

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pengangkutan merupakan salah satu aktivitas penting dalam kehidupan manusia. Istilah pengangkutan berasal dari kata angkut yang berarti mengangkut dan membawa, sedangkan istilah pengangkutan dapat diartikan sebagai pembawaan barang-barang atau orang-orang (penumpang).¹ Pengertian pengangkutan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (yang selanjutnya disebut dengan UU LLAJ) pada Pasal 1 angka 3 menyatakan bahwa: “Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.”²

Penyelenggaraan angkutan orang melalui jalan tidak hanya diatur dalam UU LLAJ, tetapi juga dijabarkan lebih lanjut dalam peraturan pelaksana sebagai bentuk pengaturan teknis dan administratif. Ketentuan tersebut dimaksudkan untuk menjamin keselamatan penumpang serta memastikan kendaraan angkutan umum beroperasi sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

Salah satu peraturan pelaksana yang relevan adalah Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, yang mengatur persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, termasuk sistem pengereman dan kewajiban pemeliharaan kendaraan secara berkala. Selain itu, Peraturan Pemerintah Nomor

¹Sigit Supto Nugroho dan Hilman Syahrial, 2019, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Pustaka Itizam, Solo, hlm. 8.

² Pasal 1 angka 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menegaskan kewajiban perusahaan angkutan umum untuk memiliki izin penyelenggaraan dan memastikan kendaraan yang dioperasikan telah lulus uji berkala kendaraan bermotor. Kewajiban tersebut merupakan bentuk tanggung jawab hukum pengangkut dalam menjamin keselamatan penumpang selama proses pengangkutan.

Pengaturan mengenai keselamatan angkutan jalan juga diperkuat melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, yang mewajibkan perusahaan untuk menerapkan pengelolaan keselamatan secara sistematis dan berkelanjutan.

Kegiatan pengangkutan tidak hanya berfungsi memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, tetapi juga menjadi sarana yang mendukung pertumbuhan ekonomi, sosial, dan budaya. Menurut pendapat H.M.N Purwosutjipto pengangkutan adalah: “Perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.”³

Pengangkutan memegang peran penting terutama dalam memperlancar arus barang maupun jasa, yang tidak dapat lepas dari aktivitas sehari-hari kehidupan bermasyarakat. H.M.N. Purwosutjipto menjelaskan bahwa, fungsi pengangkutan yaitu memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.⁴ Abdulkadir

³ H.M.N. Purwosutjipto, 2015, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia “Hukum Pengangkutan” Jilid 3*, Djambatan, Jakarta, hlm. 2.

⁴ *Ibid.*

Muhammad mengemukakan bahwa: “Pengangkutan merupakan serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat angkut, kemudian dibawa menuju ke tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penuruan di tempat tujuan”.⁵

Dalam konteks hukum, Abdulkadir Muhammad mengemukakan bahwa pengangkutan merupakan suatu perjanjian antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim barang dimana pengangkut berkewajiban membawa penumpang dengan selamat sampai tujuan, sedangkan penumpang berkewajiban membayar biaya angkutan.⁶ Seiring berkembangnya pengetahuan dan teknologi, manusia telah menciptakan berbagai jenis pengangkutan. H.M.N Purwosutjipto membagi atas 4 (empat) jenis pengangkutan yaitu:

1. Pengangkutan Darat;
2. Pengangkutan Laut;
3. Pengangkutan Udara; dan
4. Pengangkutan Perairan Darat.⁷

Melansir data kependudukan Direktorat Jendral Kependudukan dan Pencatatan Sipil (Dukcapil) Kementerian Dalam Negeri, jumlah penduduk Indonesia mencapai 282,48 juta jiwa pada Juni 2024. Jumlah tersebut naik 1,75 juta jiwa dibandingkan dengan total penduduk pada Desember 2023.⁸ Berdasarkan data Kementerian Perhubungan (Kemenhub) tahun 2024, Menteri Perhubungan Dudy Purwagandhi menyatakan pengguna angkutan umum

⁵ Abdulkadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 1.

