

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENGANGKUTAN TERHADAP
PENUMPANG TRANSPORTASI UMUM APABILA
TERJADI KECELAKAAN
(STUDI PT ANTAR LINTAS SUMATERA)**

SKRIPSI

OLEH

KARIN KARUNIA M

178400112



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2022**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 21/12/22

Access From (repository.uma.ac.id)21/12/22

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Judul Skripsi : **TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENGANGKUTAN TERHADAP PENUMPANG TRANSPORTASI UMUM APABILA TERJADI KECELAKAAN (STUDI PT ANTAR LINTAS SUMATERA)**

Nama : KARIN KARUNIA M
NPM : 17.840.0112
Bidang : Ilmu Hukum Keperdataan

Disetujui Oleh :

Komisi Pembimbing

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II

H. Abdul Lawali Hasibuan, S.H., M.H.

Windy Sri Wahyunl, S.H., M.H.

Diketahui

DEKAN FAKULTAS HUKUM

Dr. Muhammad Citra Ramadhan, SH, MH.

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITY S MEDAN AREA

MEDAN

2022

Tanggal Lulus: 21 Juli 2021

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 21/12/22

Access From (repository.uma.ac.id)21/12/22

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama KARIN KARUNIA M.

NPM 17.840.0112

Fakultas : Hukum

Program Studi : Ilmu Hukum

Jurusan : Bidang Keperdataan

Dengan ini Saya menyatakan bahwa dalam Skripsi Saya yang berjudul **“TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENGANGKUTAN TERHADAP PENUMPANG TRANSPORTASI UMUM APABILA TERJADI KECELAKAAN (STUDI PT ANTAR LINTAS SU MATERA)”** tidaklah terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar Sarjana di suatu Perguruan Tinggi, dan sepanjang pengetahuan Saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis di dalam Skripsi ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Bilamana di kemudian hari terdapat kesalahan yang berakibat Skripsi ini tidak dianggap sah dan menyalahi sistematika penelitian, maka peneliti bersedia dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Medan. 08 Februari 2022



KARIN KARUNIA M.

NPM: 178400112

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik di Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : KARIN KARUNIA M.

NPM : 17.540.0112

Fakultas : Hukum

Program Studi : Ilmu Hukum

Bidang : Hukum Keperdataan

Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Non-eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas skripsi saya yang berjudul :

**“TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENGANGKUTAN TERHADAP
PENUMPANG TRANSPORTASI UMUM APABILA TERJADI KECELAKAAN
(STUDI PT ANTAR LINTAS SUMATERA)”**

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak bebas royalti non eksklusif ini, Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalih media/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*). merawat dan mempublikasikan skripsi saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik hak cipta.

Demikian pernyataan ini saya perbuat dengan sebenarnya.

Di buat di Medan,

Pada tanggal 08 Februari 2022

Yang membuat Pernyataan



M. KARIN KARUNIA M
178400112

ABSTRAK

TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENGANGKUTAN TERHADAP PENUMPANG TRANSPORTASI UMUM APABILA TERJADI KECELAKAAN (STUDI PADA PT ANTAR LINTAS SUMATERA) KARIN KARUNIA M NPM : 178400112 HUKUM KEPERDATAAN

Pada prinsipnya kegiatan pengangkutan merupakan hubungan hukum yang bersifat perdata akan tetapi mengingat transportasi umum telah menjadi kebutuhan masyarakat secara luas maka diperlukan campur tangan pemerintah dalam kegiatan pengangkutan yaitu menentukan kebijakan-kebijakan atau regulasi yang berhubungan dengan kegiatan pengangkutan sehingga kepentingan konsumen pengguna jasa transportasi terlindungi. Penyelenggaraan dibidang transportasi diharapkan dapat mewujudkan tujuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana ditetapkan Pasal 3 Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan. Tujuan dari penelitian ini adalah Untuk mengetahui dan memahami bentuk pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum kepada penumpang apabila menagalami kecelakaan berdasarkan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 serta Untuk mengetahui pertanggungjawaban PT Antar Lintas Sumatera (ALS) terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan. Metode penelitian pada skripsi ini adalah : Yuridis Normatif, yakni suatu penelitian yang mengkaji hukum secara tertulis dilihat dari berbagai aspek seperti aspek teori, filosofi, perbandingan, struktur/komposisi, konsistensi, penjelasan umum dan penjelasan pada tiap pasal, formalitas dan kekuatan mengikat suatu undang-undang serta bahasa yang digunakan adalah bahasa hukum. Sifat Penelitian yaitu Deskriptif Analisis serta Sumber data yang diperoleh yaitu Data Primer dan Sekunder dan Teknik Pengumpulan Data terdiri dari Penelitian Kepustakaan (*Library Research*) dan Penelitian Lapangan (*Field Research*). Hasil pembahasan yang diperoleh adalah dari data wawancara dan pada proses penelitian di lapangan dapat disimpulkan bahwa Penegakan perlindungan hukum khususnya bagi penumpang juga perlu dioptimalkan agar hak penumpang dan kewajiban pengangkut bisa terlaksana dengan baik sesuai kebijakan yang berlaku. serta bertanggung jawab apabila penumpang mengalami kerugian dengan memberikan ganti kerugian sebagai bentuk pertanggung jawaban yang sesuai didalam ketentuan peraturan perundang-undangan. Pertanggungjawaban dari PT ALS Sumatera Utara Terdapat 10 peraturan, dari peraturan nomor 1 sampai nomor 10 pada peraturan nomor 7 Apabila kendaraan mengalami kecelakaan atau terbakar atau barang-barang yang rusak, hilang tidak menjadi tanggungan perusahaan atau dalam istilah Undang-Undang digolongkan kepada *force majeure* dan biaya-biaya perawatan atau perobatan para penumpang yang timbul akibat terjadinya kecelakaan adalah tanggung jawab, dalam hal ini Jasa Raharja. Maka, jika terjadinya kecelakaan penumpang pada PT ALS yang bertanggung jawab adalah Jasa Raharja.

Kata Kunci : Kecelakaan, Tanggung Jawab, Transportasi Umum,

ABSTRACT

RESPONSIBILITY OF THE TRANSPORTATION COMPANY FOR PUBLIC TRANSPORTATION PASSENGER IF AN ACCIDENT (STUDY AT PT ANTAR LINTAS SUMATERA)

KARIN KARUNIA M

NPM : 178400112

CIVIL LAW

In principle, transportation activities are a legal relationship of a civil nature, but considering that public transportation has become a necessity for the wider community, government intervention is needed in transportation activities, namely determining policies or regulations related to transportation activities so that the interests of consumers who use transportation services are protected. in the field of transportation, it is expected to be able to realize the objectives of implementing road traffic and transportation as stipulated in Article 3 of Law No. 22 of 2009 concerning Traffic and Transportation. The purpose of this study is to find out and understand the form of accountability of public transportation companies to passengers if they experience an accident based on Law No. 22 of 2009 and to find out the responsibility of PT Antar Lintas Sumatra (ALS) to passengers in the event of an accident. The research methods in this thesis are: Juridical Normative, which is a study that examines written law from various aspects such as aspects of theory, philosophy, comparison, structure/composition, consistency, general explanation and explanation of each article, formality and binding power of a law. the law and the language used is the language of law. The nature of the research is descriptive analysis and the source of the data obtained is Primary and Secondary Data and Data Collection Techniques consist of Library Research and Field Research. The results of the discussion obtained are from interview data and in the research process in the field it can be concluded that the enforcement of legal protection, especially for passengers, also needs to be optimized so that the rights of passengers and the obligations of carriers can be carried out properly according to applicable policies. and is responsible if the passenger suffers a loss by providing compensation as a form of appropriate responsibility in the provisions of the legislation. Liability of PT ALS Sumatera Utara There are 10 regulations, from regulation number 1 to number 10 in regulation number 7 If the vehicle is in an accident or caught fire or damaged, lost goods are not the responsibility of the company or in terms of the law it is classified as force majeure and the costs of care or treatment of passengers that arise as a result of an accident is the responsibility, in this case Jasa Raharja. So, if there is a passenger accident, PT ALS is responsible for it is Jasa Raharja.

Keywords: Accident, Responsibility, Public Transportation,

KATA PENGANTAR

Puji Syukur kita panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya yang telah melimpahkan kesehatan dan kesempatan, dan didorong dengan cita-cita, peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini guna melengkapi Tugas Akhir yang diwajibkan kepada Mahasiswa Universitas Medan Area pada Fakultas Hukum untuk memperoleh gelar Sarjana (S-1). Dalam penelitian skripsi ini peneliti mengalami banyak kesulitan seperti keterbatasan waktu, kurangnya literatur dalam penelitian, keterbatasan kemampuan menulis sendiri dan sebagainya, namun akhirnya dengan semangat dan kerja keras dan didorong oleh rasa tanggung jawab demi mendapatkan gelar Sarjana Hukum maka akhirnya kesulitan tersebut dapat diatasi.

Adapun judul yang diajukan sehubungan dengan penyusunan skripsi ini adalah sebagai berikut :

“TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENGANGKUTAN TERHADAP PENUMPANG TRANSPORTASI UMUM APABILA TERJADI KECELAKAAN (STUDI PADA PT ANTAR LINTAS SUMATERA)”

Dalam penelitian skripsi ini banyak pihak yang telah membantu, maka pada kesempatan ini peneliti ingin mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng, M.Sc., selaku Rektor Universitas Medan Area;
2. Sherlly Maulana, S.T., M.T., selaku Wakil Rektor I Bidang Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian;

3. Dr. Ir. Suswati, M.P., selaku Wakil Rektor II Bidang SDM & Adm. Keuangan;
4. Dr. Rizkan Zulyadi, S.H., M.H., selaku Wakil Rektor III Bidang Kemahasiswaan dan Alumni;
5. Dr. H. Ihsan Effendi, S.E., M.Si., selaku Wakil Rektor IV Bidang Kerjasama dan Sistem Informasi;
6. Dr. M. Citra Ramadhan, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Medan Area;
7. Anggreni Atmei Lubis, S.H., M.Hum., selaku Wakil Dekan I Bidang Akademik;
8. Nanang Tomi Sitorus, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan III Bidang Kemahasiswaan;
9. Fitri Yanni Dewi Siregar, S.H., M.H., selaku Kepala Program Studi Ilmu Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Medan Area
10. Nita Nilam SR Pulungan, S.H., M.Kn. selaku Sekretaris Pembimbing yang telah memberikan motivasi dan saran untuk menjadi yang lebih baik lagi dalam proses penelitian skripsi ini;
11. Ridho Mubarak, S.H., M.H., selaku Dosen Penasehat Akademik yang telah membantu memberikan bimbingan dan nasihat selama menjalani perkuliahan;
12. Dr. Utary Maharani Barus, S.H., M.Hum., selaku Ketua dalam Sidang Skripsi yang telah memberikan masukan dan motivasi untuk terus maju menuju ke arah yang lebih baik;

13. H. Abdul Lawali Hasibuan, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan saran dengan penuh kesabaran hingga Skripsi ini dapat terselesaikan;
14. Windy Sri Wahyuni, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan saran dengan penuh kesabaran hingga Skripsi ini dapat terselesaikan;
15. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Medan Area yang telah banyak memberikan ilmu pengetahuan, pengalaman, wawasan yang sangat bermanfaat dari semester awal kuliah hingga semester akhir saat ini, sehingga mampu menjadikan Saya sebagai Mahasiswa yang mempunyai tolak ukur berpikir secara sistematis dan kritis;
16. Seluruh *Staff* dan Pegawai Administrasi dan IT Fakultas Hukum Universitas Medan Area;
17. Kepada kedua orang tua tercinta saya Ayahanda **Muhammad Saleh**, Ibunda **Sari Andriani**, Kakak tercinta Imannia Widya Sari dan Adik tercinta Teguh Pribadi dan seluruh keluarga atas doa, dukungan dan pengorbanan yang tak terkira kepada peneliti, sehingga peneliti mampu untuk mengatasi segala hambatan dan dapat menyelesaikan skripsi ini.
18. Sahabat-sahabat terkasih Isnaida Marisa, Purnama Sari, Tetty Salmiah, Dea Qonita A'yun Nst yang selalu ada dan memberikan dukungan serta semangat kepada penulis dalam penyelesaian skripsi ini.
19. Teman-teman seperjuangan saya yang telah bersama kurang lebih 4 tahun, yang telah banyak memberi masukan dan motivasi kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi.

