diperoleh langsung dari narasumber. Dalam hal ini, peneliti ingin melihat bagaimana bentuk tanggung jawab dari PT Cahaya Anugrah Rajendra terhadap ganti rugi atas penumpang yang mengalami kematian atau luka-luka.

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu memberikan gambaran mengenai bagaimana Pelaksanaan Ganti Rugi Bagi Penumpang Jasa Angkutan Travel di Duri Provinsi Riau (Studi Pada PT Cahaya Anugrah Rajendra). Penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk melukiskan tentang suatu hal di daerah tertentu dan pada saat tertentu. Sebelum penelitian ini dilaksanakan, harus terlebih dahulu mempunyai gambaran yang berupa data awal tentang permasalahan yang akan diteliti.²⁶

3. Sumber dan Jenis Data

a. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

²⁵ Ronny Hanitijo Soemitro, 1990, “*Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*”, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm. 52.

²⁶ Ibid. hlm. 8.

Penelitian lapangan dalam penelitian ini dilakukan dengan mengunjungi dan mewawancarai secara langsung maupun melalui via *online* dengan pihak-pihak yang berkaitan dengan Pelaksanaan Ganti Rugi Bagi Penumpang Jasa Angkutan Travel di Duri Provinsi Riau (Studi Pada PT Cahaya Anugrah Rajendra).

b. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Penelitian kepustakaan yaitu jenis penelitian yang dilakukan dengan membaca buku-buku dan sumber data lainnya untuk mengumpulkan data dari berbagai literatur, baik perpustakaan maupun di tempat-tempat lain²⁷:

- 1) Perpustakaan Kota Padang
- 2) Perpustakaan Universitas Andalas
- 3) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas
- 4) Milik Pribadi Penulis
- 5) Bahan - bahan dari berbagai website internet

b. Jenis Data

1) Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber hukum pertama yang terkait dengan permasalahan yang akan dibahas. Sumber data ini diperoleh dengan cara melakukan Penelitian di lapangan secara langsung pada PT Cahaya Anugrah Rajendra serta dokumen peraturan yang mengikat dan ditetapkan oleh pihak yang berwenang.

2) Data sekunder

²⁷ Mahmud, *Metode Penelitian Pendidikan*, CV Pustaka Setia, Bandung, 2011, hlm. 31.

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari buku-buku sebagai data pelengkap sumber data primer, berupa buku-buku atau literatur yang berkaitan dengan pengangkutan terutama pada pengangkutan orang jalur darat, data sekunder meliputi:

a) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya memiliki otoritas²⁸. Bahan-bahan hukum primer ini berasal dari peraturan perUndang-undangan, catatan-catatan resmi risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

- (1) Undang-Undang Dasar 1945
- (2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- (3) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- (4) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian
- (5) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
- (6) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan
- (7) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan

²⁸ Amirudin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta, 2008. hlm. 30.

(8) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

(9) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

b) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah dokumen atau bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti buku-buku, artikel, jurnal, hasil penelitian, makalah dan lain sebagainya yang relevan dengan permasalahan yang akan dibahas. Pada penelitian ini penulis menggunakan bahan hukum sekunder berupa literatur atau bahan pustaka, teori-teori dan sumber dari internet yang sesuai dengan permasalahan yang dibahas pada penelitian ini.

c) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan-bahan hukum yang memberikan informasi dan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Adapun bahan hukum tersier dari penelitian ini adalah media massa, Website, Kamus Besar Bahasa Indonesia dan Kamus Umum Bahasa Indonesia.

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam teknik pengumpulan data dalam proses penelitian ini dapat dilakukan dengan cara:

a. Studi Dokumen

Dalam studi dokumen peneliti mencari landasan teoritis dari permasalahan penelitian. Studi dokumen yaitu menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, gambar, maupun

dokumen elektronik serta mengumpulkan data sekunder berupa pendapat-pendapat ahli yang mempelajari bahan kepustakaan dan literatur yang berkaitan dengan penelitian ini²⁹

b. Wawancara

Teknik wawancara dalam penelitian ini merupakan wawancara terstruktur, yakni jenis wawancara pribadi, dimana pewawancara menggunakan format tetap dan pertanyaan sudah ditetapkan sebelum dilakukannya wawancara. Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara langsung terhadap pihak-pihak yang berkaitan pada PT Cahaya Anugrah Rajendra.

