

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pengangkutan atau biasa disebut dengan transportasi, merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pengangkutan adalah kegiatan dari transportasi memindahkan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain, maka demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan/pengiriman barang-barangnya ke tempat lain. Jika dilihat dari letak geografisnya, Indonesia merupakan Negara kepulauan. Sehingga peranan pengangkutan nampak penting. Dengan keadaan Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau, memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, laut udara agar menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

Keberadaan kegiatan pengangkutan tidak dapat dipisahkan dari kegiatan atau aktivitas kehidupan manusia sehari-hari, pengangkutan melambangkan perkembangan peradaban manusia, khususnya dalam bidang teknologi dan transportasi, hal ini diperkuat oleh Abdul Kadir Muhammad yang menyatakan bahwa :

“salah satu barometer penentu kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan maupun teknologi yang dipergunakan masyarakat tersebut dalam kegiatan pengangkutan”<sup>1</sup>

Pengangkutan terdiri dari tiga jenis yaitu dapat dilakukan melalui udara, laut dan darat untuk mengangkut orang dan barang. hal tersebut mengalami perkembangan akibat kemajuan kehidupan dan teknologi aturan hukum. Zainal Asikin menyatakan bahwa :

“Perjanjian pengangkutan adalah suatu peristiwa yang telah mengikat seseorang untuk melaksanakan pengangkutan karena orang tersebut telah

---

<sup>1</sup> Abdul Kadir Muhammad, 2010, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 27

berjanji untuk melaksanakannya, sedang orang lain telah pula berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal yang berupa memberikan sesuatu yang berupa pemberian imbalan atau upah”<sup>2</sup>

Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan yang membuktikan bahwa perjanjian tersebut telah terjadi. Menurut Abdul Kadir Muhammad, 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.

Dalam kerangka ini, pengangkutan menjadi suatu jasa yang biasa digunakan dalam kegiatan jual beli maupun antar jemput orang jarak jauh.<sup>3</sup> Dalam buku Hukum Dagang karangan Zainal Asikin, H.M.N Purwosutjipto menyatakan :

“sifat dari perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban-kewajiban sendiri-sendiri. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dari suatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan penumpang berkewajiban untuk membayar uang angkutan”<sup>4</sup>

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

---

<sup>2</sup> Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012. Hlm 122

<sup>3</sup> Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat , Laut, dan Udara*, Cet. 1, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 21

<sup>4</sup> Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, hlm 153

memiliki tanggung jawab penuh mengenai seluruh hal yang berkaitan tentang tugasnya, yakni melaksanakan kegiatan angkutan.

Perjanjian pengangkutan selain diatur dalam UULLAJ, diatur pula dalam KUHD. Dalam pasal 522 KUHD tentang pengangkutan orang :

“Pengangkut berkewajiban untuk mengangkut orang atau penumpang dengan selamat sampai ditempat tujuan, sehingga dia bertanggung jawab atas segala kerugian atau luka-luka yang diderita oleh penumpang, yang disebabkan karena atau berhubung, dengan pengangkutan yang diselenggarakan itu”

H.M.N Purwosutjipto menyatakan bahwa :

“Bila terjadi apa-apa yang merugikan penumpang, maka pengangkut dianggap berbuat melawan hukum terhadap penumpang, dan penumpang yang menderita kerugian itu dapat menuntut ganti kerugian kepada pengangkut berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”<sup>5</sup>

Disamping itu H.M.N 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.

H.M.N Purwosutjipto menjelaskan lebih rinci bahwasanya 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 dipersalahkan menurut hukum perdata, pidana atau perjanjian internasional yang bersangkutan. Dengan ini, jika penumpang sudah menerima ganti

---

<sup>5</sup> H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta. 2007, hlm 52

rugi dari pihak asuransi maka penumpang masih berhak untuk menuntut ganti rugi kepada pengangkut, bila ada alasan untuk itu.<sup>6</sup>

Selanjutnya pasal 188 menyebutkan :

“Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan”.

Selain itu Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pada pasal 190 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan :

“Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum dapat menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat jika Penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan”

Selanjutnya pada pasal 191 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa :

“Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.”

Selanjutnya Pada Pasal 192 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa :

- (1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang
- (2) Kerugian dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan
- (3) Tanggung jawab dimulai sejak Penumpang diangkut dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati

Kemudian, hak-hak dan kewajiban penumpang/konsumen yang harus dilindungi diatur dalam Pasal 4 dan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

---

<sup>6</sup> *Ibid*, hlm. 68

Pasal 4 Undang-Undang No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Kosumen.