20. Keluarga besar Fakultas Hukum Universitas Medan Area Angkatan 2017, teman seperjuangan bimbingan skripsi, yang telah memberikan dorongan semangat dalam kelancaran penelitian skripsi ini. Semoga kita sama-sama berhasil dan sukses kedepannya;

21. Semua pihak terkait yang turut ikut membantu tidak dapat disebutkan satu-persatu. Tidak ada yang bisa peneliti berikan untuk membalas jasa-jasa kalian, kecuali doa dan ucapan terimakasih.

Peneliti juga menyadari sepenuhnya bahwa di dalam skripsi ini terdapat kekurangan-kekurangan dan jauh dari apa yang diharapkan. Untuk itu, peneliti berharap adanya kritik, saran dan usulan demi perbaikan di masa yang akan datang, mengingat tidak ada sesuatu yang sempurna tanpa sarana yang membangun.

Demikianlah peneliti sampaikan, dan semoga skripsi ini dapat berguna bagi peneliti sendiri maupun orang yang membacanya.

Medan, 09 Februari 2022

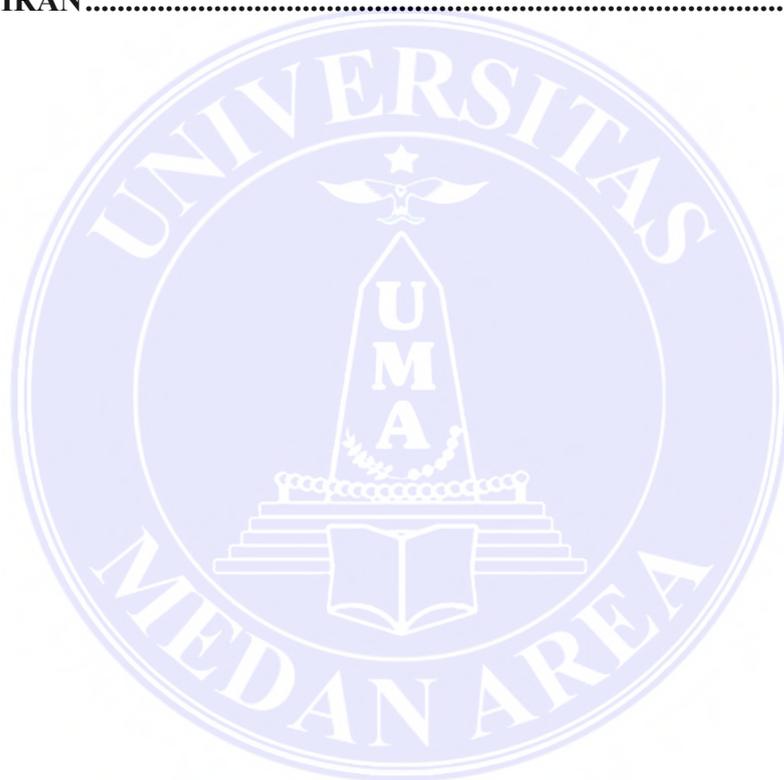
Hormat Peneliti,

KARIN KARUNIA M.
178400112

DAFTAR ISI

ABSTRAK	
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	v
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
1.5 Hipotesis	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
2.1 Tinjauan Umum Hukum Perlindungan Konsumen	10
2.1.1 Pengertian Konsumen	10
2.1.2 Asas Perlindungan Konsumen.....	15
2.1.3 Para Pihak yang Terkait dalam Perlindungan Konsumen	16
2.2 Angkutan	19
BAB III METODE PENELITIAN	37
3.1 Waktu dan Tempat Penelitian.....	37
3.1.1 Waktu penelitian	37
3.1.2 Tempat Penelitian	37
3.2 Metode Penelitian	38
3.2.1 Jenis Penelitian	38
3.2.2 Sifat Penelitian	38
3.2.3. Sumber Data	38
3.2.4. Teknik Pengumpulan Data	40
3.2.5 Analisis Data.....	40
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	42
4.1 Hasil Penelitian.....	42
4.1.1 Prinsip Tanggung Jawab dalam Pengangkutan.....	42
4.1.2 Bentuk Tanggung Jawab PT Antar Lintas Sumatera.....	53
4.2 Pembahasan	58

4.2.1 Bentuk Pertanggung Jawaban Perusahaan Angkutan Umum Kepada Penumpang Apabila Mengalami Kecelakaan Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009	58
4.2.2 Pertanggungjawaban PTALS Terhadap Penumpang Apabila Terjadi Kecelakaan Melalui Jasa Raharja Menurut UU No. 33 Tahun 1964 Dan UU No. 34 Tahun 1964.	62
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	70
5.1 Kesimpulan.....	70
5.2 Saran	71
DAFTAR PUSTAKA	72
LAMPIRAN.....	77



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia ialah suatu Negara berkembang yang mempunyai tingkat kepadatan penduduk yang tinggi, aktivitas ekonomi yang selalu maju serta arus pindahnya masyarakat serta barang yang selalu menaik, pemajuan alat-alat transportasi sangat memiliki peran yang dibutuhkan untuk menjadi jembatan yang menghubungkan daerah dalam mendorong serta mengoperasikan pembangunan nasional untuk menaikkan derajat sejahteranya masyarakat. Dengan tidak adanya transportasi yang merupakan alat pendorong tidak bisa diharapkan terpenuhinya hasil yang memberikan rasa puas pada usaha pemajuan perekonomian satu Negara.

Transportasi juga merupakan dasar dalam pembangunan perekonomian serta kemajuan rakyat dan juga perkembangan industri. Lahirnya transportasi mengakibatkan terdapatnya pengkhususan ataupun pembagian kerja berdasarkan keterampilan sesuai pada adat istiadat serta kebudayaan satu Negara ataupun wilayah. Kemajuan perekonomian satu Negara ataupun bangsa bergantung pada adanya alat angkut pada Negara ataupun bangsa yang berkaitan. Dikarenakan alasan tersebut, sehingga tidak heran ketika pada kehidupan sehari-hari sering kita dengan kata transportasi.

Pada Kamus Kamus Besar Bahasa Indonesia yang dikatakan dengan transportasi ialah alat angkut barang pada semua bentuk transportasi berdasarkan

pada kemajuan teknologi¹. Terdapat dua pengertian lain daripada transportasi yang pertama ialah pengertian daripada sistem, system ialah satu wujud terikatnya serta terikatnya diantara satu variabel dengan variabel lainnya pada susunan yang memiliki struktur, sedangkan yang kedua ialah pengertian daripada transportasi ialah satu usaha dalam memindahkan, menjalankan, mengangkut ataupun mengganti orang ataupun barang dari dari wilayah ke wilayah lainnya. Daripada kedua pengertian itu bisa dimengerti bahwasanya, system transportasi ialah satu wujud kohesi diantara seluruh variabel pada satu aktivitas ataupun cara dalam memindahkan, menjalankan, mengangkut ataupun mengganti orang ataupun barang dari dari wilayah ke wilayah lainnya yang memiliki struktur pada tujuan khusus.²

Transportasi ataupun alat angkut ialah bagian aktivitas yang sangat dibutuhkan pada kehidupan rakyat Indonesia. hamper pada keseharian tiap individu memerlukan pengangkutan yang sekarang telah berganti menjadi keperluan utama rakyat itu sendiri. Transportasi sangat penting pada rakyat Indonesia dikarenakan oleh beberapa penyebab diantaranya, kondisi geografis Indonesia yang meliputi dari ribuan pulau keil dan besar, perairan yang meliputi daripada sebagian besar laut, sungai serta danau yang memungkinkan transportasi dilaksanakan dengan menggunakan darat, serta udara untuk sampai semua daerah Indonesia.

¹ Suharto, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, Semarang:Widya Karya,2012.Hal.584

² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2007 hal.7.

Daripada banyaknya alat angkut yang ada, baik yang ada di laut, darat serta udara, alat angkut paling banyak ataupun sering dipakai oleh rakyat Indonesia ialah transportasi darat. Bertambahnya penduduk serta luasnya kota mengakibatkan banyaknya lalu lintas berdampak besar pada lingkungan. Sekarang ini di Indonesia sedang mendapat permasalahan yang lumayan sulit berhubungan dengan alat angkut darat. Jumlah penduduk yang makin bertambah, diikuti dengan menaikinya daya beli rakyat pada kendaraan bermotor mengakibatkan naiknya jumlah kendaraan bermotor baik itu mobil ataupun motor. Oleh karena itu dengan sangat banyak kendaraan serta alat angkut tidak menurunkan penyebab kemacetan serta kecelakaan. Banyak kecelakaan terjadi dikarenakan sangat kurang tanggungjawab dari sisi lembaga transportasi.

Pelaksanaan pada bidang transportasi diharapkan bisa mewujudkan sasaran pelaksanaan lalu lintas serta transportasi yang mana diputuskan pada Pasal 3 Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan , bahwasanya lalu lintas serta angkutan jalan dilaksanakan dengan tujuan.

1. Terwujudnya layanan lalu lintas serta transportasi yang aman, selamat tertib, lancar serta terpadu pada moda angkutan lainnya menunjang ekonomi nasional, mengembangkan kesejahteraan umum, memperkuat kesatuan serta persatuan bangsa dan juga bisa menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terbentuknya etika menggunakan lalu lintas serta ekbudayaan negara, dan;
3. Terbentuknya penegakan huku serta kepastian huku pada masyarakat.

Dalam ketentuannya aktivitas pengangkutan ialah kaitan huku yang sifatnya perdata namun mengingat transportasi umum sudah menjadi keperluan rakyat

dengan luas sehingga dibutuhkan campur tangan pemerintahan pada aktivitas pengangkutan maka keperluan pemakai jasa transportasi terpelihara. Walaupun perjanjian pengangkutan pada dasarnya wajib ikut pada ketentuan daripada bidang umum dari hukum perjanjian *Burgerlijk Wetboek* (KUH Perdata), namun pada undang-undang sudah diputuskan seluruh peraturan tertentu yang memiliki tujuan pada keperluan umum membatasi kebebasan pada perihal membuat perjanjian pengangkutan, yakni meletakkan seluruh tugas tertentu pada pihaknya pengangkut yang tidak dapat dibuang pada perjanjian.³

Peneliti tertarik untuk meneliti di PT Antar Lintas Sumatera (ALS) yang berada di Medan, PT Antar Lintas Sumatera (ALS) yang didirikan di Kotanopan, Mandailing Natal, Sumatera Utara, 29 September 1966 yang merupakan sebuah perusahaan jasa transportasi angkutan penumpang darat yang berasal dari Sumatera Utara. PT Antar Lintas Sumatera (ALS) merupakan Perusahaan Otobus (PO) terbesar di Sumatera dan memiliki trayek terjauh di Indonesia dengan rute Medan di Sumatera Utara hingga Jember, Jawa Timur dan juga melayani trayek ke banyak kota di pulau Sumatera dan pulau Jawa.