⁶ Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 41.

⁷ H.M.N. Purwosutjipto, 2015, *Op.cit.*, hlm.2.

⁸ <https://databoks.katadata.co.id/demografi/statistik/28b276946b7eb00/dukcapil-jumlah-penduduk-indonesia-28248-juta-jiwa-pada-juni-2024>

meningkat 5,07% pada Natal dan Tahun Baru (Nataru) 2024/2025 dari 18 Desember 2024 (H-7) sampai 05 Januari 2025 (H+11), dengan jumlah penumpang sebesar 17.182.298, dibandingkan tahun 2023/2024 sebesar 16.352.956. Adapun untuk rincian pada angkutan umum, yakni moda angkutan jalan sebanyak 3.736.389 penumpang, naik 6,85% dari 2023 yaitu 3.496.946. Moda kereta api sebanyak 4.088.680 penumpang, naik 6,76% dari 2023 yaitu 3.829.737. Moda Laut sebanyak 1.673.737 penumpang, naik 7,43% dari 2023 yaitu 1.557.917. Moda Udara sebanyak 4.883.625 penumpang, naik 10,76% dari 2023 yaitu 4.409.234. Moda Penyeberangan sebanyak 2.799.867 Penumpang, turun 8,47% dari 2023 yaitu 3.059.122.⁹ Kenaikan jumlah penumpang ini menunjukkan bahwa moda angkutan jalan masih menjadi salah satu alternatif favorit masyarakat. Hal tersebut dikarenakan jangkauan yang luas, fleksibilitas waktu keberangkatan, serta tarif yang relatif terjangkau.

Salah satu jenis pengangkutan darat yang memiliki peran penting dalam mobilitas masyarakat adalah bus. Bus memainkan peran krusial dalam sistem transportasi darat sebagai tulang punggung mobilitas masyarakat. Kemampuan bus untuk mengangkut penumpang dalam jumlah besar dengan ongkos yang relatif murah menjadikannya pilihan utama dalam transportasi darat, baik untuk rute dalam kota, antarkota, maupun antarprovinsi. Peran vital bus semakin terlihat dari jangkauannya yang luas hingga ke daerah-daerah terpencil yang tidak memiliki akses kereta api atau transportasi udara. Oleh karena itu, kehadiran bus sangat mendukung mobilitas masyarakat untuk beraktivitas ekonomi, sosial, dan

⁹ <https://www.dephub.go.id/post/read/menhub-dudy-penumpang-angkutan-umum-nataru-meningkat-5,07-persen>

budaya, seperti pergi bekerja, bersekolah, dan memenuhi berbagai kebutuhan hidup.

Berdasarkan catatan Kementerian Perhubungan (Kemenhub), pada tahun 2022 tercatat sebanyak 19.041 perusahaan bus yang beroperasi di Indonesia, angka ini mengalami pertumbuhan yang sangat signifikan dibanding tahun 2021 yang berjumlah 5.349.¹⁰ Perusahaan-perusahaan tersebut bergerak di berbagai segmen, meliputi bus antarkota antarprovinsi (AKAP), antarjemput antarprovinsi (AJAP), angkutan pariwisata, layanan sewa, pengangkutan alat berat, serta transportasi bahan berbahaya dan beracun (B3).

Tingginya frekuensi penggunaan bus sebagai moda transportasi umum, ditambah dengan kondisi jalan, faktor manusia, hingga kelayakan kendaraan, menjadikan risiko kecelakaan lalu lintas semakin besar. Dalam konteks pengangkutan bus, risiko yang sering muncul meliputi keterlambatan perjalanan, kerusakan atau kehilangan barang bawaan penumpang, hingga kecelakaan yang dapat menimbulkan luka maupun kematian penumpang.