Hak konsumen menyebutkan :

- a) hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan, dan keselamatan dalam mengonsumsi barang dan/atau jasa
- b) hak untuk memilih dan mendapatkan barang dan/atau jasa sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan
- c) hak atas informasi yang benar, jelas, jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa
- d) hak untuk didengar pendapat atau keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan
- e) hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif
- f) hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian, atau tidak sebagaimana mestinya.

Pasal 5 Undang-Undang No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Kosumen.

Kewajiban konsumen adalah :

- a) membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang/atau jasa demi keamanan dan keselamatan
- b) beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa
- c) membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati
- d) mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut

Saat ini 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.

Pada hari jumat, tanggal 28 oktober 2022, salah satu armada bus PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) mengalami kecelakaan di Jalan Lintas Sumatera tepatnya di Desa Aek Badak Jae, Kecamatan Sayur Matinggi, Kabupaten Tapanuli Selatan, Sumatera Utara. Insiden tersebut terjadi sekitar pukul 05.05 WIB. Bus ALS dengan nopol BK 7621 DP yang berangkat dari Kota Medan menuju Kota Padang dengan jumlah penumpang kurang lebih 36 orang. Berdasarkan keterangan dari salah satu

penumpang bus, awalnya bus melaju dengan kecepatan normal hingga tiba-tiba sebuah sepeda motor melaju kencang dari arah berlawanan. Kemudian supir bus tersebut langsung membanting setir keluar jalur hingga hilang Kendali dan menyebabkan bus tersebut terjun kedalam jurang sedalam empat meter. Akibat kejadian ini menyebabkan 12 korban, 11 luka ringan, 1 meninggal dunia. Korban meninggal dunia merupakan Mustafa Bakri, seorang anak laki-laki berusia 14 tahun yang berasal dari Bahorok, Bukit Lawang, Langkat, Sumatera Utara.<sup>7</sup>

Hal serupa juga terjadi pada hari senin tepatnya pada tanggal 15 April 2024, salah satu armada bus PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) mengalami kecelakaan di Jalan Raya Bukittinggi-Malalak tepatnya di Jorong Nyiur, Nagari Malalak Selatan, Kecamatan Malak, Kabupaten Agam, Sumatera Barat. Insiden tersebut terjadi sekitar pukul 15.30 WIB. Bus ALS dengan nopol BK 7371 UD yang berangkat dari Kota Medan menuju Kota Jakarta dengan jumlah penumpang kurang lebih 49 orang. Berdasarkan keterangan dari salah satu penumpang bus, awalnya bus melaju dengan kecepatan tinggi hingga memasuki medan turunan dan tikungan tajam sehingga supir kehilangan kendali. Akibat kejadian ini menyebabkan 42 korban, 33 luka ringan, 8 luka berat, 1 meninggal dunia.<sup>8</sup>

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 supir travel dia 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

---

<sup>7</sup> Diduga Hilang Kendali, Bus ALS Masuk Jurang di Tapsel, <https://detik.com>, dikunjungi pada 18 Juni Jam 13.00

<sup>8</sup> Kecelakaan Maut Bus ALS di Sumbar, Supir Jadi Tersangka, <https://regional.kompas.com>, dikunjungi pada 18 Juni Jam 13.15

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 PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) bertanggung jawab penuh atas kerugian yang disebabkan oleh dirinya sendiri atau juga oleh supir yang bekerja dengan pemilik usaha ALS.

Dalam buku Pengertian Hukum Pokok Hukum Dagang Indonesia “Hukum Pengangkutan” Jilid 3, H.M.N Purwosutjipto menyatakan bahwa :

“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) pertanggung jawaban 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 pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang”<sup>9</sup>

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

Penumpang atau korban kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan dan kelalaian pihak pengangkut dalam penyelenggaraan pengangkutan seharusnya menerima dana sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan RI Nomor : KEP.15/PMK.010/2017 tanggal 13 Februari 2017, dimana korban meninggal dunia menerima dana sebesar Rp. 50.000.000, cacat tetap sebesar Rp. 50.0000.000, luka berat dan luka ringan dengan perawatan maksimal Rp. 20.000.000, korban meninggal dunia tanpa ahli waris diberikan biaya pemakaman sebesar Rp. 4.000.000, biaya tambahan (P3K) sebesar Rp. 1.000.000 dan biaya tambahan (ambulance) sebesar Rp. 500.000. Akan tetapi, dana santunan tersebut pada proses pelaksanaannya tidak sesuai dengan norma dan peraturan yang berlaku.

---

<sup>9</sup> H.M.N Purwosutjipto, S.H, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia “Hukum Pengangkutan”* Jilid 3, Jakarta, Djambatan, hlm. 64.