Perusahaan jasa transportasi yang didirikan pada 29 September 1966 ini berbasis di kota Medan, Sumatera Utara. Awal pendiriannya pada tahun 1966, PT Antar Lintas Sumatera (ALS) hanya melayani trayek Medan - Kotanopan lalu kemudian menyusul trayek Medan - Bukit Tinggi. Pada tahun 1972, PT Antar Lintas Sumatera (ALS) membuka trayek ke berbagai kota di Sumatera, seperti ke Banda Aceh, Padang, Pekanbaru, Jambi, Bengkulu, Palembang, dan Bandar Lampung. Pada tahun 1970-an, di mana mobil belum bisa menyeberang ke pulau

³ R. Subekti, 1995, *Aneka Perjanjian*, PT Citra Aditya, Bandung. hal. 71

Jawa karena belum tersedianya kapal feri *ro-ro*, PT Antar Lintas Sumatera (ALS) sudah membuka trayek ke berbagai tujuan di pulau Jawa, namun dengan memakai jasa agen yang mengurus pemberangkatan penumpang dari pelabuhan Merak dengan kendaraan lain.⁴Pada tahun 1980-an, ketika mobil sudah bisa menyeberang ke Jawa dengan naik kapal feri *ro-ro*, PT Antar Lintas Sumatera (ALS) membuka trayek langsung ke Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta, dan Surabaya.

Kemudian menyusul trayek ke kota Malang dan Jember. Namun belum PT Antar Lintas Sumatera (ALS) membuka trayek hingga ke pulau Bali. Ada masa jaya angkutan bus jarak jauh, ribuan kilometer jalan raya lintas Sumatera baik lintas timur maupun lintas tengah diramaikan oleh ribuan bus yang dikelola oleh ratusan perusahaan otobus. ALS dari Sumatera Utara dengan armada sekitar 400 unit bus merupakan raja jalanan di jalur lintas Sumatera bersama PMTOH dari Aceh, PO ANS dan PO NPM dari Sumatera Barat, serta PO Gumarang Jaya dari Lampung.

Pada penelitian ini, Peneliti memfokuskan penelitian terhadap pertanggungjawaban PT Antar Lintas Sumatera (ALS) Terhadap kecelakaan yang menyebabkan korban luka ringan/korban jiwa, dengan melihat bagaimana bentuk-bentuk pertanggungjawaban yang dilakukan oleh PT Antar Lintas Sumatera (ALS) berdasarkan Undang-undang No 22 tahun 2009. Dari latar Belakang diatas Peneliti ingin mengangkat Judul “ Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkutan

⁴ Ilham Kurnia, ALS: *Bus Dengan Trayek Terjauh, Lintas Sumatera-Jawa*. Sebagaimana diakses pada <https://gowest.id/als-bus-dengan-trayek-terjauh-lintas-sumatera-jawa/amp/> 12 Desember 2020 pukul 12.22

Terhadap Penumpang Transportasi Umum Apabila Terjadi Kecelakaan (Studi Pada PT Antar Lintas Sumatera)”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang sebelumnya yang telah diuraikan diatas, terdapat beberapa hal yang menjadi permasalahan dalam penulisan skripsi ini.

Permasalahan-permasalahan yang dibahas adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum kepada penumpang apabila transportasi umum tersebut mengalami kecelakaan berdasarkan Undang-undang No 22 Tahun 2009 ?
2. Bagaimana pertanggungjawaban PT Antar Lintas Sumatera (ALS) terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan ?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui dan memahami bentuk pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum kepada penumpang apabila mengalami kecelakaan berdasarkan Undang-undang No 22 tahun 2009
2. Untuk mengetahui pertanggungjawaban PT Antar Lintas Sumatera (ALS) terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan.

1.4 Manfaat Penelitian

Menjadi harapan peneliti bahwa penelitian skripsi ini dapat bermanfaat, sebagai berikut:

1. Secara Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperluas uraian teori serta pengetahuan dalam pengembangan bidang ilmu Keperdataan yang berkesinambungan, khusus bagi peneliti sendiri

2. Secara Praktis

- a. Sebagai pedoman dan masukan bagi semua pihak terutama masyarakat, dan pelaku usaha agar lebih berhati-hati dalam memilih jenis jasa pengangkutan yang nyaman dan aman untuk ditumpangi
- b. Sebagai bahan informasi semua pihak yang berkaitan dan kalangan akademisi untuk menambah wawasan dalam bidang Hukum Keperdataan dalam hal ini dikaitkan dengan keamanan penumpang dalam hal terjadinya kecelakaan oleh jasa pengangkutan.
- c. Secara praktis, penelitian ini diharapkan menjadi acuan bagi peneliti lain serta pemerintah khususnya Perusahaan Jasa Pengangkutan, Jasa Raharja, serta Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) selaku instansi yang berwenang melakukan investigasi dalam hal terjadinya kecelakaan. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi penyelesaian terhadap maraknya kecelakaan yang terjadi di jalan raya akibat kelalaian ataupun perusahaan transportasi yang tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku atau kasus yang serupa di masa yang akan datang.

1.5 Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Jadi hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian, belum jawaban yang empiric dengan data.⁵

Adapun hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Terkait dengan pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum kepada penumpang apabila transportasi umum tersebut mengalami kecelakaan berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimana Penegakan perlindungan hukum khususnya bagi penumpang juga perlu dioptimalkan agar hak penumpang dan kewajiban pengangkut bisa terlaksana dengan baik sesuai kebijakan yang berlaku.
2. Terkait dengan pertanggungjawaban dan ganti rugi dari pihak PT Antar Lintas Sumatera (ALS) terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan adalah dimana Asuransi Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Umum yang berdasarkan Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang serta

⁵ Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, kualitatif dan R&D)* Alfabeta Bandung 2015 hal.96

Asuransi Tanggung Jawab Menurut Hukum Terhadap Pihak Ketiga yang merujuk Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Oleh sebab itu Pertanggung jawaban dari PT ALS Sumatera Utara sudah di serahkan kepada asuransi Jasa Raharja karena PT ALS bekerja sama dengan Jasa Raharja, jadi jika terjadi kecelakaan yang menangani adalah pihak Jasa Raharja.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum Hukum Perlindungan Konsumen

2.1.1 Pengertian Konsumen

Istilah Konsumen berasal serta alih bahasa daripada kata *Consumer* (Inggris-Amerika) ataupun daripada *konsument* (Belanda). Defenisi dari konsumen itu berkaitan pada keadaan dimana ia berada, dengan cara harfiah defenisi *consumer* tersebut ialah “(kebalikan daripada produsen), tiap individu yang memakai barang”. Tujuan pemakaian barang ataupun jasa itu nantinya menentukan termasuk pengguna group mana konsumen itu.⁶

Pada peraturan perundang-undangan bisa dilihat pengertian daripada konsumen pada Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK) Nomor 8 Tahun 1999, yang disebut dengan konsumen ialah tiap orang pengguna barang serta jasa yang ada pada masyarakat, baik untuk keperluan sendiri, keluarga, orang lain ataupun makhluk hidup lainnya serta tidak untuk diperjualkan lagi.

Defenisi pelaku usaha ialah “*one who produces, bring forth, or generates. Term is commonly used to denote person who raises agricultural products and puts them in condition for the market*”⁷. Pada Undang-undang No 8 Tahun 1999 mengenai Perlindungan Konsumen mengatakan bahwasanya defenisi pelaku usaha ialah tiap individu ataupun lembaga usaha, baik yang berupa bada hokum ataupun non badan hokum yang dibangun serta berkedudukan pada daerah hukum

⁶ Az.Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta : Daya Wijaya,1999, hal. 3.

⁷ Kurniawan, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Malang : Universitas Brawijaya Press, 2011, hal 43.

Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersamaan dengan akad pelaksanaan aktivitas usaha pada semua bagian perekonomian.

Permasalahan perlindungan konsumen yang dengan tegas ditanggapi dengan tertentu baru dikenal serta tumbuh di Indonesia belum mengakar di semua lapisan serta group masyarakat yang ada. Sebelum perlindungan pengguna dengan tegas dikenal serta maju, defenisi konsumen lebih condong mirip dengan defenisi masyarakat. Pada kemajuannya perihal yang berkaitan permasalahan industry perdagangan, serta kesehatan dan juga keamanan, perundang-undangan yang ditata ketika itu, di tiap konsideransnya mengatakan keperluan rakyat maupun kesehatan masyarakat Negara pada defenisi yang luas.⁸ Berdasarkan A. Zen Umar Purba, perlindungan konsumen ialah satu dasar terpadu yang ialah perihal baru, yang kemajuannya dimulai daripada Negara-negara berkembang tetapi ketika saat ini dasar ini telah menyebar pada bagian dunia lainnya.⁹

Sebelum Indonesia merdeka, sesungguhnya telah ada sebagian aturan yang berhubungan dengan pemeliharaan konsumen. Sekarang ini beberapa peraturan tersebut telah berjalan lagi. Peraturan Perundang-undangan pada zaman Hindia Belanda itu bisa disebutkan yakni¹⁰:

- a. *Reglement Industrielie Eigendom*, Stb 1912-545, jo Stb.1913 Nomor 214.
- b. *Loodwit Ordonnantie* (Ordonansi Timbal Karbonat) S.1931 Nomor 82.

⁸ Kurniawan, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Malang : Universitas Brawijaya Press, 2011 hal 16.

⁹ Zen Umar Purba, *Perlindungan Konsumen : Sendi-Sendi Pokok Pengaturan, Jurnal Hukum dan Pembangunan*, Jakarta, Universitas Indonesia Press, hal 393.

¹⁰ Gunawan Wijaya dan Ahmad Yani, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, hal 18

- c. *Hider Ordonnantie* (Ordonansi Gangguan) , S.1926-226 jo.S.1927-449,jo S.1940-14 dan 450.
- d. *TinOrdonnantie* (Ordonansi Timah Putih), S.1931-509.
- e. *Vuurweek Ordonnantie* (Ordonansi Petasan), S.1932-143.
- f. *Verpakkings Odonnantie* (Ordonansi Kemasan), S. 1932-143.
- g. *Ordonnantie Op de Slatch Belasting* (Ordonansi Pajak Sembelih), S.1936-671.
- h. *Sterkwerkkannde Geneesmiddelen Ordonnantie* (Ordonansi Obat Keras, S.1937-641.
- i. *Bedrijfslerementerings Ordonnantie* (Ordonansi Penyaluran Perusahaan), S.1949-377.
- j. *Ijkodonnantie Stoffen Ordonnantie* (Ordonansi Tera), S.1949-175.
- k. *Gevaarlijke Stoffen Ordonnantie* (Ordonansi Bahan-bahan berbahaya), S.1949-377.
- l. *Pharmaceutische Stoffen Keurings Ordonnantie*, S.1955-660.

Pada *Burgerlijk Wetboek (BW)* ataupun Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata) juga ada ketentuan-ketentuan yang bertugas memelihara konsumen, seperti tersebar pada sebagian pasal buku III, bab V, bagian II yang dimulai daripada pasal 1365. Tidak hanya pada KUH Perdata tetapi pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) juga mengatur mengenai pemeliharaan konsumen, contohnya mengenai pihak ketiga yang wajib dipelihara, mengenai

pemeliharaan penumpang/barang pada hukum maritim, ketetapan-ketetapan tentang perantara, asuransi, surat berharga, kepalitan serta lainnya.¹¹

Hukum adat pun mengelola konsep-konsep yang menjadi tiang hukum perlindungan pengguna contohnya ketentuan kekerabatan yang kuat daripada masyarakat yang tidak berarah pada permasalahan, yang menempatkan tiap masyarakat untuk saling menghargai sesamanya. Ketentuan keseimbangan magis/keseimbangan alam, ketentuan “terang” pada pembuatan transaksi (terkhusus transaksi tanah) yang mewajibkan datangnya kepala suku/ kepala desa pada transaksi tanah. Ketentuan fungsi sosial daripada suatu hak, ketentuan hak ulayat.

