

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Manusia sebagai makhluk individu tidak mampu mewujudkan seluruh keinginannya secara mandiri tanpa adanya hubungan dan bantuan dari individu lain. Hubungan antar individu merupakan hal esensial dalam memenuhi berbagai kebutuhan hidup yang bervariasi sesuai dengan kepentingan masing-masing. Kebutuhan-kebutuhan tersebut mencakup aspek-aspek kehidupan yang luas, mulai dari kebutuhan dasar seperti makanan dan tempat tinggal hingga kebutuhan kompleks seperti pendidikan dan rekreasi. Dalam konteks ini, hubungan dan kerja sama antar individu menjadi sangat penting untuk tercapainya kesejahteraan dan pemenuhan kebutuhan hidup manusia.

Salah satu kebutuhan manusia yang melibatkan hubungan hukum dengan orang atau pihak lain adalah kebutuhan akan transportasi. Untuk mencapai tujuan atau lokasi tertentu, orang memerlukan bantuan jasa transportasi yang disediakan oleh pihak lain. Penggunaan jasa transportasi ini merupakan bentuk nyata dari ketergantungan manusia terhadap keahlian dan layanan orang lain, serta menegaskan pentingnya hubungan timbal balik dalam masyarakat. Transportasi tidak hanya memfasilitasi mobilitas individu tetapi juga menjadi sarana penting dalam pembangunan ekonomi dan sosial, menghubungkan berbagai sektor kehidupan dan mempercepat proses pertukaran barang, jasa, dan informasi.

Transportasi merupakan elemen krusial dalam kehidupan masyarakat, memainkan peran sentral yang tidak dapat dipisahkan dari aktivitas sehari-hari. Pengembangan infrastruktur transportasi, termasuk jalan raya, rel kereta api, pelabuhan, dan bandara, sangat penting untuk menjamin konektivitas antar wilayah. Konektivitas ini mendukung berbagai aspek pembangunan nasional, seperti peningkatan mobilitas penduduk, efisiensi distribusi barang dan jasa, serta akselerasi pertumbuhan ekonomi. Negara-negara berkembang seperti Indonesia, dengan tingkat kepadatan penduduk yang tinggi dan perekonomian yang terus bertumbuh, keberadaan sistem transportasi yang handal menjadi salah satu penopang utama dalam mendorong kesejahteraan masyarakat.

Tanpa sistem transportasi yang memadai, upaya untuk mencapai target pembangunan ekonomi berkelanjutan akan menghadapi banyak kendala. Infrastruktur transportasi yang efisien memungkinkan arus perpindahan orang dan barang secara lebih cepat dan aman, yang pada kesempatannya meningkatkan produktivitas dan daya saing ekonomi negara. Selain itu, pengembangan sarana transportasi juga berperan dalam memperluas aksesibilitas wilayah terpencil, mengurangi kesenjangan sosial-ekonomi, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat secara keseluruhan.

Transportasi darat, laut, dan udara adalah tiga jenis transportasi yang ada di Indonesia, yang masing-masing memiliki peran yang sangat penting dan saling mengisi dalam mengangkut orang dan barang.

Transportasi tidak dapat dipisahkan oleh pengangkutan. Pengangkutan yang dimaksud tidak hanya dalam hal pengangkutan barang, akan tetapi juga merupakan sarana dalam mengangkut orang, dengan kata lain sebagai sarana mobilitas manusia. Pengangkutan dalam hal ini dapat dilakukan oleh orang, kendaraan yang ditarik oleh binatang, kendaraan bermotor, kereta api, kapal laut, kapal sungai, pesawat udara dan lain-lain. Abdulkadir Muhammad mengatakan bahwa pengangkutan dalam kehidupan masyarakat mempunyai peran yang sangat penting, karena didalam pengangkutan hampir semua kegiatan ekonomi dan kegiatan masyarakat pada umumnya dapat berjalan secara lancar.¹