Dari penjelasan dan uraian diatas, mengenai hak dan kewajiban serta tanggung jawab dari pihak yang bersangkutan maka menimbulkan pertanyaan bagi penulis yaitu bagaimana bentuk tanggung jawab Jasa angkutan umum terhadap penumpang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan. Oleh karena itu, timbullah ketertarikan penulis untuk mengangkat sebuah penelitian yang berjudul **“GANTI RUGI DAN PELAKSANAAN JASA ANGKUTAN UMUM TERHADAP PENUMPANG YANG MENGALAMI KECELEKAAN PADA PERUSAHAAN BUS P.T ANTAR LINTAS SUMATERA”**.

**B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana Proses Penuntutan Ganti Rugi Yang Dapat Dilakukan Penumpang Dalam Mengklaim Ganti Rugi Tersebut ?
2. Bagaimana Bentuk Pelaksanaan Ganti Rugi Yang Dilakukan Oleh Jasa Angkutan Umum Bagi Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan ?
3. Bagaimana Upaya Yang Dapat Dilakukan Penumpang Dalam Mengklaim Ganti Rugi Tersebut Bila Tidak Dibayarkan Oleh Pengangkut ?

**C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui proses ganti rugi yang dapat dilakukan penumpang dalam mengklaim ganti rugi akibat kecelakaan
2. Untuk mengetahui bentuk pelaksanaan ganti rugi yang dilakukan oleh jasa angkutan umum bagi penumpang yang mengalami kecelakaan
3. Untuk mengetahui upaya yang dapat dilakukan penumpang dalam mengklaim ganti rugi bila tidak dibayarkan oleh pengangkut

**D. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan mempunyai kegunaan dan manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat berguna dan menambah pengetahuan penulis serta menambah informasi khususnya tentang ganti rugi dan pelaksanaan jasa angkutan umum terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan. Penulis berharap hasil penelitian ini bermanfaat dan bisa menambah referensi kepustakaan di bidang Hukum Perdata terutama pada aspek hukum pengangkutan.

## 2. Manfaat Praktis

- a. Diharapkan PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) dan jasa angkutan umum lainnya dapat memberikan tanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kerugian sesuai dengan UU dan Peraturan yang berlaku
- b. Diharapkan pengguna jasa angkutan umum dapat memahami terkait perjanjian pengangkutan yang sesuai dengan UU dan Peraturan yang berlaku

## E. Metode Penelitian

Menurut Ade Saptomo, metode ilmiah adalah :

“metode pada hakikatnya bermakna memberikan pedoman dan/atau acuan tentang bagaimana cara seseorang mempelajari, menganalisis, dan memahami hukum sehingga sampai pada kesimpulan yang relatif benar dan komprehensif”<sup>10</sup>

Untuk memperoleh data yang konkret sebagai bahan dalam penulisan ini, maka metode yang akan dilakukan adalah:

### 1. Metode Pendekatan

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan masalah yang dilakukan secara yuridis empiris, atau disebut dengan penelitian lapangan yaitu

---

<sup>10</sup> Ade Saptomo, 2007, *Pokok-Pokok Metode Penelitian Hukum*, Unesa University Press, Surabaya, hlm. 59

mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataannya di masyarakat. Suharsimi Arikunto menyatakan bahwa :

“penelitian empiris adalah penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudian menuju kepada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah”<sup>11</sup>

## 2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian ini adalah deskriptif, yakni suatu penelitian yang memiliki tujuan untuk memberikan gambaran secara analitis mengenai permasalahan- permasalahan yang penulis angkat berdasarkan dengan data yang diperoleh.

## 3. Sumber dan Jenis Data

### a. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

#### a) 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 lain :

- 1) Perpustakaan Universitas Andalas
- 2) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas
- 3) Milik Pribadi Penulis
- 4) Website Internet

#### b) Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Penelitian lapangan dalam penelitian ini dilakukan dengan mengunjungi dan mewawancarai secara langsung maupun via

---

<sup>11</sup> Suharsimi Arikunto, 2012, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Pokok*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 126

online dengan pihak-pihak yang berkaitan dengan Tanggung Jawab  
Jasa Angkutan Umum Terhadap Penumpang Yang Mengalami  
Kerugian Akibat Kecelakaan

b. Jenis Data

1) Data Primer

Data primer merupakan 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 serta dokumen peraturan yang mengikat dan ditetapkan oleh pihak yang berwenang.

2) Data Sekunder

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:

1. Bahan Hukum Primer

Menurut Peter Mahmud Marzuki bahan hukum primer merupakan :  
“bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya memiliki otoritas”<sup>12</sup>

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:

a) Undang-Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945

---

<sup>12</sup> Peter Mahmud Marzuki, 2011, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, hlm. 141

- b) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)
- c) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
- d) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- e) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Peransuransian
- f) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang

## 2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah dokumen atau bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti 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

## 3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan yang diperoleh dari petunjuk atau penjelasan mengenai bahan hukum primer atau bahan hukum sekunder yang berasal dari kamus, ensiklopedia, surat kabar, dan sebagainya.