Pemeliharaan konsumen ialah permasalahan keperluan manusia, oleh karena itu menjadi harapan untuk seluruh bangsa pada dunia agar bisa mewujudkannya, mewujudkan perlindungan konsumen ialah mewujudkan hubungan seluruh bagian yang satu dengan yang lain memiliki kaitan serta saling bergantung diantara konsumen, pengusaha serta pemerintah. Konsep dari dibutuhkan adanya perlindungan konsumen di Indonesia dikarenakan Indonesia telah mempunyai Undang-undang No 8 Tahun 1999 mengenai perlindungan konsumen, pada undang-undang itu sudah diterangkan akan tanggung jawab serta wewenang kita yang merupakan konsumen, dan juga masih banyak pelaku usaha yang kurang pahan serta tau perlindungan konsumen maka sangat seri konsumen dirugikan.

Sasaran pelaksanaan, pengembangan serta pengelolaan perlindungan konsumen yang direnakan ialah agar menaikkan derajat serta rasa sadar konsumen serta dengan tidak langsung memotiasi pelaku usaha pada saat

¹¹ *Ibid*, hal 19.

melaksanakan aktivitas bisnisnya dilaksanakan dengan penuh rasa bertanggung jawab. Peraturan perlindungan konsumen dilaksanakan dengan¹²:

1. Melahirkan sistem perlindungan konsumen yang berisi bentuk keterbukaan akses serta informasi dan memberi jaminan kepastian hukum.
2. Memelihara kebutuhan konsumen pada khususnya serta keperluan semua pelaku usaha.
3. Menaikkan mutu barang serta layanan jasa.
4. Memberi perlindungan pada konsumen daripada praktek usaha yang menipu serta menyesatkan.
5. Menyatukan pelaksanaan, pemajuan serta pengelolaan perlindungan konsumen dengan bagian bagian perlindungan serta bagian-bagian lainnya. Pada wewenang konsumen yang ada pada brosur Kementerian Perdagangan dikatakan wewenang-wewenang yang ada pada konsumen yaitu:¹³
 - i Mem peroleh rasa nyaman, rasa aman, keselamatan ketika menggunakan.
 - ii Memilah serta memperoleh barang berdasarkan nilai tukar.
 - iii Mem peroleh informasi yang benar, jelas serta jujur.
 - iv Didengar gagasannya serta kesusahannya.
 - v Mem peroleh pelayanan adokasi serta penyelesaian sengketa.
 - vi Mem peroleh pembelajaran serta pendidikan.

¹² *Ibid.* hal. 8

¹³ Kementerian Perdagangan, *Brosur informasi perlindungan Konsumen*, Yogyakarta: Dinas Perindagkop dan Ukm DIY, 2014.

vii Mem peroleh layanan yang baik serta benar dan juga perlakuan yang tidak diskriminatif.

viii Mem peroleh kompensasi apabila dirugikan.

Seperti yang sudah disebutkan tersebut ada nilai-nilai yang merupakan wewenang daripada konsumen, dikatakan pada poin nomor 1 bahwasanya penumpang berhak memperoleh rasa nyaman rasa aman, rasa selamat ketika menggunakan satu barang ataupun jasa oleh pelaku usaha.

Apabila pengguna tidak memperoleh wewenang itu sehingga bisa dipastikan pelaku usaha sudah melanggar Pasal 4 huruf a Undang-undang No 8 Tahun 1999 mengenai Perlindungan Konsumen yang didalamnya sudah menetapkan bahwasanya hak konsumen ialah hak pada rasa nyaman, rasa aman serta rasa selamat ketika menggunakan barang ataupun jasa.

Sehingga dari hal tersebut seluruh aturan-aturan yang sudah ada wajib dioperasikan oleh para pihak yang melaksanakan aktivitas yang berkaitan dengan pembeli maka tiap-tiap wewenang yang semestinya diperoleh oleh para pihak bisa tercukupi yang mana seharusnya, terkhusus pada konsumen yang tidak memperoleh hak rasa nyaman, rasa aman serta rasa selamat yang tertuang pada pasal 4 huruf a Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

2.1.2 Asas Perlindungan Konsumen

Perlindungan Konsumen dilaksanakan dengan didasarkan pada 5 (lima) asas yang relevan dalam pembangunan nasional, yaitu

a. Asas Manfaat

Asas ini ada untuk dimaksudkan sebagai bentuk segala upaya dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen harus memberikan manfaat

sebesar besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan.

b. Asas Keadilan

Asas ini dimaksudkan agar partisipasi seluruh rakyat dapat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan kerja kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil.

c. Asas Keseimbangan

Asas ini dimaksudkan untuk memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pengusaha dan pemerintah dalam arti materiil maupun spiritual.

d. Asas Keamanan dan Keselamatan Konsumen

Asas ini dimaksudkan untuk memberikan jaminan atas keamanan dan keselamatan kepada konsumen dalam penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan.

e. Asas Kepastian Hukum

Asas ini dimaksudkan agar baik pelaku usaha maupun konsumen mentaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen serta negara menjamin kepastian hukum.

2.1.3 Para Pihak yang Terkait dalam Perlindungan Konsumen

A. Konsumen

Pasal 1 angka 1 Undang-undang No 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, menjelaskan Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau

jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan. Yakni tiap individu yang memperoleh barang ataupun jasa yang dipakai untuk tujuan tertentu.

1. Konsumen antara, yakni tiap orang yang memperoleh barang ataupun jasa lainnya agar diperjual belikan.
2. Konsumen akhir, yakni tiap orang yang memperoleh serta memakai barang ataupun jasa untuk tujuan mencukupi keperluan hidup pribadinya, keluarga ataupun rumah tangga serta tidak untuk diperjual belikan lagi.

Berdasarkan Ahmad Miru dan Yudo Sutarman, defenisi konsumen pada UUPK ialah defenisi pada pengertian sempit, dikarenakan hanya terbatas pada individu saja, padahal semestinya defenisi konsumen tidak hanya terbatas pada subjek hukum 'orang' saja, tetapi asih terdapat subjek hukum lainnya yang bisa dikategorikan menjadi konsumen, yakni badan hukum.¹⁴ Arti daripada defenisi konsumen pada Undang-undang Perlindungan Konsumen yang merupakan konsumen akhir, ataupun menjadi konsumen yang memakai barang pada keperluan personal serta tidak untuk diperjual belikan kembali.¹⁵

B. Pelaku Usaha

Sesuai Pasal 1 angka 3 UUPK, yang disebut dengan pelaku usaha ialah tiap orang perseorangan ataupun badan usaha, baik yang berwujud bada hukum ataupun tidak badan hukum yang dibangun serta berkedudukan ataupun

¹⁴ Ahmad Miru Yudo, 2010, *Hukum Perlindungan dan Sutarman Konsumen*, PT Jakarta: PT Grafindo Persada, hal.5.

¹⁵ *Ibid*, hal.89.

melaksanakan aktivitas pada daerah hukum negara Republik Indonesia, baik individu ataupun bersamaan dengan perjanjian melaksanakan aktivitas bisnis pada seluruh bagian perekonomian. Dari pengertian tersebut, bisa diamati bahwasanya pelaku usaha tidak terus berwujud badan hukum, namun bisa juga berwujud perseorangan. Pelaku usaha berdasarkan UUPK tidak terbatas pada pelaku individu yang berkewarganegaraan Indonesia, ataupun badan hukum Indonesia, namun juga meliputi pelaku usaha individu yang tidak berkewarganegaraan Indonesia, ataupun pelaku bisnis badan hukum asing, sepanjang mereka melaksanakan aktivitas pada daerah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia,

C. Pemerintah

Pemerintah pada bagian hukum perlindungan konsumen seperti biasa diwakilkan oleh badan, lembaga, lembaga-lembaga khusus yang diberikan hak oleh pemerintahan agar mengelola, mengoperasikan dan juga mengawasi pemeliharaan konsumen. Beberapa badan, lembaga, atau instansi tersebut antara lain:

a. Menteri perdagangan,

Pasal butir 13 Undang-undang Perlindungan Konsumen membagikan pengertian bahwasanya yang disebut dengan Menteri ialah menteri yang lingkup, tugas, serta tanggung jawabnya meliputi bidang perdagangan.

b. Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK)

BPSK ialah instansi yang bertanggung jawab untuk menangani serta menyelesaikan sengketa pelaku usaha dengan pengguna.

c. Badan Perlindungan Konsumen Nasional (BPKN)

BPKN ialah instansi yang berkewajiban membagikan alat serta pertimbangan pada pemerintah pada upaya agar memajukan perlindungan konsumen di Indonesia.

d. Badan Pengawasan Obat dan Makanan (BPOM)

BPOM ialah instansi pemerintah non-departemen yang bertanggung jawab menjadi regulator, serta melaksanakan standarisasi serta sertifikasi pada barang obat serta makanan yang nantinya digunakan oleh pengguna.

Kepolisian Republik Indonesia lembaga yang mempunyai hak penindakan, satu hak yang berhubungan dengan hukum perlindungan konsumen ialah hak agar menindak pelanggaran Undang-undang Perlindungan Konsumen yang dilaksanakan oleh pelaku usaha.

D. Lembaga Swadaya Masyarakat

Pasal 1 butir 9 Undang-undang Perlindungan Konsumen memberikan definisi bahwa dengan Lembaga Perlindungan Konsumen Swadara Masyarakat adalah lembaga non pemerintah yang terdaftar dan diakui oleh pemerintah yang mempunyai kegiatan menangani perlindungan konsumen. LPKSM ini dibentuk untuk meningkatkan partisipasi masyarakat dalam upayah perlindungan konsumen serta menunjukkan bahwa perlindungan konsumen menjadi tanggungjawab bersama antara pemerintah dan masyarakat.

2.2 Angkutan

Kata angkutan berasal dari kata dasar angkut yang artinya mengangkat dan membawa. Secara terminologi angkutan diartikan sebagai usaha membawa,

mengantar, atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain¹⁶.

Jenis angkutan dibedakan menjadi 3 golongan yaitu angkutan darat, laut, dan udara.¹⁷ Angkutan darat ialah suatu usaha pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain yang berlangsung di darat dengan menggunakan alat angkut tertentu.

Pengangkutan menurut Undang-undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Pengangkutan adalah suatu proses kegiatan yang memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan guna membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atas penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.¹⁸

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan.

¹⁶ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 1990, hal.14

¹⁷ Ilham Kurnia, ALS: *Bus Dengan Trayek Terjauh, Lintas Sumatera-Jawa*. Sebagaimana diakses pada <https://gowest.id/als-bus-dengan-trayek-terjauh-lintas-sumatera-jawa/amp/> 12 Desember 2020 pukul 12.22

¹⁸ Nugraha Tama, Hijri.2018. *Tanggung Jawab Pengangkut angkutan umum terhadap penumpang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan karena penggunaan ban vulkanisir di Yogyakarta*. Skripsi.Fakultas Hukum.UIN Yogyakarta.

Dari pengertian diatas dapat diketahui bahwa pihak dalam perjanjian pengangkut adalah pengangkut dan pengirim.¹⁹

Berdasarkan definisi-definisi tersebut dapat diketahui bahwa pengangkutan adalah suatu proses kegiatan perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat menggunakan alat pengangkutan yang berupa kendaraan

Transportasi darat memiliki ruang lingkup yang lumayan luas, yaitu terdiri dari transportasi yang dioperasikan pada jalan raya, sungai serta danau dan juga rel kereta api. Tetapi, yang akan dipelajari pada penelitian ini memiliki batasan pada angkutan jalan. Pada pasal 1 angka (3) Undang-undang No 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikatakan bahwasanya yang disebut angkutan adalah memindahkan individu ataupun barang daripada satu lokasi ke lokasi lainnya memakai kendaraan. Kendaraan itu ialah alat angkut di jalan yang meliputi pada kendaraan bermotor serta kendaraan tidak bermotor.