Dalam hukum pengangkutan, perusahaan bus sebagai pengangkut terikat pada suatu perjanjian dengan penumpang, yakni perjanjian untuk membawa penumpang dengan selamat dari tempat keberangkatan ke tempat tujuan. Perjanjian ini bersifat timbal balik, di mana penumpang telah memenuhi kewajibannya dengan membayar ongkos, sedangkan pengangkut berkewajiban untuk melaksanakan pengangkutan secara aman dan selamat. Pasal 522 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (yang selanjutnya disebut dengan KUHD) tentang pengangkutan orang menyebutkan bahwa: “Pengangkut berkewajiban

¹⁰ <https://databoks.katadata.co.id/infografik/2023/09/19/10-provinsi-dengan-armada-bus-pariwisata-terbanyak-2022>

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”¹¹

Apabila pengangkut tidak melaksanakan kewajiban tersebut, maka hal itu dapat dianggap sebagai wanprestasi. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 1243 KUH Perdata yang menyatakan bahwa:

“Penggantian biaya, kerugian dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bila debitur, walaupun telah dinyatakan lalai, tetap lalai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang melampaui waktu yang telah ditentukan.”¹²

Dengan demikian, kegagalan pengangkut untuk menjamin keselamatan penumpang dianggap sebagai bentuk wanprestasi yang menimbulkan kewajiban ganti rugi. Abdulkadir Muhammad menyatakan bahwa: “Apabila penumpang mengalami kecelakaan ketika naik alat pengangkut; atau selama diangkut; atau ketika turun dari alat pengangkut, pengangkut bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kecelakaan yang terjadi itu.”¹³

Secara hukum, penyedia jasa transportasi wajib memastikan keselamatan penumpang selama perjalanan, mulai dari titik keberangkatan hingga sampai di tempat tujuan. Tanggung jawab pengangkut atas risiko dalam pengangkutan telah diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan. Pasal 468 KUHD

¹¹ Pasal 522 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

¹² Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

¹³ Abdulkadir Muhammad, 2013, *Op.cit.*, hlm. 41.

menyatakan bahwa: “Pengangkut wajib menjaga keselamatan penumpang dan bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kelalaiannya.”¹⁴

Kewajiban tanggung jawab perusahaan diatur dalam Pasal 188 UU LLAJ yang menyebutkan: “Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan”.

Hal itu juga diperkuat dalam Pasal 192 ayat (1) UU LLAJ yang menyebutkan: “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.”¹⁵

Asuransi tanggung jawab (*liability insurance*) merupakan salah satu bentuk perlindungan hukum yang diberikan oleh perusahaan angkutan kepada penumpang di luar asuransi wajib Jasa Raharja. Berbeda dengan asuransi wajib yang iurannya dipungut dari penumpang melalui tiket dan diselenggarakan secara nasional, *liability insurance* bersifat komersial dan ditanggung langsung oleh perusahaan angkutan sebagai bagian dari kewajiban hukum dan tanggung jawab sosialnya. Asuransi tanggung jawab pengusaha/pemilik alat pengangkutan dijelaskan oleh H.M.N Purwosutjipto yaitu:

“Setiap tahun pengusaha/pemilik alat angkutan lalu lintas jalan diharuskan memberi sumbangan wajib kepada "dana". jumlah sumbangan wajib ini ditentukan dengan peraturan pemerintah. paling lambat pada akhir setiap bulan juni, pengusaha/pemilik alat angkutan lalu lintas jalan harus sudah

¹⁴ Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

¹⁵ Pasal 192 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

membayar sumbangan wajibnya setiap tahun yang sedang berjalan kepada perum asuransi kerugian jasa raharja.”¹⁶

Salah satu bentuk perlindungan terhadap penumpang adalah melalui mekanisme asuransi. Pasal 189 UU LLAJ menegaskan bahwa: “Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188.”¹⁷ Hal tersebut diperkuat dengan Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan yang menyatakan bahwa pengusaha atau pemilik alat angkutan lalu-lintas jalan diharuskan memberi sumbangan wajib setiap tahun kepada pihak asuransi.¹⁸ Penjelasan dari pasal 188 diatas adalah bahwasanya perusahaan pengangkutan harus mengasuransikan tanggung jawabnya kepada perusahaan asuransi diluar dari Jasa Raharja yang dana iuran nya dibayarkan melalui dana pribadi perusahaan bukan diambil dari dana tiket penumpang.