Pengangkutan memiliki beberapa manfaat yang bisa dilihat dari beberapa segi, diantaranya segi ekonomi, sosial, dan politis. Segi manfaat ekonomi, pengangkutan merupakan salah satu alat bantu untuk pemenuhan kebutuhan manusia serta meningkatkan ekonomi masyarakat sehingga mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Segi manfaat sosial, pengangkutan menyediakan banyak fasilitas, dalam hal ini pengangkutan dapat mempermudah penyampaian informasi, perjalanan untuk rekreasi, pendekatan jarak rumah ke tempat berinteraksi seperti kantor, sekolah serta menyediakan pelayanan untuk individu maupun kelompok. Segi manfaat politis, pengangkutan yang aman dan nyaman akan memudahkan pengguna transportasi, mereka tidak akan takut untuk melakukan mobilitas siang ataupun malam, kelengkapan jalan, kenyamanan pengangkutan

¹ Abdulkadir Muhammad, 2000, *Hukum Perdata Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 5.

umum, tentu akan meningkatkan minat pengguna transportasi, serta meningkatkan nilai positif wilayah tersebut.² Merujuk dari hal tersebut dapat kita ketahui bahwa pengangkutan memegang peranan penting dalam pembangunan, maka dari itu peran pengangkutan diharapkan dapat memberikan jasa sebaik mungkin sesuai dengan fungsinya, yaitu memindahkan barang maupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.

Pengangkutan terdiri dari 3 jenis, pengangkutan darat, pengangkutan laut, dan pengangkutan udara.³ Salah satu pengangkutan darat yang memiliki keunggulan dan manfaat bagi masyarakat luas adalah bus. Bus merupakan salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri. Bus memiliki kemampuan untuk mengangkut, baik orang maupun barang secara massal, dengan tujuan yang beraneka ragam, baik dekat maupun jauh, serta dengan biaya yang dikeluarkan cukup murah.

Ketika mobilitas penduduk meningkat dan berkepadatan, penggunaan bus angkutan kota bisa dianggap sebagai salah satu pilihan yang mendukung peningkatan tersebut. Bus adalah kendaraan umum bermotor yang memiliki karakteristik yang khas, yaitu memiliki kapasitas pengangkutan yang besar sehingga lebih efisien jika dibandingkan dengan

² <http://amijhe.blogspot.com/2012/06/manfaat.html> diakses pada tanggal 08 Oktober 2023 pukul 13.58 WIB.

³ <https://ms.wikipedia.org/wiki/Pengangkutan> diakses pada tanggal 08 Oktober 2023 pukul 14.44 WIB

alat transportasi lainnya. Sebagian besar individu memilih bus sebagai sarana transportasi mereka untuk mencapai tujuan mereka, dan biayanya sangat terjangkau bagi mayoritas masyarakat.

Pengangkutan dengan menggunakan bus dimulai dengan adanya perjanjian pengangkutan antara pengangkut dengan pengirim barang dan penumpang. Menurut Subekti yang mengatakan bahwa:

Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian di mana suatu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dan pihak yang lain menyanggupi untuk membayar biaya pengangkutan.⁴

Persetujuan antara pihak-pihak yang berkepentingan itu melahirkan kewajiban dan hak yang harus direalisasikan melalui proses penyelenggaraan. Menurut Abdulkadir Muhammad menjelaskan bahwa:

Pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan sangat vital karena didasari oleh berbagai faktor baik geografis maupun kebutuhan yang tidak dapat dihindari dalam rangka pelaksanaan pembangunan ekonomi, ilmu pengetahuan, dan teknologi.⁵

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dengan pihak penumpang atau pengirim, yang mencakup kewajiban dan hak masing-masing pihak. Dalam kesepakatan ini, pihak pengangkut berkewajiban untuk menyediakan layanan transportasi sesuai dengan standar keselamatan dan kenyamanan yang telah disepakati, sementara penumpang atau pengirim memiliki hak untuk

⁴ R. Subekti, 1985, *Hukum Perjanjian*, PT. Internasional, Jakarta, hlm. 1.