Berdasarkan ketentuan pasal 1 angka (8) Undang-undang No 22 tahun 2009 bahwasanya kendaraan bermotor ialah tiap kendaraan dioperasikan oleh alat mekanik berbentuk mesin diluar kendaraan yang beroperasi pada rel. perumusan definisi ini jauh lebih ringkas apabila dirasiokan pada perumusan definisi kendaraan bermotor yang ditentukan pada pasal 1 ayat (1) sub b Undang-undang No 3 Tahun 1965, yang menyebutkan bahwasanya kendaraan bermotor adalah tiap kendaraan yang dioperasikan oleh alat teknik yang terdapat dalam kendaraan

¹⁹ Annisawally. Hukum dagang dan Hukum Pengangkutan, 2015. sebagaimana diakses pada <https://nislufone.wordpress.com/2015/04/08/makalah-hukum-dagang-hukum-pengangkutan/> 02 Maret 2021 pukul 10.34

itu serta seperti biasa dipakai pada pengangkutan orang ataupun barang di jalan diluar dari kendaraan yang beroperasi pada rel.²⁰

Ketika satu kendaraan bermotor diperhatikan daripada segi sasaran pemakaiannya, sehingga selain disebut kendaraan pribadi juga disebut kendaraan bermotor umum. Pada pasal 1 angka (10) Undang-undang No 22 Tahun 2009 dipaparkan bahwasanya yang disebut kendaraan bermotor umum adalah tiap angkutan yang dipakai untuk mengangkut barang ataupun individu yang mana dimintai bayaran. Salah satu bentuk kendaraan bermotor ialah mobil. Undang-undang No 14 Tahun 1992 tidak ada ketentuan yang memberikan batasan apa yang disebut mobil.

Tetapi pada pasal 47 ayat (2) Undang-undang No 22 Tahun 2009 mengenai lalu lintas serta angkutan jalan didapat sebagian definisi yang berkaitan pada mobil, yaitu mobil penumpang, mobil bus, serta mobil barang.

Pada pemaparan ketentuan Undang-undang tersebut disebutkan bahwasanya yang disebut dengan mobil penumpang ialah kendaraan bermotor angkutan orang yang mempunyai tempat duduk paling banyak delapan orang, pengemudi ikut didalamnya ataupun yang beratnya tidak lebih daripada 3500 kg. Sedangkan yang disebut dengan mobil bus ialah kendaraan bermotor angkutan orang yang mempunyai tempat duduk lebih daripada delapan orang, termasuk untuk pengemudi ataupun yang beratnya lebih daripada 3500 kg. Berikutnya yang disebut mobil barang ialah kendaraan bermotor yang dipakai untuk angkutan barang.

²⁰ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Sebagian ahli hukum memiliki pendapat yang sama bahwasanya dimana terdapat rakyat maka disitulah terdapat huku yang pada bahasa asing dikatakan “*ubi societas ibi jus*”. Adanya hukum pada masyarakat berguna untuk mengelola kaitan-kaitan yang terjadi pada anggota masyarakat yang berkaitan.

Hukum ialah kekuasaan yang memberikan aturan serta memaksa. Dengan tidak adanya kata selesai hukum memberikan aturan kaitan-kaitan yang diakibatkan oleh pergaulan manusia (kaitan yang muncul daripada perkawinan, lokasi tempat tinggal, kebangsaan perdagangan serta pemberian pelbagai dan juga permasalahan-permasalahan lain).

Pada perihal itu dilaksanaannya dengan menetapkan batasan-batasan kekuasaan serta tugas-tugas setiap individu pada mereka dan dengan siapa ia menjalin hubungan. Hubungan yang dikelola oleh hukum yang demikian disebut hubungan hukum²¹.

Perihal yang sama juga disebutkan oleh Utrechth bahwasanya pada masyarakat ada kaitan orang yang satu dengan yang lain, diantara orang dengan kelompoknya, diantara orang pada keluarga, diantara orang dengan golongan seagamanya. Perkawinan, tempat kediaman, keanggotaan organisasi, banyak jenis perjanjian yang dibuat pada bagian perdagangan serta berikutnya ialah kaitan kemasyarakatan yang dikelola oleh apa yang dikatakan hukum.²²

Pada pendapat kedua ahli tersebut, bisa diambil deskripsi bahwasanya yang dikatakan kaitan hukum ialah tiap kaitan yang terjadi pada dua ataupun lebih subjek hukum tertentu yang dikelola oleh hukum. Hukum yang yang dimaksud di

²¹ Apeeldorn, *Pengantar Ilmu Hukum*, Prad Paramita, Jakarta, 1975, hal.21

²² Utrecht, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia*, PT Ichtiar Baru, Jakarta, 1983, hal

sini terdiri dari hukum yang tidak tertulis serta hukum tertulis baik yang berasal daripada undang-undang, perjanjian serta hal yang biasa dilakukan pada masyarakat.

Berdasarkan Subekti bahwasanya satu kaitan hukum diantara dua orang ataupun dua sisi sesuai mana sisi yang satu memiliki wewenang menuntut suatu perihal daripada sisi yang lainnya, yang memiliki kewajiban mencukupi tugas itu.²³

Ketika diamati dari bagian referensinya, satu ikatan bisa berasal daripada undang-undang serta bisa juga berasal dari akad. Undang-undang yang disebutkan disini tidak hanya undang-undang pada defenisi formil, yaitu yang dibuat oleh Presiden dengan persetujuan DPR, namun terdiri dari undang-undang pada artian materiil yakni tiap ketetapan penguasa/pemerintah yang mengikat langsung tiap masyarakat pada satu daerah ataupun kelompok rakyat khusus.

Sedangkan yang disebut akad ialah satu keadaan yang mana individu berakad pada idividu lainnya ataupun sebagaimana dua orang tersebut saling membuat perjanjian agar melakukan suatu hal. Suatu hal tersebut pada defenisi ini ialah kesuksesan yang bisa berbentuk membagikan sesuatu, melakukan suatu hal ataupun tidak melakukan sesuatu.

Sebelum dilaksanakan penarian pada tugas pengangkut pada satu transportasi khusus. Lebih dulu diketahui mengenai ketentuan-ketentuan tugas yang seperti biasa dilaksanakan pada bidang hukum angkutan. Dibutuhkannya perihal ini, dikarenakan ruang lingkung tanggung jawab alat angkut dalam satu transportasi

²³ Subekti, *Aneka Perjanjian*, Alumni Bandung, 1981, hal 21

husus seperti biasa diberikan pengaruh oleh ketentuan tugas yang menjadi dasar ketentuan hukum yang mengelola pengoperasian transportasi itu.

Pada bagian hukum angkutan paling tidak dikenal terdapat empat ketentuan tanggung jawab yakni:

- a) Ketentuan tanggung jawab mutlak (*absolute liability principle*)
- b) Ketentuan tanggung jawab yang dilandaskan pada terdapatnya unsur kesalahan (*based on fault liability principle*)
- c) Ketentuan tanggung jawab dilandaskan pada orang yang menduga (*presumption of liability principle*)
- d) Ketentuan tanggung jawab yang memiliki batas (*limitation of liability principle*)

Dilihat dari sejarah pada rakyat primitive diberlakukan satu rumusan (formula), *aman acts at his peril*, yang artinya bahwasanya kegiatan apapun yang dilaksanakan individu apabila memberikan kerugian pada individu lainnya akan mengakibatkan ia disalahkan sudah melanggar hukum. Sejarah pada ruus ini, sehingga selanjutnya disebut ketentuan tanggung jawab mutlak (*absolute liability principle*)²⁴.

Ketentuan "*absolut liability*" bermakna bahwasanya barang siapa yang melaksanakan aktivitas yang menciptakan lahirnya kerugian pada yang lainnya, ia wajib mempertanggungjawabkan kerugian itu tanpa mempermasalahkan ada ataupun tidak galat pada yang melakukan. Sehingga ketika ketentuan ini diaplikasikan pada tugas yang mengangkut pada pelaksanaan angkutan penumpang

²⁴ Wiradipraja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Angkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta.1989, hal. 20

sehingga pengangkut dengan nyata bertugas pada kerugian penumpang, sehingga yang ada pada pengoperasian angkutan itu, tidak merasiokan terdapat ataupun tidak kesalahan pengangkut.

Sesuai ketentuan ini, sehingga bisa disebut bahwasanya tidak terdapat kemungkinan untuk yang mengangkut agar melepaskan diri daripada tugas itu. Salah satu kekurangan ketentuan “*absolute liability*” sebagaimana ketentuan ini membenarkan penghukuman pada orang yang tidak melakukan salah. Disebutkan demikian, dikarenakan sekalipun seorang tidak memiliki galat berkaitan pada perbuatan yang dilaksakannya, tetapi ketika perbuatan itu melahirkan kerugian untuk orang lain, ia akan terus diberikan hukuman mempertanggungjawabkan tugi itu.

Sehingga lebih jelas bisa dibagikan satu contoh yaitu suatu bus terjadi kecelakaan (jatuh ke jurang) yang membuat sejumlah penumpang luka-luka ataupun meninggal dunia, sebagaimana kecelakaan tersebut dikarenakan oleh satu bencana alam. Sekalipun pihak yang mengangkut tidak bisa disalahkan pada terjadinya kecelakaan itu, tetapi ketika ketentuan *absolute liability* yang diaplikasikan, sehingga yang mengangkut tetap wajib dihukum untuk memberikan pertanggungjawaban rugi yang dialami penumpang.

Pada pengangkutan orang dengan angkutan umum, untuk adanya perjanjian pengangkutan ialah ukup pada persetujuan diantara yang mengangkut dengan penumpang. Pada pengangkut orang, mulai penumpang membeli tiket ataupun karcis, sehingga dirasa dengan cara diam-diam penumpang itu sudah menerima penawaran dari sisi yang mengangkut.

Dengan terdapatnya penerimaan penawaran itu sehingga sudah terjadi persetujuan kehendak (konsensus), serta ketika itu sudah lahir perjanjian pengangkutan yang sifatnya konsensual. Terdapat konsesual pada dua sisi dirasa sudah bisa menciptakan akad pengangkutan. Perihal ini diperkirakan dikarenakan dengan terdapatnya ketentuan-ketentuan umum terdapat (sahnya) perjanjian tidak diberikan syarat wajib tertulis ukup dengan lisan yang berwujud tahap persetujuan kehendak yang bisa dirasa perjanjian.

Pada sahnya satu perjanjian berdasarkan Pasal 1320 KUH Perdata dibutuhkan empat ketentuan:

1. Setuju mereka yang mengikat dirinya;
2. Keahlian dalam membuat satu ikatan;
3. Satu perihal khusus;
4. Satu sebab yang halal.

Diluar pasal 1320 KUH Perdata yang wajib dicukupi, pasal lain yang berisi pasal itu juga wajib dipenuhi yakni:

1. Pasal 1321 KUH Perdata yang memberikan syarat tidak bisa ada kekhilafan;
2. Pasal 1323 KUH Perdata yang memberikan syarat tidak bisa ada paksaan;
3. Pasal 1328 KUH Perdata yang memberikan syarat tidak bisa ada penipuan.

Persetujuan diantara sisi-sisi yang memiliki kepentingan itu menciptakan kaitan tugas serta wewenang yang wajib direalisasikan dengan tahap pelaksanaan pengangkutan. Tugas serta wewenang ini bisa diberikan bentuk tertulis ataupun dengan persetujuan lisan saja. Namun sebagai bukti bahwasanya kedua sisi sudah

mencukupi tugas serta mendapat wewenang seperti biasa diterbitkan dokumen pengangkutan²⁵.

- a. Tahap dalam menyelenggarakan pengangkutan terdiri daripada empat tahapan, yakni:
 - 1) Tahap persiapan pengangkutan, terdiri dari menyediakan sarana pengangkutan serta menyerahkan barang ataupun orang agar diangkut;
 - 2) Tahap penyelenggaraan pengangkutan, terdiri dari aktiitas memindahkan barang ataupun orang dengan alat angkut dari lokasi keberangkatan hingga lokasi tujuan yang disetujui;
 - 3) Tahap penyerahan barang ataupun orang kepada penerima, turunnya penumpang serta pembayaran biaya pengangkutan pada perihal tidak ada peristiwa selama pengangkutan;
 - 4) Tahap pemberesan ataupun penyelesaian persoalan yang lahir ataupun terjadi selama pengangkutan ataupun sebagai akibat pengangkutan.