## 4. Populasi dan Sampel

### a. Populasi

Populasi adalah sekelompok subjek atau data dengan karakteristik tertentu. Dalam populasi dijelaskan secara spesifik tentang siapa atau golongan mana yang menjadi sasaran penelitian tersebut. Jadi, populasi

yaitu keseluruhan sasaran yang seharusnya diteliti dan pada populasi ini hasil penelitian diberlakukan. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh korban kecelakaan bus PT Antar Lintas Sumatera yang terjadi di Kecamatan Sayur Matinggi pada tanggal 28 Oktober 2022 dan kecelakaan yang terjadi di Kecamatan Malalak pada tanggal 15 April 2024.

b. Sampel

Sampel adalah sebagian dari populasi yang akan diambil untuk diteliti dan hasil penelitiannya digunakan sebagai representasi dari populasi secara keseluruhan. Jadi, sampel penelitian merupakan bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling* atau sampel bertujuan. Sampel dalam penelitian ini adalah 4 korban yaitu 2 korban pada kecelakaan bus PT Antar Lintas Sumatera di Kecamatan Sayur Matinggi pada tanggal 28 Oktober 2022 dan 2 korban pada kecelakaan di Kecamatan Malalak pada tanggal 15 April 2024.

## 5. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data yang akan digunakan, penulis melakukan studi dokumen dan juga wawancara.

a. Studi Dokumen

Studi dokumen bagi penelitian hukum meliputi studi bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Studi dokumen merupakan data yang diambil dari tempat penelitian. Dalam hal ini, dokumen yang akan diidentifikasi adalah data penumpang di PT. Antar Lintas Sumatera.

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 dengan Tanggung Jawab Jasa Angkutan Umum Penumpang Yang Mengalami Kerugian Akibat Kecelakaan.

**6. Pengolahan dan Analisis Data**

1. Pengolahan Data

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.

2. Analisis Data

Analisis data yang akan digunakan yaitu dengan pendekatan kualitatif, yaitu analisis data yang tidak menggunakan rumus statistik karena tidak berupa angka melainkan dengan cara menggunakan pendekatan terhadap peraturan perundang-undangan, teori dan ilmu hukum, pendapat para ahli, dan data yang peneliti peroleh di lapangan dan disusun dengan kalimat dari peneliti sehingga tercapai kesimpulan dari peneliti.

## **F. Sistematika Penulisan**

### **BAB I: PENDAHULUAN**

Bab pendahuluan berisi uraian mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

### **BAB II: TINJAUAN KEPUSTAKAAN**

Dalam bab tinjauan kepustakaan dijelaskan mengenai tinjauan kepustakaan berupa teori dan dasar hukum dengan bersumber pada bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Tujuannya agar permasalahan yang akan diteliti berkaitan dengan teori dan dasar hukum yang berkaitan. Tinjauan kepustakaan pada penelitian ini terdiri dari:

#### **A. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian**

1. Pengertian dan Pengaturan Perjanjian
2. Syarat sah perjanjian
3. Asas-Asas Perjanjian
4. Berakhirnya Perjanjian
5. Wanprestasi
6. Keadaan Kahar (Force Major)

#### **B. Tinjauan Khusus Perjanjian Pengangkutan**

1. Pengertian Pengangkutan
2. Pengertian Perjanjian Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan
3. Tujuan dan Unsur-Unsur Pengangkutan
4. Macam-Macam Perjanjian Pengangkutan

#### **C. Hubungan Perjanjian Pengangkutan dengan Perjanjian Asuransi**

1. Pengertian Asuransi
2. Jenis-Jenis Asuransi
3. Perjanjian Asuransi





#### 4. Terjadinya Perjanjian Pengangkutan dan Asuransi

### **BAB III: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini penulis akan menguraikan hasil penelitian mengenai pelaksanaan ganti rugi jasa angkutan umum terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan pada perusahaan bus PT Antar Lintas Sumatera. Hasil penelitian ini akan mengkaji dan menunjukkan mengenai pelaksanaan ganti rugi jasa angkutan umum terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan serta penjelasan lainnya yang akan mengikuti pembahasan yang telah dipaparkan oleh penulis.

### **BAB IV: PENUTUP**

Penutup merupakan bab terakhir dalam penelitian ini yang memuat kesimpulan dan saran. Kesimpulan akan berisi jawaban dari rumusan masalah yang akan diteliti, sedangkan pada saran akan dimasukkan gagasan yang bersifat solutif bagi permasalahan yang diteliti.