5. Pengolahan Data dan Analisis Data

a. Pengolahan data

Pengolahan data adalah tahap setelah dilaksanakannya pengumpulan data yang dilakukan dengan mengoreksi data yang didapat baik data lapangan maupun data studi dokumen. Pengolahan data merupakan tahapan yang dilakukan setelah proses pengumpulan data. Kemudian data yang telah diperoleh diolah dengan cara diedit terlebih dahulu, hal ini berguna untuk mengetahui kelayakan dan kelengkapan data yang diperoleh untuk mendukung pemecahan masalah yang dirumuskan. Proses ini disebut juga dengan *editing* yang dilakukan dengan menyusun kembali dan mengoreksi hasil penelitian untuk mendapatkan suatu kesimpulan.

b. Analisis Data

²⁹ Nana Syaodih Sukmadinata, 2008, "Metode Penelitian Pendidikan", PT Remaja Rosdakarya, Bandung, hlm. 221.

Data yang diperoleh baik data primer ataupun data sekunder juga akan dianalisis secara analisis data kualitatif. Analisa kualitatif disebut juga analisis berkelanjutan (*ongoing analysis*)³⁰, yaitu teknik menganalisa data dengan cara memahami, menafsirkan, menarik kesimpulan dan menuangkannya dalam bentuk kalimat yang dijabarkan dengan penulisan deskriptif serta menentukan keterkaitan antara bagian dan keseluruhan data yang telah dikumpulkan melalui proses yang sistematis untuk menghasilkan klasifikasi atau tipologi.

F. Sistematika Penulisan

Penulisan ini disusun dalam sistematika yang terdiri dari 4 (empat) bab, yang mana setiap bab dibagi menjadi beberapa sub bab, adapun gambaran setiap bab sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini dikemukakan mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, tinjauan pustaka dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini dikemukakan Tinjauan tentang Pengangkutan, Tinjauan tentang Hukum Pengangkutan dan Tinjauan tentang Tanggung Jawab Pengangkutan.

1. Tinjauan Umum Tentang Hukum Pengangkutan
 - a. Pengertian dan Pengaturan Hukum Pengangkutan
 - b. Perjanjian Pengangkutan
 - c. Asas

³⁰ Afrizal, 2015, “*Metode Penelitian Kualitatif*”, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 176.

- d. Subjek dan Objek Pengangkutan
 - e. Tujuan dan Unsur Pengangkutan
 - f. Jenis-Jenis Pengangkutan
2. Tinjauan Khusus Pengangkutan Orang di Jalan Raya
 - a. Pengertian dan Pengaturan Pengangkutan Orang
 - b. Para Pihak dalam Pengangkutan Orang di Jalan Raya
 - c. Tanggung Jawab Para Pihak dalam Pengangkutan Orang
 3. Tinjauan Khusus Asuransi dalam Perjanjian Pengangkutan
 - a. Pengertian dan Pengaturan Hukum Asuransi
 - b. Tujuan dan Syarat Sah Asuransi
 - c. Asuransi dalam Pengangkutan Orang

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini diuraikan mengenai hasil penelitian dan pembahasan tentang faktor penyebab Pelaksanaan Ganti Rugi Bagi Penumpang Jasa Angkutan Travel di Duri Provinsi Riau (Studi Pada PT Cahaya Anugrah Rajendra).

1. Tanggung jawab ganti rugi yang diberikan pihak travel PT Cahaya Anugrah Rajendra kepada penumpang yang mengalami kematian atau luka-luka.
2. Pelaksanaan tanggung jawab PT Jasa Raharja terhadap penumpang pada PT Cahaya Anugrah Rajendra.

BAB IV : PENUTUP

Bab ini merupakan bab akhir dalam penulisan ini yang berisikan kesimpulan dan saran. Kesimpulan adalah uraian peneliti mengenai hal-hal yang dapat disimpulkan berdasarkan pembahasan serta analisa

yang telah dirumuskan pada bab sebelumnya. Sedangkan saran berupa rekomendasi kepada pihak-pihak yang bersangkutan sesuai dengan hasil kesimpulan yang telah diuraikan sebelumnya.