Penerapan asuransi tanggung jawab menunjukkan itikad baik dari perusahaan angkutan untuk benar-benar melindungi keselamatan dan kepentingan penumpang sebagai konsumen. Namun, dalam praktiknya tidak semua perusahaan angkutan jalan melaksanakan kewajiban ini secara penuh. Banyak perusahaan yang hanya mengandalkan santunan dari Jasa Raharja. Padahal, berdasarkan peraturan perundang-undangan, perusahaan tetap berkewajiban menyelenggarakan asuransi tambahan guna menjamin pemenuhan hak-hak penumpang secara lebih komprehensif.

¹⁶ H.M.N Purwosutjipto, 2015, *Op.cit.*, hlm 68.

¹⁷ Pasal 189 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁸ Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan.

Kewajiban pengusaha/pemilik kendaraan angkutan tentang asuransi juga dijelaskan oleh H.M.N Purwosutjipto yaitu:

“Dari setiap karcis atau tiket yang dijual oleh pengusaha/pemilik kendaraan harus disertai dengan kupon pertanggungan yang harus dibayarkan bersama-sama dengan pembayaran karcis atau tiket itu. Iuran wajib itu harus dikumpulkan oleh pengusaha/pemilik kendaraan dan harus disetorkan kepada perusahaan asuransi setiap bulan”¹⁹

Dengan adanya kupon pertanggungan yang menjadi satu kesatuan dengan tiket, maka setiap penumpang secara otomatis dilindungi oleh polis asuransi sejak ia melakukan perjalanan. Dengan kata lain, tiket yang dibeli penumpang tidak hanya berfungsi sebagai bukti perjanjian pengangkutan, tetapi juga sebagai bukti kepesertaan dalam program asuransi wajib. Hal ini sekaligus menunjukkan bahwa perlindungan asuransi bukanlah pilihan, melainkan kewajiban yang melekat pada setiap kegiatan usaha jasa pengangkutan.

Pihak yang menjadi pelaksana kegiatan asuransi dalam hal ini adalah PT Jasa Raharja, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 15/PMK.010/2017 bahwa Jasa Raharja memberikan santunan dasar berupa Rp50.000.000 untuk korban meninggal dunia, maksimal Rp20.000.000 untuk biaya perawatan korban luka, dan Rp50.000.000 untuk cacat tetap.²⁰ Perlindungan dari Jasa Raharja hanya bersifat dasar dan terbatas. Oleh sebab itu, kewajiban perusahaan angkutan untuk memberikan asuransi tambahan atau kompensasi lain tetap berlaku. Hal ini sesuai dengan UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 19 ayat (1), yang menegaskan bahwa: “Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau

¹⁹ *Ibid.*, hlm 66.

²⁰ Pasal 3 ayat (2) Peraturan Menteri Keuangan Nomor 15/PMK.010/2017

kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.”²¹

Salah satu perusahaan angkutan yang ada di Indonesia adalah PT Antar Lintas Sumatera (ALS), PT ALS merupakan sebuah perusahaan bus Indonesia yang berasal dari Kota Medan, Sumatera Utara. Didirikan pada tahun 1966 di Kotanopan, Mandailing Natal, ALS kemudian berpindah kantor pusat di Kecamatan Medan Amplas, Kota Medan, Sumatera Utara. ALS merupakan operator bus terbesar di pulau Sumatra dan salah satu pemilik trayek terjauh di Indonesia dengan rute Medan di Sumatera Utara hingga Jember di Jawa Timur. Di samping itu, ALS juga melayani trayek ke banyak kota di pulau Sumatra dan pulau Jawa.²²