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Op. cit.*, hlm. 30.

mendapatkan layanan tersebut serta kewajiban untuk membayar biaya yang telah ditetapkan. Kedua belah pihak juga harus mematuhi ketentuan yang telah disepakati terkait dengan kondisi pengangkutan, termasuk batas waktu, tanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan barang, dan aturan-aturan lain yang relevan untuk memastikan kelancaran dan keamanan proses pengangkutan.

Abdulkadir Muhammad mengatakan bahwa:

Kewajiban pengangkut adalah mengangkut penumpang atau barang sejak di tempat pemberangkatan sampai di tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat. Sebagai imbalan, pengangkut berhak memperoleh sejumlah uang jasa atau uang sewa yang disebut biaya pengangkutan. Sedangkan kewajiban penumpang atau pengirim adalah membayar sejumlah uang sebagai biaya pengangkutan dan memperoleh hak atas pengangkutan sampai di tempat tujuan dengan selamat.⁶

Pengangkutan dengan menggunakan bus diatur dalam salah satu Undang-Undang yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini diberlakukan agar dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/pengemudi), maupun penumpang. Adanya peraturan ini, setiap komponen yang terlibat dalam layanan transportasi bus dapat menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan jelas sesuai ketentuan yang berlaku, sehingga tercipta keamanan, kenyamanan, dan keteraturan dalam penggunaan jasa angkutan umum. Peraturan ini juga bertujuan untuk mengurangi konflik serta meningkatkan profesionalisme

⁶ Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 2.

dalam industri transportasi, memastikan hak-hak penumpang terpenuhi, serta memberikan perlindungan hukum yang adil bagi semua pihak yang terlibat.

Tujuan dari dibentuknya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni Pasal 3 menyatakan bahwa:

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pasal 4 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan undang-undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

- a. Kegiatan gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
- b. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- c. Kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan lalu lintas dan angkutan jalan telah banyak dibuat sebelum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berlaku. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah salah satunya. Undang-undang tersebut mengatur hak, kewajiban, dan tanggung jawab para penyedia dan pengguna jasa, termasuk tanggung

jawab penyedia terhadap kerugian pihak ketiga yang disebabkan oleh penyelenggaraan angkutan jalan, selain itu, hal-hal penting diatur dalam undang-undang ini, tetapi peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaan lainnya mengatur hal-hal yang lebih teknis.

Berbeda dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang tidak hanya mengatur hak, kewajiban, dan tanggung jawab para penyedia dan pengguna jasa, tetapi juga mengatur hal-hal teknis operasional secara jelas dan terperinci dengan maksud untuk memberikan kepastian hukum dalam pengaturannya sehingga tidak memerlukan lagi banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku setelah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berlaku.

Berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, termasuk pengusaha angkutan, pekerja seperti sopir atau pengemudi, serta penumpang. Adanya undang-undang ini, diharapkan semua aspek operasional dan manajemen angkutan jalan akan lebih teratur dan transparan, sehingga dapat meningkatkan keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi dalam layanan angkutan. Undang-undang ini juga bertujuan untuk melindungi hak dan kewajiban semua pihak yang terlibat,

memastikan adanya standar pelayanan yang lebih baik, dan mencegah potensi sengketa hukum di masa depan. Penegakan hukum yang lebih jelas dan tegas juga akan membantu meminimalisir pelanggaran lalu lintas dan meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan di jalan raya.

Berdasarkan ketentuan Pasal 234 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa:

Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pemilik barang, dan/atau pihak ketiga akibat kelalaian pengemudi.

Ketentuan ini mengatur bahwa dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas, pengemudi bertanggung jawab secara pribadi untuk mengganti kerugian yang timbul akibat kelalaian atau kesalahannya. Pasal 191 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa:

Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.