Sehingga terdapat dua perkiraan berakhirnya akad pengangkutan, pertama pada perihal tidak menciptakan rugi, perjanjian pengangkutan berakhir sesudah pelaksanaan menyerahkan barang serta pembayaran biaya angkutan dilaksanakan ataupun sesudah penumpang sampai di lokasi tujuan, kedua, pada perihal terjadi peristiwa yang menciptakan kerugian, perjanjian selesai setelah pemberesan selesai dilaksanakan. Pemberesan ini bisa dilaksanakan oleh sisi sendiri ataupun bisa dengan pengadilan²⁶.

²⁵ Sutiono Usman Aji, et.al, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Ctk Pertama, Rineka Cipta, Jakarta, 1990, hal 120

²⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Ctk. Pertama, CitraAditya Bakti, Bandung, 1991, hal. 14-15.

Hubungan hukum ataupun ikatan diantara pengangkut dengan penumpang berasal dari akad, akad mereka condong berwujud tertulis, serta bahkan bisa disebut sifatnya kontrak baku (*standart contract*). Oleh sebab itu sebelum penumpang mengikat diri, semua isi perjanjian dimaksud sudah ditata dengan cara satu pihak oleh pengangkut serta dibuat pada selembar kertas yang biasa disebut dengan kata tiket penumpang.

Ketika sisi penumpang mengikat diri yang merupakan pemakai jasa angkutan, sehingga sisi pengangkut tinggal memberikan tiket itu pada penumpang yang berkaitan, tanpa memperkirakan penumpang untuk mengganti klausula yang termuat pada tiket tersebut, mengingat kaitan hukum ataupun ikatan diantara yang mengangkut dengan penumpang berasal daripada akad, sehingga asas-asas hukum yang biasa diberlakukan pada satu perjanjian juga diberlakukan pada jalinan hukum ataupun perikatan mereka. Contohnya, asas *facta sun servanda* yang menjiwai pasal 1338 KUH Perdata.

Yang mana diketahui, berdasarkan ketentuan pasal 1338 KUH Perdata serta asas *facta sun servanda* bahwasanya tiap akad yang sudah dibuat dengan sah dibuat dengan cara ialah mengikatkan para sisi. Oleh sebab itu, tidak diperkirakan akad itu dibatalkan dengan cara satu sisi, namun wajib dilakukan dengan niat baik. Niat baik itu berisi arti yang lumayan luas, maka susah diformulasikan dengan limitatif.

Tetapi, ketika asas itu diaplikasikan pada kaitan hukum ataupun perikatan diantara yang mengangkut dengan penumpang, sehingga bisa disebut bahwasanya paling tidak yang mengangkut harus melakukan angkutan yang sudah diadakan

sesuai dengan waktunya dengan penuh hati-hati. Begitu pula penumpang wajib mencukupi keharusannya yang mana sudah dikadkan.

Tiket penumpang jelas ditulis tentang hari ataupun jam pemberangkatan mobil yang akan dipakai mengangkut para penumpang, maka pengangkut wajib melakukan angkutan itu sesuai pada hari serta jam yang sudah ditetapkan pada tiket penumpang itu. Faktanya pada praktek seringkali didapatkan adanya lembaga usaha angkutan pada saat melakukan angkutan penumpang ternyata tidak tepat pada waktu yang diakadkan.

Seperti biasa pelaksanaan angkutan itu terjadi keterlambatan sampai beberapa jam selanjutnya, serta bahkan kadang-kadang terdapat yang tertunda sampai satu hari ataupun sebagian hari berikutnya. Dengan arti lain pelaksanaan angkutan pada hari yang sudah ditentukan pada tiket penumpang itu dibatalkan dengan cara satu pihak oleh pengangkut.

Adanya keterlambatan pelaksanaan angkutan selama beberapa jam berikutnya dari waktu yang ditetapkan, terkadang tidak seluruhnya dikarenakan oleh lalainya sisi yang mengangkut, namun biasa juga dikarenakan oleh lalai daripada penumpang tertentu. Contohnya, apabila mobil yang sedianya mengangkut para penumpang akan diberangkatkan dalam waktu yang sudah ditetapkan, faktanya terdapat penumpang khusus yang belum siap ataupun baru bergegas mempersiapkan diri ataupun barang bawaan mereka.

Dampaknya, dikarenakan menunggu penumpang itu, sehingga pelaksanaan angkutan itu terpaksa terjadi keterlambatan sampai sebagian jam dari waktu berangkat yang ditetapkan sebelumnya. Kelambatan serta pembatalan angkutan yang dilaksanakan dengan ara satu pihak oleh yang mengangkut tidak akan

menciptakan masalah hukum, sejauh kelambatan serta pembatasan angkutan itu tidak menciptakan kerugian pada penumpangnya.²⁷

Undang-undang No 22 Tahun 2009 ternyata belum bisa mencukupi harapan mengenai perlindungan hukum yang diinginkan oleh pemakai jasa transportasi. Disebutkan demikian karena pada pasal 187 Undang-undang No 22 Tahun 2009 memperkirakan yang mengangkut membatalkan dengan cara satu pihak pelaksanaan angkutan yang sudah diadakan, maka ketentuan ini tidak sinkron dengan ketentuan yang ditentukan pada pasal 1338 ayat (2) KUH Perdata.

Yang mana diberitahu, ketentuan pasal 1338 ayat (2) KUH Perdata tidak membenarkan satu akad yang sudah dibuat dengan sah dibatalkan pada satu pihak. Tidak sejalannya kedua ketentuan Undang-Undang itu, akan menciptakan pertanyaan mengenai ketentuan mana yang estu didulukan pada kedua ketentuan tersebut.

Ketika diamati dari bagian ruang lingkup objek pengaturan tiap-tiap ketentuan Undang-undang itu, sehingga ketentuan pasal 1338 ayat (2) KUH Perdata bisa dilihat dengan satu ketentuan umum, dikarenakan diberikan ada akad biasanya. Sedangkan ketentuan pasal 187 Undang-undang No 22 Tahun 2009 ialah ketentuan tertentu, karena hanya diberikan pada perjanjian angkutan darat khusus ada angkutan jalan sekalipun ketentuan pasal 187 Undang-undang No 22 Tahun 2009 memperkirakan pengangkut dengan satu sisi membatalkan pengoperasian angkutan yang sudah diadakan, tetapi arti ketentuan ini wajib

²⁷ Ilham Kurnia, ALS: *Bus Dengan Trayek Terjauh, Lintas Sumatera-Jawa*. Sebagaimana diakses pada <https://gowest.id/als-bus-dengan-trayek-terjauh-lintas-sumatera-jawa/amp/> 12 Desember 2020 pukul 12.22

dijelaskan dengan sempit, yaitu pembatalan itu tidak dapat merugikan sisi penumpang.

Disebutkan demikian dikarenakan pengaplikasian satu ketentuan hukum tidak dapat berlawanan dengan ketentuan hukum yang berjalan pada masyarakat. Salah satu asas hukum yang berlaku pada rakyat ialah satu akad wajib dilakukan dengan niat yang baik, sebagaimana pengaplikasian ketentuan tersebut tidak dapat berlawanan dengan ketentuan hukum ini.

Ketika satu ketentuan hukum berlawanan dengan ketentuan hukum, sehingga sekalipun pada Undang-undang No 22 Tahun 2009 tidak dimuat dengan tegas tentang tanggung jawab pengangkut pada kerugian penumpang yang dikarenakan oleh kelambatan atau pembatalan angkutan, tidak berarti sama sekali tidak terdapat peraturan hukum yang bisa dipakai sebagai dasar berpijak bagi penumpang untuk mengutarakan tuntutan ganti rugi pada pengangkut.

Untuk penumpang yang terjadi kerugian dikarenakan adanya keterlambatan ataupun pembatalan angkutan yang dilaksanakan dengan satu sisi oleh yang mengangkut bisa memberikan tuntutan ganti kerugian pada yang mengangkut dengan alasan bahwasanya yang mengangkut tidak melakukan apa yang sudah dijanjikan dengan niat baik. Untuk sisi yang tidak melakukan dengan niat baik mengenai apa yang sudah dijanjikan itu wanprestasi.²⁸

Berdasarkan Subekti wanprestasi bisa berbentuk:

1. Tidak melaksanakan apa yang disanggupi akan dilaksanakannya;
2. Melakukan apa yang dijanjikannya, namun tidak sebagaimana dijanjikan;
3. Melaksanakan apa yang ditetapkan tetapi terlambat;

²⁸ *Ibid.*, hal. 6-7

4. Melaksanakan suatu yang berdasarkan perjanjian tidak bisa dilaksanakan.

Sehingga, ketika yang mengangkut terlambat melakukan angkutan yang sudah dijanjikan, serta keterlambatan itu membuat rugi pada bagian penumpang, sehingga berarti yang mengangkut sudah melaksanakan wanprestasi yaitu bentuk wanprestasi pada poin (3) tersebut. Begitu juga ketika pengangkut dengan satu sisi membatalkan pelaksanaan angkutan yang sudah ditetapkannya, serta faktanya pembatalan itu menciptakan adanya kerugian pada penumpang, sehingga berarti pengangkut sudah melaksanakan wanprestasi seperti yang dijelaskan dalam poin (1) tersebut.

Kecelakaan sering didefinisikan menjadi satu penderitaan yang terjadi pada seseorang dengan tiba-tiba serta datang dari luar. Penderitaan yang dimaksud yaitu penderitaan dikarenakan adanya satu kejadian yang tidak dikarenakan oleh adanya unsur kesengajaan atau karena lalai dari bagian penderita ataupun korban. Contohnya, seseorang ataupun sebagian orang penumpang angkutan jalan terjadi luka-luka atau meninggal dunia karena yang dinaikinya terjadi kecelakaan.

Sebenarnya tidak seorangpun menginginkan ataupun menghendaki pengangkutan yang dilakukan terjadi kecelakaan, dikarenakan ketika mengalami kejadian itu pengangkut akan mengalami rugi ataupun paling tidak akan merasakan rugi tertentu. Tetapi, terkadang keuntungan tidak bisa diraih, malang tidak bisa ditolak, sebagaimana yang dilakukan oleh yang mengangkut ternyata dihadapkan dalam satu kejadian yang naas.

Ketika mengalami kecelakaan angkutan yang membuat terdapat individu ataupun kelompok penumpang mengalami luka-luka ataupun aat tetap bahkan meninggal dunia, sehingga penumpang yang menjadi korban itu akan merasakan

sangat dirugikan serta mereka mengharapkan ada satu perlindungan hukum. Sebelum diundangkannya Undang-undang No 14 Tahun 1992, pada kerangka memberikan perlindungan hukum pada rugi yang dirasakan penumpang seperti diatas, sehingga pada pasal 24 ayat (1) Undang-undang No 3 Tahun 1965, disebutkan bahwasanya penguasa kendaraan umum memiliki tanggung jawab pada rugi yang dirasakan oleh penumpang yang ada pada kendaraan itu, terkeuali ia bisa memberikan bukti bahwasanya rugi itu terjadi diluar kesalahan karyawannya.

Dengan diyatakannya pengusaha kendaraan umum bertanggung jawab pada rugi yang dirasakan penumpang, sehingga bisa disebutkan ketetapan ini memiliki tujuan untuk memberikan perlindungan huku pada sisi penumpang yang terjadi kerugian pada saat ia sementara ada pada kendaraan umum yang dinaikinya, sehingga rugi penumpang itu akan memperoleh pergantian daripada pengangkut.