Pada hari Selasa, 6 Mei 2025, salah satu armada bus PT ALS dengan nomor polisi B 7512 FGA tujuan Medan-Bekasi mengalami kecelakaan di depan Terminal Bukit Surungan, Padang Panjang, Sumatera Barat. Kecelakaan tersebut diduga disebabkan oleh rem blong sehingga bus kehilangan kendali yang mengakibatkan bus menabrak bangunan disekitar dan terguling. Peristiwa tersebut menewaskan 12 orang penumpang termasuk anak-anak, serta melukai 23 orang lainnya.²³ Kasat Lantas Polres Padang Panjang, Iptu Jamaluddin memberikan keterangan bahwa: “Bus ALS sebenarnya berniat masuk ke Terminal Bukit Surungan. Namun, karena mengalami masalah rem blong, pengemudi memilih untuk tidak masuk ke terminal dan justru menabrak tembok di samping puskesmas yang lokasinya berdekatan dengan terminal. Meski demikian, pihak kepolisian

²¹ Pasal 19 ayat (1) Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

²² https://id.wikipedia.org/wiki/Antar_Lintas_Sumatera

²³ <https://www.detik.com/sumut/berita/d-7904691/fakta-terkini-peristiwa-kecelakaan-bus-als-yang-tewaskan-12-orang>.

masih melakukan analisis lebih lanjut untuk memastikan penyebab pasti kecelakaan tersebut.”²⁴

Pasca terjadinya kecelakaan yang menewaskan 12 orang tersebut, pihak ALS memberikan pernyataan bahwa kondisi rem bus dalam keadaan baik sebelum keberangkatan. Menurut keterangan Humas PT ALS, Alwi Matondang, pemeriksaan kendaraan telah dilakukan sebelum perjalanan dimulai. Ia menegaskan bahwa kecil kemungkinan rem dalam kondisi blong, mengingat bus sebelumnya mampu melintasi jalur berat di kawasan Danau Toba.²⁵ Namun, ia belum dapat memastikan penyebab kecelakaan tersebut karena masih menunggu keterangan resmi supir yang sedang menjalani perawatan pasca kecelakaan.

Kementerian Perhubungan telah memeriksa izin bus ALS dengan nomor polisi B 7512 FGA melalui aplikasi Mitra Darat. Pelaksana Tugas Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Ahmad Yani, menyatakan bahwa bus tersebut tidak memiliki izin operasi dan saat ini masih dalam masa uji berkala. Ahmad Yani memberikan keterangan resmi bahwa: "Bus ALS ini tidak memiliki izin operasi, sedangkan masa uji berkala berlaku hingga 14 Mei 2025".²⁶ Saat ini, Kemenhub tengah bekerja sama dengan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan kepolisian untuk menyelidiki penyebab kecelakaan yang mengakibatkan banyak korban jiwa.

²⁴ <https://www.tempo.co/ekonomi/kronologi-kecelakaan-bus-als-di-padang-panjang-rem-blong-dekat-terminal-1364271>.

²⁵ https://www.detik.com/sumut/berita/d-7904691/fakta-terkini-peristiwa-kecelakaan-bus-als-yang-tewaskan-12-orang#google_vignette

²⁶ <https://www.tempo.co/ekonomi/kronologi-kecelakaan-bus-als-di-padang-panjang-rem-blong-dekat-terminal-1364271>

Salah seorang penumpang yang selamat bernama Desmo menceritakan bahwa sebelum kecelakaan, bus sempat mengalami kerusakan dan berhenti di Kota Bukittinggi, hanya beberapa kilometer dari lokasi tergulingnya bus. Ia menuturkan bahwa sejak berangkat dari Siborongborong, Tapanuli Utara, perjalanan terasa normal dan tidak ada pemberitahuan dari sopir mengenai adanya masalah pada kendaraan. Sesampainya di Bukittinggi, Desmo melihat sopir berusaha memperbaiki bus, bahkan kendaraan sempat berhenti hingga subuh. Pada saat itu, terjadi pergantian dari sopir pertama ke sopir kedua, namun tidak ada penjelasan apa pun kepada penumpang. Setelah perbaikan, bus kembali melanjutkan perjalanan. Tanpa diduga, bus tiba-tiba terbalik.²⁷