Menurut Pasal 523 KUHD mengenai pengangkutan orang di laut, menyatakan bahwa:

Si pengangkut harus menanggung terhadap segala perbuatan dari mereka yang dipekerjakannya, dan terhadap segala benda yang dipakai dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut.

Seorang pengusaha memiliki tanggung jawab penuh atas segala akibat yang ditimbulkan oleh perbuatan melawan hukum atau kelalaian yang dilakukan oleh pegawai atau buruh bawahannya. Dalam kasus kerugian yang dialami oleh penumpang, pemilik barang, atau pihak ketiga

akibat kelalaian pengemudi, perusahaan tersebut harus bertanggung jawab. Hal ini menegaskan bahwa perusahaan harus menanggung segala risiko yang timbul dari tindakan atau kelalaian pegawainya, memastikan perlindungan dan kompensasi bagi pihak-pihak yang dirugikan dalam rangka mempertahankan integritas dan kepercayaan terhadap operasional perusahaan.

Pihak pemilik atau perusahaan dari kendaraan angkutan umum juga memiliki kewajiban yaitu mengikuti asuransi, guna meringankan beban dalam menghadapi kerugian, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan bahwa:

Pasal 188

Perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

Pasal 189

Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188.

Pasal 237

- a. Perusahaan Angkutan Umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan
- b. Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan.

Apabila perusahaan angkutan umum tidak mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya sebagaimana yang dijelaskan, maka perusahaan angkutan akan dikenakan sanksi. Hal ini telah

diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyatakan bahwa:

Pasal 309

Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Perusahaan memang wajib mengasuransikan tanggung jawabnya guna meringankan beban dalam menghadapi kerugian. Hal ini penting untuk memastikan bahwa perusahaan memiliki perlindungan finansial yang memadai ketika menghadapi situasi yang tidak terduga, namun asuransi tersebut tidak dapat melepaskan tanggung jawab perusahaan untuk memberikan kompensasi kepada penumpang yang mengalami kerugian, menurut H.M.N Purwosutjipto:

Pembayaran ganti kerugian pertanggungan berdasarkan PP-17/65 ini tidak mengurangi tanggung jawab pengangkut, jadi penumpang sesudah menerima uang santunan dari asuransi Jasa Raharja masih berhak untuk menuntut ganti rugi kerugian kepada pengangkut, bila ada alasan untuk itu.⁷

Perusahaan Otobus yang penulis teliti meliputi PT. NPM, PT. ANS, dan PT. Transport Express Jaya. Ketiga perusahaan ini memiliki peran penting dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang di Indonesia. Sebagai penyedia jasa transportasi, mereka memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan keselamatan dan kenyamanan penumpang.

Kewajiban ini mencakup berbagai aspek, mulai dari pemeliharaan armada

⁷ H.M.N. Purwosutjipto, 1983, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III*, Djambatan, Jakarta, hlm. 63.

bus, pelatihan sopir, hingga manajemen rute dan waktu keberangkatan.

Dalam praktek penyelenggaraan pengangkutan penumpang, seringkali terjadi situasi dimana ketiga Perusahaan Otobus tersebut tidak bisa menghindari diri dari masalah yang merugikan penumpang. Masalah-masalah ini dapat beragam, mulai dari keterlambatan keberangkatan, kerusakan pada armada, hingga pelayanan yang tidak sesuai dengan standar yang dijanjikan. Dalam beberapa kasus, masalah tersebut bahkan berujung pada kecelakaan yang menimbulkan kerugian materiil maupun non-materiil bagi penumpang.

Kondisi-kondisi di atas menunjukkan bahwa meskipun ketiga Perusahaan Otobus ini telah berusaha semaksimal mungkin untuk memenuhi tanggung jawab mereka, realita di lapangan membawa tantangan yang kompleks. Ketika perusahaan tidak mampu memenuhi kewajiban mereka dengan baik, hal ini dapat dianggap sebagai bentuk wanprestasi. Wanprestasi ini merujuk pada kegagalan dalam melaksanakan kewajiban kontraktual yang dapat menimbulkan dampak negatif terhadap konsumen.