Terlihatnya keberadaan tanggung jawab yang mengangkut yang ditentukan oleh ketetapan tersebut sesuai pada ketentuan "*presumption of liability*" yang mana pengangkut dirasa terus bertanggungjawab pada karugian, dikarenakan ketetapan itu masih memperkirakan ataupun memberikan kesempatan pada pengangkut agar menjauhkan diri daripada tanggung jawab tersebut, dengan ara memberikan bukti bahwasanya adanya rugi itu di liar kesalahannya ataupun kesalahan karyawannya. Apabila pengangkut berhasil memberikan bukti, maka ia akan dibebaskan daripada tanggungjawab pada rugi penumpang yang berkaitan.

Dalam Pasal 191 Undang-undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) dijelaskan bahwa: "Perusahaan Angkutan Umum

bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan”.²⁹

Sedangkan Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) dalam Pasal 522 menyebutkan bahwa:

“Perjanjian untuk pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keamanan penumpang dari saat naik sampai saat turun dari angkutan. Pengangkut wajib mengganti kerugian, yang disebabkan oleh cedera yang menimpa penumpang berkenaan dengan pengangkutan pengangkut wajib mengganti kerugian yang karenanya diderita oleh penumpang itu”.³⁰

Jadi, dapat disimpulkan bahwa perusahaan pengangkutan umum harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim, atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Selama pelaksanaan pengangkutan, keselamatan penumpang atau barang yang diangkut pada dasarnya berada dalam tanggung jawab perusahaan pengangkutan umum. Tanggung jawab perusahaan pengangkutan umum terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan yang telah disepakati.

Pengemudi dan pemilik kendaraan bertanggung jawab terhadap kendaraan berikut muatannya yang ditinggalkan di jalan. Ini dapat diartikan jika muatan (penumpang dan barang) yang ditinggalkan di jalan itu menderita kerugian, pengemudi dan pemilik kendaraan wajib, membayar ganti kerugian bersama-sama. Dalam praktek perjanjian pengangkutan penumpang dengan kendaraan

²⁹ Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan.

³⁰ Iga Wahyu. 2014, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Tanpa Tiket (Illegal) dalam Pengangkutan Darat*, Jurnal Hasil Riset, www.e-jurnal.com, Kode Jurnal: jphukumdd140181, <http://www.ejurnal.com/2014/12/perlindungan-hukum-terhadappenumpang.html>, Diakses:20 April 2021

umum dijumpai beberapa ketentuan yang ditetapkan oleh pengangkut secara baku seperti ketentuan.



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Waktu dan Tempat Penelitian

3.1.1 Waktu penelitian

Waktu penelitian akan dilaksanakan secara singkat setelah diadakannya seminar outline pertama dan setelah disetujuinya perbaikan seminar proposal pertama, yang dipaparkan berdasarkan tabel.

3.1.2 Tempat Penelitian

Penelitian akan dilakukan di PT Antar Lintas Sumatera dengan melakukan wawancara bersama pegawai kantor PT Antar Lintas Sumatera dan mengambil contoh peran PT Antar Lintas Sumatera apabila terjadinya kecelakaan sebagai pembahasan untuk melengkapi penulisan skripsi ini.

1.1. Tabel Waktu Penelitian

NO	Kegiatan	Bulan																															
		Desember 2020				Maret 2021				November 2021				Januari 2022				Februari 2022				Juli 2022											
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
1	Pengajuan Judul	■	■	■	■																												
2	Seminar Proposal					■	■	■	■																								
3	Penelitian									■	■	■	■																				
4	Penulisan Skripsi													■	■	■	■																
5	Bimbingan Skripsi																	■															
6	Seminar Hasil																					■	■	■	■								
7	Meja Hijau																													■	■	■	■

3.2 Metode Penelitian

3.2.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang akan digunakan dalam penelitian Skripsi ini adalah Penelitian Hukum Yuridis Normatif. Penelitian Hukum Yuridis Normatif adalah suatu penelitian yang mengkaji hukum secara tertulis dilihat dari berbagai aspek seperti aspek teori, filosofi, perbandingan, struktur/komposisi, konsistensi, penjelasan umum dan penjelasan pada tiap pasal, formalitas dan kekuatan mengikat suatu undang-undang serta bahasa yang digunakan adalah bahasa hukum. Sehingga dapat disimpulkan pada Penelitian Hukum Yuridis Normatif mempunyai cakupan yang luas.³¹ Serta akan dilampirkan Data Wawancara sebagai Data Pendukung dalam Proses penelitian ini.

3.2.2 Sifat Penelitian

Sifat penelitian yang dipergunakan dalam Penelitian ini adalah Deskriptif Analisis dari Data Perusahaan Jasa Pengangkutan Umum PT Antar Lintas Sumatera (ALS) dan hasil Wawancara. Penelitian Deskriptif ini dilakukan dengan melakukan observasi ke Lapangan untuk mendapatkan informasi dan mendukung teori yang telah ada.

3.2.3. Sumber Data

a. Data Primer

Data primer ini diperoleh langsung melalui hasil penelitian di lapangan dan akan dikumpulkan serta dilengkapi dengan wawancara yang dilakukan kepada pada subjek penelitian.

³¹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2006, *Penelitian Hukum Normatif : Suatu Tinjauan Singkat*, Cet. 8, PT Raja Grafindo Persada. Jakarta. Hal. 24.

b. Data Sekunder

Data sekunder ini diperoleh melalui Penelitian Kepustakaan (*Library Research*) yang terdiri dari :

- 1) Bahan Hukum Primer : bahan yang memiliki kekuatan hukum mengikat secara yuridis, meliputi KUHPerdata (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata), Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, dll.
- 2) Bahan Hukum Sekunder : yaitu bahan hukum yang menjelaskan secara umum mengenai bahan hukum primer berupa buku-buku ilmu hukum, jurnal, dan hasil penelitian.³² Dalam penelitian Skripsi ini, yang menjadi bahan hukum sekunder Peneliti adalah Buku-, hasil-hasil penelitian terdahulu atau sebelumnya, tulisan para ahli sarjana Hukum, Majalah Hukum, Jurnal Hukum, materi kuliah selama perkuliahan berlangsung, catatan perkuliahan, dll.
- 3) Bahan Hukum Tersier : yaitu data yang memberikan informasi, petunjuk, penjelasan, terhadap bahan hukum primer dan sekunder seperti KBBI, kamus hukum, internet dan informasi lainnya yang

³² Peter Mahmud Marzuki, 2005, *Penelitian Hukum*, Prenada Media, Jakarta. Hal.

mendukung penelitian.³³ Dalam penelitian skripsi ini, yang menjadi bahan Hukum Tersier adalah Kamus Bahasa Belanda, Kamus Hukum, Ensiklopedia, dan lain sebagainya.

3.2.4. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- a. Penelitian kepustakaan (*Library Research*). Metode ini dengan melakukan penelitian terhadap berbagai sumber bacaan tertulis para sarjana yaitu buku-buku teori tentang hukum, jurnal-jurnal hukum dan juga bahan-bahan kuliah serta peraturan-peraturan tentang gadai
- b. Penelitian lapangan (*Field Research*) yaitu dengan melakukan kelapangan dalam hal ini peneliti langsung melakukan studi di PT Antar Lintas Sumatera (ALS).
- c. Wawancara dengan pihak PT Antar Lintas Sumatera (ALS).

3.2.5 Analisis Data

Analisis data merupakan langkah selanjutnya untuk mengolah hasil penelitian menjadi suatu laporan. Analisis data adalah proses perorganisasian dan pengurutan data dalam pola, kategori, dan uraian dasar, sehingga akan dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data.

Proses analisis data itu sebenarnya merupakan pekerjaan untuk menemukan tema-tema dan merumuskan hipotesa-hipotesa meskipun sebenarnya tidak ada

³³ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudjie, 2011, *Penelitian Hukum Normatif*, Rajawali Pers, Jakarta. hal. 33.

formula yang pasti untuk merumuskan hipotesa. Data yang telah ada dianalisis dengan maksud untuk mendiskripsikan karakteristik sample pada variable yang diteliti, kemudian ditarik kesimpulan. Sedangkan teknik analisa data yang digunakan adalah analisa kualitatif, yaitu data yang diperoleh kemudian disusun secara sistematis untuk selanjutnya dianalisa secara kualitatif.

Langkah yang dilakukan dalam analisa data setelah data terkumpul adalah dengan melakukan persiapan, Tabulasi dan penerapan data sesuai dengan pendekatan penelitian³⁴. Data kualitatif yang diperoleh secara sistematis dan kemudian substansinya dianalisis untuk memperoleh jawaban tentang pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan skripsi ini secara kualitatif untuk mendapatkan jawaban yang pasti dan hasil yang akurat.

³⁴ Arikunto, Harisyimi. 2013. *Prosedur Penelitian: suatu pendekatan praktik*. Jakarta: Rineka Cipta. hal 278

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Bentuk pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum kepada penumpang apabila mengalami kecelakaan berdasarkan UU no 22 tahun 2009. Dengan adanya pelaksanaan tanggung jawab dari pihak pengangkut atas kecelakaan penumpang angkutan umum yang menimbulkan korban jiwa dan korban luka berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 diperlukan adanya tindakan tegas dari pihak perusahaan terhadap pelaksanaan pemberian ganti kerugian. Penegakan perlindungan hukum khususnya bagi penumpang juga perlu dioptimalkan agar hak penumpang dan kewajiban pengangkut bisa terlaksana dengan baik sesuai kebijakan yang berlaku. serta bertanggung jawab apabila penumpang mengalami kerugian dengan memberikan ganti kerugian sebagai bentuk pertanggung jawaban yang sesuai didalam ketentuan peraturan perundang-undangan. Tanggung jawab hukum dalam hukum perdata berupa tanggung jawab seseorang terhadap perbuatan yang melawan hukum. Perbuatan melawan hukum memiliki ruang lingkup yang lebih luas dibandingkan dengan perbuatan pidana. Perbuatan melawan hukum tidak hanya mencakup perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang pidana saja, akan tetapi jika perbuatan tersebut bertentangan dengan undang-undang lainnya dan bahkan dengan ketentuan-ketentuan hukum yang tidak tertulis. Ketentuan perundang-undangan dari perbuatan melawan hukum

bertujuan untuk melindungi dan memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan.

2. Pertanggungjawaban PT ALS terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan. Sebelum PT ALS beroperasi, PT ALS terlebih dahulu memberikan ketentuan kepada konsumen sebelum menggunakan Jasa Angkutannya yaitu terdapat 10 peraturan, salah satu butir menyangkut dengan pertanggung jawaban terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan yaitu butir nomor 7 Apabila kendaraan mengalami kecelakaan atau terbakar atau barang-barang yang rusak, hilang tidak menjadi tanggungan perusahaan atau dalam istilah Undang-Undang digolongkan kepada *force majeure* dan biaya-biaya perawatan atau perobatan para penumpang yang timbul akibat terjadinya kecelakaan adalah tanggung jawab, A.K Jasa raharja” Jadi jika terjadinya kecelakaan penumpang pada PT ALS yang bertanggung jawab adalah Jasa Raharaja.

5.2 Saran

1. Kepada PT ALS Agar selalu mentaati semua standar pelayanan dan selalu bertanggung jawab terhadap keluhan konsumen jika ada pelayanan yang tidak sesuai dengan standar, dan tetap mengikuti peraturan dengan menyesuaikan isi dari UU Nomor 22 tahun 2009 yaitu di berlakukan tindakan tegas dari pihak perusahaan terhadap pelaksanaan pemberian ganti rugi.
2. Peneliti berharap karyawan PTALS bisa selalu mengecek keadaan kendaraan yang sudah tidak layak atau rusak agar saat proses perjalanan

tidak ada kendala atau masalah yang dialami kendaraan pada saat ada penumpang dalam pengangkutan agar mengurangi potensi terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh PT ALS.



DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Ctk. Pertama, CitraAditya Bakti, Bandung, 1991.

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2007

Ahmad Miru Yudo, 2010, *Hukum Perlindungan dan Sutarman Konsumen*, PT Jakarta: PT Grafindo Persada.

Apeeldorn, *Pengantar Ilmu Hukum*, Prad Paramita, Jakarta, 1975.