Permasalahan yang muncul akibat dari kecelakaan bus ALS di Padang Panjang tidak hanya terkait dugaan gangguan teknis, tetapi juga menyangkut aspek legalitas operasional. Berdasarkan keterangan Kementerian Perhubungan, bus dengan nomor polisi B 7512 FGA ternyata tidak memiliki izin operasi meskipun masih berada dalam masa uji berkala. Hal ini jelas bertentangan dengan ketentuan dalam UU LLAJ yang mengatur bahwa setiap kendaraan umum wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan jalan.²⁸ Pengoperasian kendaraan tanpa izin dapat berimplikasi pada sanksi administratif maupun pidana. Selain itu, meskipun uji berkala masih berlaku, perusahaan tetap berkewajiban memastikan bahwa kendaraan yang beroperasi benar-benar laik jalan sebagaimana diatur dalam undang-undang.²⁹

²⁷ <https://www.detik.com/sumut/berita/d-7904691/fakta-terkini-peristiwa-kecelakaan-bus-als-yang-tewaskan-12-orang>

²⁸ Pasal 173 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁹ Pasal 54 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Jika melihat dari segi tanggung jawab, H.M.N Purwosutjipto menjelaskan bahwa tanggung jawab perusahaan/pemilik angkutan terhadap penumpang timbul apabila penumpang mengalami luka-luka, cacat badan atau meninggal dunia pada saat proses pengangkutan sedang berlangsung sehingga penumpang tersebut dapat menuntut ganti rugi.³⁰ Akan tetapi, perusahaan/pemilik angkutan dapat meringankan atau melepaskan tanggung jawabnya terhadap penumpang seperti yang dijelaskan H.M.N Purwosutjipto yaitu:

“Apabila peristiwa yang menyebabkan kecelakaan itu bersumber pada suatu peristiwa yang selayaknya tidak dapat dicegah, maupun dihindarkan (*overmacht* dalam arti subjektif) atau karena kesalahan penumpang sendiri, maka pengangkut tidak diwajibkan mengganti kerugian. Tetapi berdasarkan pasal 522 ayat (3) KUHD bilamana luka itu menyebabkan matinya penumpang, maka pengangkut wajib mengganti kerugian yang oleh karenanya diderita oleh suami/istri/anak-anak/orang tua si penumpang”³¹

Berdasarkan pendapat Purwosutjipto dapat disimpulkan bahwa pengangkut dapat terbebas dari tanggung jawabnya apabila dapat membuktikan bahwa terjadinya kecelakaan tersebut diakibatkan oleh keadaan yang tidak diinginkan (*overmacht*) ataupun kesalahan dari penumpang itu sendiri. Namun pengangkut tidak dapat terbebas sepenuhnya apabila penumpang tersebut meninggal dunia akibat kecelakaan sehingga pengangkut harus tetap bertanggung jawab dengan mengganti kerugian yang diderita oleh keluarga korban.

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga menegaskan bahwa perusahaan angkutan bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan penumpang sejak keberangkatan hingga tiba di tempat tujuan.³² Dengan adanya korban jiwa,

³⁰ H.M.N Purwosutjipto, 2015, *Op.cit.*, hlm 52.

³¹ *Ibid.*, hlm 55.