Beberapa fakta yang dikategorikan sebagai bentuk wanprestasi oleh ketiga Perusahaan Otobus tersebut mencakup kegagalan dalam memberikan keselamatan dan keamanan pengangkutan kepada penumpang, yang diwujudkan melalui terjadinya kecelakaan angkutan. Kecelakaan tersebut tidak hanya menyebabkan penumpang mengalami luka-luka, tetapi juga dapat mengakibatkan cacat permanen, kehilangan

barang, atau kerusakan pada barang bawaan milik penumpang. Ketidakmampuan perusahaan untuk menjamin aspek-aspek fundamental ini menunjukkan pelanggaran serius terhadap kewajiban kontraktual yang mereka emban, merugikan penumpang dan menurunkan tingkat kepercayaan publik terhadap layanan yang disediakan oleh PT. NPM, PT. ANS, dan PT. Transport Express Jaya.

Sehubungan dengan hal tersebut, penumpang sebagai konsumen pengguna jasa angkutan umum berhak untuk mendapat ganti kerugian sebagai kompensasi atas kerugian yang diderita. Hak ini muncul sebagai bentuk perlindungan terhadap konsumen yang menggunakan jasa transportasi publik. Ketika terjadi kecelakaan, penumpang mengalami kerugian baik materiil maupun non-materiil, seperti luka fisik, trauma, dan kehilangan harta benda atau barang bawaan. Perusahaan Otobus harus bertanggung jawab dalam memberikan kompensasi yang layak kepada penumpang yang menjadi korban kecelakaan tersebut.

Salah satu Perusahaan Otobus yang penulis teliti adalah PT. Naikilah Perusahaan Minang (PT. NPM). PT. NPM berdiri pada tanggal 1 November 1937 yang didirikan oleh Bahauddin Sutan Barbangso Nan Kuniang dan kini perusahaan ini dikelola oleh generasi ketiga yaitu Angga Vircansa Chairul. Konsumen atau target pasar dari perusahaan ini yaitu masyarakat umum. Penulis memilih PT. NPM dikarenakan perusahaan ini adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa angkutan penumpang. PT. NPM memiliki loket atau perwakilan yang tersebar di berbagai daerah

yaitu Sumatera Barat, Sumatera Utara, Pekanbaru, Jambi, Bandar Lampung, dan Jabodetabek. Berdasarkan wawancara dengan Bapak Rusdi Warman selaku Manager Keuangan PT. NPM mengatakan bahwa:

PT. NPM memiliki banyak rute, antara lain Sumatera Barat-Jakarta, Sumatera Barat-Jabodetabek, Sumatera Barat-Jambi, Sumatera Barat-Medan, Sumatera Barat-Bandung, Jabodetabek-Sumatera Barat, Bandung-Sumatera Barat, Lampung-Sumatera Barat, Serang-Sumatera Barat, dan Pelabuhan Merak-Sumatera Barat dan untuk keberangkatan sehari itu ada 4 bus yang berangkat dan setiap hari seperti itu.⁸

PT. NPM terletak di jalan Ahmad Yani, Padang Panjang, Sumatera Barat, merupakan kantor pusat yang berada di Padang Panjang. Hubungan hukum antara PT. NPM dengan penumpangnya tercipta dari suatu perjanjian pengangkutan yang ditandai dengan cara melakukan pemesanan melalui telepon seluler atau secara *online*. Hubungan hukum yang ada antara PT. NPM dengan penumpang mengakibatkan PT. NPM sebagai pelaku usaha harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang apabila terjadi wanprestasi.