Arikunto, Harisyimi. 2013. *Prosedur Penelitian: suatu pendekatan praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.

Az.Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta : Daya Wijaya, 1999

Gunawan Wijaya dan Ahmad Yani, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, 2011, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.

Peter Mahmud Marzuki, 2005, *Penelitian Hukum*, Prenada Media, Jakarta.

R. Subekti, 1995, *Aneka Perjanjian*, PT Citra Aditya, Bandung.

Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2006, *Penelitian Hukum Normatif : Suatu*

Tinjauan Singkat, Cet. 8, PT Raja Grafindo Persada. Jakarta.

Soerjono Soekanto dan Sri Mamudjie, 2011, *Penelitian Hukum Normatif*, Rajawali Pers, Jakarta.

Subekti, *Aneka Perjanjian*, Alumni Bandung, 1981.

Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, kualitatif dan R&D)* Alfabeta Bandung 2015

Suharto, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, Semarang: Widya Karya, 2012

Sutiono Usman Aji, et.al, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Ctk Pertama, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.

Tjakranegara Soegijatna, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Rineka Cipta.

Utrecht, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia*, PT Ichtiar Baru, Jakarta, 1983.

Wiradipraja, *Tanggung Jawab Pengangkutan dalam Hukum Angkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta. 1989.

B. PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Dasar 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-undang Hukum Dagang

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban

Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK) Nomor 8 Tahun 1999

C. JURNAL dan ARTIKEL

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Jakarta: Balai Pustaka, 1990, hal.14

Kementrian Perdagangan, Brosur informasi perlindungan Konsumen, Yogyakarta: Dinas Perindagkop dan Ukm DIY, 2014.

Khairunnisa, 2008, Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi, Medan:Repository USU, hal.4.

Kurniawan, Hukum Perlindungan Konsumen, Malang : Universitas Brawijaya Press, 2011,

Novia Kusumawati. 2014. Pertanggung jawaban Pidana angkutan umum dalam kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban luka dan meninggal dunia. Volume 3 no 1. Universitas Sebelas Maret.

Nugraha Tama, Hijri.2018. Tanggung Jawab Pengangkut angkutan umum terhadap penumpang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan karena penggunaan ban vulkanisir di Yogyakarta. Skripsi.Fakultas Hukum.UIN Yogyakarta.

Zen Umar Purba, Perlindungan Konsumen : Sendi-Sendi Pokok Pengaturan, Jurnal Hukum dan Pembangunan, Jakarta, Universitas Indonesia Press, hal 393.

D. WEBSITE

Annisawally. Hukum dagang dan Hukum Pengangkutan, 2015. sebagaimana diakses pada <https://nislufone.wordpress.com/2015/04/08/makalah-hukum-dagang-hukum-pengangkutan/> 02 Maret 2021 pukul 10.34

Dewa Regar. Materi Hukum Transportasi, sebagaimana diakses pada https://mycollegefiles.blogspot.com/p/materi-hukum-transportasi_29.html pada 28 Agustus 2021 Pukul 12.30

Dewi Retno. 2021 . <https://seleb.tempo.co/read/1516476/merasa-ditipu-prudential-wanda-hamidah-minta-ojk-tindak-asuransi-yang-brutal> (di akses 13 Oktober 2021)

<https://indonesiabaik.id/#:~:text=Indonesiabaik.id%20%2D%20Jasa%20Raharja%20merupakan,telah%20dilindungi%20asuransi%20Jasa%20Raharja>. Indonesia Baik. Diakses pada 25 Januari 2022

Iga Wahyu. 2014, Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Tanpa Tiket (Illegal) dalam Pengangkutan Darat, Jurnal Hasil Riset, www.e-jurnal.com, Kode Jurnal: jphukumdd140181, <http://www.ejurnal.com/2014/12/perlindungan-hukum-terhadappenumpang.html>, Diakses:20 April 2021

Ilham Kurnia, ALS: Bus Dengan Trayek Terjauh, Lintas Sumatera-Jawa. Sebagaimana diakses pada <https://gowest.id/als-bus-dengan-trayek-terjauh-lintas-sumatera-jawa/amp/> 12 Desember 2020 pukul 12.22

Jasaraharja. <https://www.jasaraharja.co.id/page/detail/lingkup-jaminan>. Di akses 8 september 2022.

Moh Anwar, “Perjanjian Pengangkutan Barang Pada PT Kerta Gaya Pusaka (KGP) dan Akibat Hukumnya Jika Terjadi Wanprestasi” 2014, Sebagaimana diakses pada <https://media.neliti.com/media/publications/135603-ID-perjanjian-pengangkutan-barang-pada-pt-k.pdf> 28 Agustus 2021 Pukul 14.00

Sendy Anantyo, dkk, “Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan Pada Pengangkutan Melalui Laut” 2012 sebagaimana diakses pada <https://media.neliti.com/media/publications/19528-ID-tanggung-jawab-pengangkut-terhadap-barang-muatan-pada-pengangkutan-melalui-laut.pdf> 28 Agustus 2021 pukul 13.45

Tiket ALS Traveloka, Sebagaimana diakses pada <https://www.traveloka.com/id-id/tiket-bus-travel/als> 28 Agustus 2021 Pukul 14.05

Widinar, Bab II Tinjauan Pustaka Pengertian Pengangkutan, 2019. Sebagaimana diakses pada <http://repository.stimart-amni.ac.id/740/2/BAB%20II%20%28Autosaved%29.pdf> 28 Agustus 2021 Pukul 13.09

LAMPIRAN

Hasil Wawancara dengan Pihak PT ALS

Pertanyaan wawancara berikut ditujukan untuk responden/ narasumber yang bertujuan untuk melengkapi data yang diperlukan dalam penelitian. Berikut wawancara dilakukan bersama Responden bernama Alwi:

1. Bagaimana upaya Bapak/ibu untuk pertanggung jawaban jika terjadi kecelakaan pada penumpang?

PT ALS tidak memberikan pertanggung jawaban kepada penumpang akibat terjadi kecelakaan. Hasil wawancara yang diperoleh oleh peneliti dari Karyawan PT ALS yang bernama Alwi yaitu karyawan tersebut mengatakan bahwa dari pihak PT ALS tidak ada tanggung jawab, namun PT ALS memiliki kerjasama asuransi dengan Jasa Raharja, sehingga yang bertanggung jawab adalah Jasa Raharja.

2. Bagaimana solusi Bapak/ibu untuk mengurangi dampak terjadinya kecelakaan pengangkutan umum pada PT ALS ?

Lebih baik sebelum kendaraan mulai beroperasi , sopir atau karyawan yang lain Memeriksa kendaraan sebelum berkendara . Hasil wawancara yang diperoleh oleh peneliti dari Karyawan PT ALS yang bernama Alwi yaitu karyawan tersebut mengatakan solusinya adalah harus dilakukan pengecekan dan pemeriksaan kendaraan sebelum beroperasi.

3. Apa saja yang dilakukan oleh PT ALS sebelum pengangkutannya beroperasi dalam mengurangi kasus kecelakaan?

Mengecek mesin kendaraan, memastikan penumpang sesuai dengan tempat duduk dan tidak kelebihan muatan. Hasil wawancara yang diperoleh oleh peneliti dari Karyawan PT ALS yang bernama Alwi yaitu karyawan tersebut mengatakan bahwa sebelum beroperasi karyawan PT ALS melakukan pengecekan mesin kendaraan dan jumlah muatan di dalam kendaraan agar tidak terjadi kelebihan muatan pada saat kendaraan mulai melakukan perjalanan.

4. Berapa banyak kecelakaan yang terjadi selama setahun di PT ALS
Kisaran?

Lebih kurang sekitar 2-3 kali setahun. Hasil wawancara yang diperoleh oleh peneliti dari Karyawan PTALS yang bernama Alwi yaitu karyawan tersebut jumlah kecelakaan kurang lebih 2-3 kali setahun, ini merupakan angka yang sedikit.

5. Berapa rata rata kerugian yang di dapatkan selama setahun jika ada kecelakaan yang disebabkan oleh pengangkutan transportasi dari PTALS ?

Rata rata kerugian pertahunnya kurang lebih mencapai 2.500.000. Hasil wawancara yang diperoleh oleh peneliti dari Karyawan PTALS yang bernama Alwi yaitu kurang lebih 2.500.000 dan itu sudah termasuk dengan mengganti mesin mesin kendaraan yang rusak.

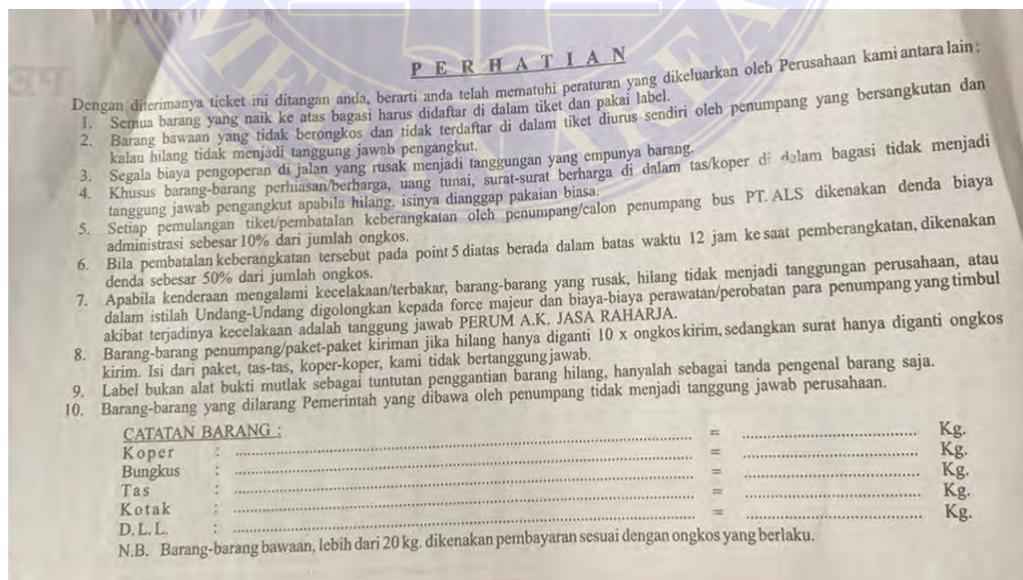
6. Apa yang sering menjadi penyebab utama dalam kecelakaan Pengangkutan Umum dari perusahaan PT ALS?

Penyebab utama terjadinya kecelakaan yaitu kerusakan pada mesin kendaraan, serta kelalaian pengemudi saat berkendara. Hasil wawancara yang diperoleh oleh peneliti dari Karyawan PT ALS yang bernama Alwi yaitu kurang lebih 2.500.000 dan itu sudah termasuk dengan mengganti mesin mesin kendaraan yang rusak.

7. Selama ber operasi dalam tahun 2020/2021, apakah ada kasus kecelakaan yang menyebabkan adanya korban jiwa? Jika ada bagaimana bentuk pertanggung jawabannya?

Ya ada. Pertanggung jawaban tidak dilakukan oleh ALS tetapi menggunakan jasa raharja. Hasil wawancara yang diperoleh oleh peneliti dari Karyawan PT ALS yang bernama Alwi yaitu karyawan tersebut mengatakan bahwa dari pihak PT ALS tidak ada tanggung jawab, namun PT ALS memiliki kerjasama asuransi dengan Jasa Raharja, sehingga yang menanggung adalah Jasa Raharja.

Dari hasil penelitian yang di lakukan dengan wawancara yang dilakukan dengan mewawancarai 7 butir soal melalui salah satu karyawan PT ALS. Dapat disimpulkan bahwa Terdapat Pertanggung jawaban oleh pihak PT ALS karena adanya asuransi dengan Jasa Raharja. dengan menanggung sepenuhnya biaya perawatan dari penumpang PT ALS.



Gambar. 1.1 Peraturan PT ALS Sumatera Utara
(sumber : PTALS Sumatera Utara)