³² Pasal 192 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

tanggung jawab ganti rugi secara hukum melekat pada perusahaan, terlepas dari apakah penyebab kecelakaan telah dipastikan atau masih dalam penyelidikan. Jika dikaitkan dengan perlindungan konsumen, penumpang memiliki hak atas keselamatan dan kenyamanan dalam menggunakan jasa transportasi, serta hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.³³ Tidak adanya izin operasi dari bus tersebut dapat dikategorikan sebagai wanprestasi sekaligus perbuatan melawan hukum, sehingga korban atau ahli warisnya berhak menuntut ganti kerugian. Bahkan, apabila terbukti adanya kelalaian serius dari pihak perusahaan, seperti tetap mengoperasikan bus tanpa izin, maka dapat timbul pertanggungjawaban pidana karena kelalaiannya telah mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain.⁵

Berdasarkan pada latar belakang diatas, maka penulis tertarik untuk mempelajari, memahami, dan meneliti secara mendalam mengenai permasalahan ini melalui penelitian yang akan disampaikan dalam bentuk skripsi yang berjudul **“TANGGUNG JAWAB PT ANTAR LINTAS SUMATERA (ALS) SEBAGAI PENGANGKUT TERHADAP KECELAKAAN BUS PENUMPANG DI KOTA PADANG PANJANG”**.

B. Rumusan Masalah

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

³³ Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

1. Apa saja faktor penyebab kecelakaan armada bus PT ALS dengan nomor polisi B 7512 FGA tujuan Medan-Bekasi yang terjadi di Kota Padang Panjang?
2. Bagaimana bentuk tanggung jawab PT ALS terhadap penumpang bus dengan nomor polisi B 7512 FGA tujuan Medan-Bekasi yang mengalami kecelakaan sehingga mengakibatkan kerugian?

C. Tujuan Penelitian

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

1. Untuk mengetahui faktor penyebab kecelakaan armada bus PT ALS dengan nomor polisi B 7512 FGA tujuan Medan-Bekasi yang terjadi di Kota Padang Panjang.
2. Untuk mengetahui bentuk tanggung jawab PT ALS terhadap penumpang bus dengan nomor polisi B 7512 FGA tujuan Medan-Bekasi yang mengalami kecelakaan sehingga mengakibatkan kerugian.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan dari penulisan penelitian ini, penulis harap penelitian ini dapat memberikan manfaat, dalam hal:

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat mengembangkan pengetahuan penulis dalam bidang penelitian dan penulisan karya ilmiah, terutama dalam hukum perdata serta memberikan kontribusi pengetahuan bagi pembaca mengenai aspek-aspek hukum pengangkutan.
- b. Untuk menerapkan ilmu hukum yang telah penulis peroleh selama perkuliahan sehingga dapat melakukan penelitian dengan baik.

2. Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat membantu pihak-pihak dalam kegiatan pengangkutan untuk mengetahui bentuk tanggung jawab perusahaan pengangkutan PT ALS kepada penumpang yang mengalami kecelakaan.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi perusahaan pengangkutan PT ALS agar dapat melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan meningkatkan pelayanan penumpang.

E. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran suatu pengetahuan dengan menggunakan cara-cara ilmiah.³⁴ Penelitian hukum didefinisikan sebagai suatu proses untuk menemukan kebenaran koherensi, yaitu apakah suatu aturan hukum sesuai dengan norma hukum dan apakah norma yang berupa perintah atau larangan itu sesuai dengan prinsip hukum, serta apakah tindakan seseorang sesuai dengan norma hukum atau prinsip hukum.³⁵

1. Pendekatan Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian hukum yuridis empiris. Penelitian yuridis empiris merupakan salah satu jenis penelitian hukum yang menganalisis dan mengkaji bekerjanya hukum dalam masyarakat. Penelitian yuridis empiris adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.³⁶

³⁴ Syafrida Hafni Sahir, 2021, *Metodologi Penelitian*, Yogyakarta, hlm. 2.

³⁵ Peter Mahmud Marzuki, 2006, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, hlm. 35.

³⁶ Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 134.