Berdasarkan hasil wawancara dari pra-penelitian yang dilakukan oleh peneliti kepada pihak PT. NPM yang dilakukan bersama Bapak Rusdi Warman selaku Manager Keuangan PT. NPM mengatakan:

Didapatkan bahwasannya terdapat kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tanggal 23 Maret 2023 yaitu Bus NPM dengan nomor polisi BA 7332 NU menabrak rumah warga di Jalan Lintas Jambi – Muaro Bungo tepatnya di kelurahan Pasar Tembesi yang menyebabkan penumpang luka-luka dan kerugian dialami pemilik rumah yang hancur usai dihantam bus.⁹

⁸ Hasil Wawancara dengan Bapak Rusdi Warman, selaku Manager Keuangan PT. NPM, pada tanggal 20 Februari 2024.

⁹ Hasil Wawancara dengan Bapak Rusdi Warman, selaku Manager Keuangan PT. NPM, pada tanggal 20 Februari 2024.

Pihak PT. NPM wajib memberikan ganti kerugian yang diderita oleh penumpang. Penumpang yang mengalami luka-luka tersebut hanya diberikan pengobatan saja dan penumpang harus melakukan klaim asuransi ke Jasa Raharja. Ternyata pihak PT. NPM hanya bisa mengganti kerugian dalam bentuk pengobatan saja dan tidak memberikan kompensasi terhadap penumpang tersebut. Hal ini tidak sesuai dengan kutipan dari Purwosutjipto sebelumnya.

Berdasarkan uraian permasalahan di atas, penulis merasa perlu dan penting untuk dilakukannya sebuah penelitian yang mendalam. Penulis tertarik untuk menganalisis sejauh mana tanggung jawab perusahaan otobus dalam memberikan perlindungan dan ganti rugi kepada penumpang yang mengalami kecelakaan. Oleh karena itu penulis mengangkat sebuah judul, **“TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN OTOBUS YANG BERADA DI SUMATRA BARAT TERHADAP PENUMPANG YANG MENGALAMI KECELAKAAN LALU LINTAS”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah penulis sampaikan, adapun beberapa rumusan masalah yang akan penulis bahas pada penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab Perusahaan Otobus terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan lalu lintas?
2. Apa kendala yang dialami oleh pihak pengangkut dan penumpang dalam pelaksanaan ganti rugi?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah penulis uraikan diatas, adapun tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui tanggung jawab Perusahaan Otobus terhadap penumpang jika terjadinya kecelakaan lalu lintas.
2. Untuk mengetahui kendala yang dialami oleh pihak pengangkut dan penumpang dalam pelaksanaan ganti rugi.

D. Manfaat Penelitian

Melalui penulisan ini diharapkan dapat memperoleh manfaat baik secara teoritis maupun praktis serta dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang membutuhkan. Adapun manfaat yang diharapkan dari penulis sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Diharapkan hasil penelitian ini dapat menambah kemampuan penulis dalam bidang penelitian dan penulisan karya ilmiah khususnya mengenai Hukum Perdata yang dapat memberikan sumbangan pemikiran serta menambah wawasan bagi pembaca di bidang pengangkutan.
 - b. Untuk menerapkan ilmu yang telah penulis peroleh selama perkuliahan sehingga dapat melakukan penelitian ini dengan baik.
 - c. Menambah referensi atau literatur

2. Manfaat Praktis

- a. Diharapkan hasil penelitian ini dapat bermanfaat sebagai informasi atau pembelajaran bagi pihak-pihak terkait tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan pada Perusahaan Otobus.
- b. Diharapkan memberikan kontribusi dalam perkembangan ilmu hukum perdata khususnya tentang tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan pada Perusahaan Otobus.

E. Metode Penelitian

Penelitian hukum bertujuan untuk mempelajari sesuatu atau fenomena hukum tertentu dengan cara menganalisis faktor-faktor hukum, mengkajinya secara menyeluruh, dan mencari pemecahan masalah yang timbul berdasarkan kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistem, dan pemikiran tertentu. Metode penelitian adalah kegiatan manusia untuk menjawab pertanyaan hukum yang ilmiah dan praktis, baik asas hukum dan norma hukum yang hidup dan berkembang di masyarakat. Metode tersebut pada dasarnya memberikan panduan tentang cara mengkaji, menganalisis, dan memahami lingkungan yang dihadapi para ilmuwan. Penelitian membutuhkan data konkret, dan jawaban ilmiah sesuai dengan data dan fakta dari praktik serta data dari literatur.¹⁰ Agar bisa mencapai tujuan sesuai dengan judul yang ditetapkan, metode penelitian yang

¹⁰ Soejono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia Pers, Jakarta, hlm. 6.

digunakan oleh penulis adalah:

1. Metode Pendekatan

Untuk menemukan solusi dari permasalahan yang telah dipaparkan sebelumnya. Penulis pada penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis empiris. Yuridis empiris adalah pendekatan yang mengutamakan pada aturan/yuridis yang dipadukan dengan menelaah fakta-fakta terkait dengan penelitian, yuridis empiris dilakukan berdasarkan permasalahan-permasalahan yang terjadi dalam masyarakat, maupun pelaksanaan hukum oleh lembaga-lembaga sosial, mengenai hal tersebut dapat dilihat dari fakta-fakta yang terjadi di lapangan terkait tanggung jawab perusahaan otobus terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan lalu lintas.

2. Sifat Penelitian

Sifat dari penelitian ini adalah deskriptif, yaitu suatu penelitian bertujuan untuk memberikan gambaran analisis terhadap fakta yang didapat dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk memperoleh gambaran menyeluruh tentang tanggung jawab perusahaan otobus yang berada di Sumatra Barat terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan lalu lintas.

3. Sumber Data

a. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Sumber yang diperoleh langsung dari lapangan melalui wawancara dengan beberapa narasumber berkaitan dengan objek

penelitian yang dilakukan kepada penumpang bus angkutan kota serta pihak Perusahaan Otobus sebagai pelaku usaha dalam angkutan bus antar kota di Sumatra Barat.

b. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Pengumpulan data untuk memperoleh keterangan dan data dengan mempelajari buku-buku, dokumen-dokumen yang berkaitan dengan objek penelitian kepustakaan ini dilakukan di:

- a) Perpustakaan Universitas Andalas
- b) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas
- c) Buku-buku dan bahan kuliah yang dimiliki penulis
- d) Literatur dari internet

4. Jenis Data

Sesuai dengan hal yang akan diteliti dan pendekatan masalah digunakan, maka penelitian ini menggunakan sumber data:

a. Data Primer

Data Primer berhubungan dengan data yang diperoleh langsung dari sumber baik wawancara, observasi, maupun laporan-laporan dalam bentuk dokumen tidak resmi yang kemudian diolah oleh peneliti.¹¹

b. Data Sekunder

Data Sekunder berhubungan dengan data yang diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku-buku yang berhubungan

¹¹ Zainuddin Ali, 2011, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 175.

dengan objek penelitian, hasil penelitian dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, disertasi, dan peraturan perundang-undangan. Data Sekunder berupa:

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum yang mengikat secara yuridis, terdiri dari peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan objek penelitian, yang terdiri atas:

- a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945)
- b) Burgerlijk Wetboek (BW)
- c) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)
- d) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- e) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
- f) Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang;
- g) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Umum.
- h) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum yang memiliki kaitan dengan bahan hukum primer yang terdiri dari:

- a) Buku-buku mengenai Pengangkutan
- b) Karya ilmiah yang berkaitan dengan objek penulisan

3) Bahan Hukum Tersier

Yaitu bahan petunjuk/penjelasan mengenai bahan hukum primer atau sekunder. Contoh bahan hukum tersier ini seperti kamus, majalah, surat kabar, dan sebagainya.