2. Sifat Penelitian

Sifat Penelitian yang penulis gunakan adalah deskriptif yaitu menggambarkan keadaan dengan memaparkan hasil-hasil penelitian baik yang bersumber dari peraturan perundang-undangan maupun hasil wawancara berkaitan dengan hal yang akan penulis teliti. Dalam hal ini, penulis ingin menggambarkan dan memberikan penjelasan secara tepat mengenai tanggung jawab PT ALS dalam mengatasi kerugian penumpang yang timbul dari sebuah kecelakaan.

3. Sumber Data

Sumber data dari penelitian ini berasal dari:

a. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Penelitian kepustakaan merupakan penelitian yang diperoleh melalui penelitian kepustakaan (*Library Research*) yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, buku-buku, dokumen resmi, publikasi dan hasil penelitian. Adapun bahan-bahan kepustakaan penulis miliki diperoleh dari:

- 1) Perpustakaan Pusat Universitas Andalas;
- 2) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas;
- 3) Buku-buku dan bahan kuliah yang dimiliki penulis;
- 4) Literatur dari internet.

b. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Penulis melakukan penelitian lapangan dengan melakukan wawancara secara langsung dengan pihak PT ALS dan wawancara dengan penumpang yang menjadi korban.

4. Jenis Data

a. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi kepustakaan dan studi dokumen. Studi kepustakaan meliputi buku, jurnal, makalah, kamus hukum dan ensiklopedia hukum sedangkan studi dokumen meliputi dokumen hukum peraturan perundang-undangan, yurisprudensi, perjanjian atau kontrak. Data sekunder dalam penelitian ini terdiri dari:

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang terdiri atas peraturan perundang-undangan, risalah resmi, putusan pengadilan dan dokumen resmi negara. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

- a) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- b) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- c) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
- d) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- e) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum yang berasal dari semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi meliputi buku teks, kamus hukum, jurnal hukum dan komentar atas putusan pengadilan.³⁷

3) Bahan Hukum Tersier

³⁷ Sigit Sapto Nugroho, Anik Tri Haryani dan Farkhani, 2020, *Metodologi Riset Hukum*, Oase Pustaka, Semarang, hlm. 62.

Bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder, seperti kamus hukum, kamus bahasa, ensiklopedia, dan ensiklopedia hukum.

b. Data Primer

Data primer adalah data yang langsung diperoleh dari sumber data pertama di lokasi penelitian atau objek penelitian. Sumber data ini diperoleh dengan cara melakukan penelitian di lapangan secara langsung maupun online pada PT ALS dan penumpang.

5. Teknik Pengumpulan Data

Dalam proses penelitian ini, teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara:

a. Studi Dokumen

Studi dokumen merupakan teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, gambar, hasil karya, maupun elektronik.³⁸

b. Wawancara

Wawancara yaitu proses interaksi langsung antara peneliti dan responden atau subjek penelitian yang melibatkan pertanyaan dan jawaban antara kedua pihak.³⁹

6. Pengolahan Data dan Analisis Data

a. Pengolahan Data

Pengolahan data merupakan tahapan berikutnya setelah dilaksanakannya pengumpulan data yang didapat baik data lapangan

³⁸ Natalia Nilamsari, 2014, "Memahami Studi Dokumen Dalam Penelitian Kualitatif" Jurnal Wacana, Vol. 13, No. 2, hlm. 181.

³⁹ Zainuddin Iba dan Adiya Wardhana, 2023, *Metode Penelitian*, Eureka Media Aksara, Purbalingga, hlm. 293.

maupun data studi dokumen. Data yang didapatkan kemudian diolah dengan menggunakan metode editing. Editing bertujuan untuk merapikan data serta memeriksa data yang telah ada berupa hasil wawancara.

b. Analisis Data

Data primer dan data sekunder yang telah diperoleh akan dianalisa secara kualitatif. Analisa kualitatif adalah teknis menganalisa data dengan cara memahami, menafsirkan, menarik kesimpulan dan memaparkannya dalam bentuk kalimat yang dijabarkan dengan penulisan deskriptif.