5. Teknik Pengambilan Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi adalah suatu unit atau keseluruhan dari objek penelitian. Populasi merupakan suatu cara meneliti subjek ataupun objek yang ada dalam sebuah wilayah dengan karakter yang ditetapkan oleh peneliti. Populasi dalam penelitian ini adalah Perusahaan Otobus yang berada di Sumatra Barat dan yang sudah berubah dari PO menjadi PT sehingga penulis meneliti yaitu PT. ANS, PT. Transport Express Jaya, PT. MPM, PT. Putra Transindo Mulya, PT. NPM, PT. Miyor, PT. ALS, PT. ABS.

b. Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang termasuk himpunan atau sebagian dari populasi yang telah ditentukan oleh peneliti. Teknik *sampling* yang diterapkan dalam penelitian ini

yaitu *non-probability sampling* dengan cara *purposive sampling*, yaitu penarikan sampel dengan mengambil subjek berdasarkan indikator tertentu. Walaupun demikian sampel yang diambil dianggap dapat mewakili populasi. Terdapat tiga sampel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu PT. Naikilah Perusahaan Minang (NPM), PT. Anas Nasional Sejahtera (ANS), dan PT. Transport Express Jaya.

6. Teknik Pengumpulan Data

a. Studi Dokumen

Studi dokumen yaitu perolehan data melalui kajian dan hasil pembelajaran atas bahan pustaka. Pengumpulan dan pemeriksaan dokumen dan kepustakaan akan didapat melalui penelusuran atas hal-hal yang dianggap memberikan informasi. Adapun bahan yang digunakan dalam studi dokumen yaitu peraturan perundang-undangan, buku, serta jurnal yang terkait dengan pengangkutan.

b. Wawancara

Wawancara merupakan salah satu teknik pengumpulan data untuk penelitian lapangan. Wawancara adalah suatu proses tanya jawab dalam sebuah penelitian yang berlangsung secara lisan yang mana dilakukan oleh dua orang atau lebih bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi atau keterangan-keterangan. Pada penelitian ini, wawancara akan dilakukan di PT.

Naikilah Perusahaan Minang (NPM), PT. Anas Nasional Sejahtera (ANS), dan PT. Transport Express Jaya.

7. Pengolahan dan Analisis Data

a. Pengolahan data

Suatu kegiatan yang merupakan hasil pengumpulan data yang diperoleh sehingga siap untuk dianalisis. Data yang telah didapat dan diolah melalui proses *editing* dan proses *tabulating* yaitu meneliti kembali terhadap catatan-catatan, informasi yang telah dikumpulkan sehingga meningkatkan mutu data yang hendak dianalisis. Menggunakan *editing* ini nantinya penulis akan membahas permasalahan yang terjadi dan membandingkan dengan peraturan yang ada apakah telah sesuai atau tidak. Menggunakan *tabulating* penulis akan memasukkan beberapa data yang sudah dikelompokkan sebelumnya ke dalam sebuah tabel sehingga data-data yang sudah dikelompokkan tadi lebih ringkas dan dapat mudah dipahami.

b. Analisis data

Analisis data Merupakan suatu proses penguraian secara sistematis dan konsistensi terhadap gejala-gejala berdasarkan sifat penelitian ini yang bersifat deskriptif analisis dan data yang terkumpul dalam penelitian ini data kepustakaan maupun lapangan, analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif.¹²

¹² *Ibid*, hlm. 107.

Uraian data penelitian yang tidak berupa angka sehingga tidak digunakan analisa memakai rumus statistik, tetapi dengan menguraikan kalimat-kalimat yang merupakan pandangan para pakar, peraturan perundang-undangan, yang memberikan gambaran secara detail dan kejelasan mengenai permasalahan sehingga dapat memperoleh gambaran yang baru atau menguatkan suatu gambaran yang ada maupun sebaliknya.

