

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1. Latar Belakang

Transportasi bus merupakan alternatif yang efektif untuk transportasi umum reguler karena kapasitas transportasi massal yang besar. Membawa orang dari satu tempat ke tempat lain sulit karena ruang jalan yang terbatas dan kemacetan kendaraan. Melihat peningkatan jumlah kendaraan tidak berbanding lurus menggunakan ketersediaan serta kelayakan jalan, dan kemacetan yang bisa diatasi sang pemerintah, maka pembangunan transportasi artinya salah satu kebutuhan manusia.

H.M.N. Purwosutjipto mengatakan pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim.<sup>1</sup> Jika mengacu pada pengangkut, orang yang mengangkut barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain disebut sebagai pengangkut.<sup>2</sup> Sedangkan pengirim ialah orang yang memberikan muatan dan membayar uang angkutan.<sup>3</sup> Bila tidak aman, pengangkut wajib membayar ganti rugi pada pengirim atau penumpang sesuai dengan Pasal 1243-1252 KUHPerdara untuk penggantian biaya, kerugian serta bunga atas pelanggaran suatu perjanjian. Kecelakaan lalu lintas saat ini banyak melibatkan angkutan umum, seperti bus dan sebagainya. Banyak kecelakaan lalu lintas yang melibatkan angkutan umum, seperti bus atau lainnya. Menurut

---

<sup>1</sup> H.M.N. *Purwosutjipto*, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pengangkutan 3, Jakarta, Djambatan, 2003 h. 16.

<sup>2</sup> *Ibid*

<sup>3</sup> *Ibid*

Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dianggap kecelakaan lalu lintas ialah suatu peristiwa di jalan yang tak terduga maupun diharapkan di jalanan melibatkan kendaraan, pengendara serta pengguna jalan secara tidak sengaja, sehingga menimbulkan korban jiwa atau kerugian harta benda.

PT. Transpotasi Jakarta adalah Badan Usaha Milik Daerah Jakarta yang melaksanakan usaha dalam bidang angkutan umum di Provinsi Jakarta Indonesia. PT. Transportasi Jakarta sudah beroperasi sejak tahun 2004.<sup>4</sup> Banyaknya kasus-kasus kecelakaan yang melibatkan Transjakarta yang terjadi baru-baru ini, baik karena kelalaian pengemudi maupun bukan karena kelalaian pengemudi, meskipun perusahaan bus terus meningkatkan keamanan untuk memprioritaskan keselamatan penumpang. Misalnya kasus kecelakaan bus yang terjadi akhir-akhir ini dan menarik perhatian masyarakat yaitu, kecelakaan bus Transjakarta yakni terjadi pada tanggal 25 Oktober 2021 di Jalan MT Haryono Pancoran, Jakarta Selatan.<sup>5</sup> Dua Bus Transjakarta mengalami kecelakaan beruntun, pemicu kecelakaan tersebut karena salah satu supir Transjakarta diduga mengantuk saat mengemudi, akibat perbuatannya ia menabrak kendaraan yang berada di depannya. Akibat dari kecelakaan ini 2 orang meninggal dunia, 5 orang menderita luka berat dan 26 orang mengalami luka ringan.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Transjakarta. *Tentang Transjakarta*. <https://Transjakarta.co.id/tentang-Transjakarta/sejarah/>. Diakses 10 November 2021 Pukul 15.31 WIB.

<sup>5</sup> Merdeka. 2021. *Polisi Ralat Jumlah Korban 2 Bus Transjakarta Tabrakan: 2 Meninggal, 31 Luka*. <https://www.merdeka.com/jakarta/polisi-ralat-jumlah-korban-2-bus-Transjakarta-tabrakan-2-meninggal-31-luka.html>. Diakses 10 November 2021 Pukul 17.44 WIB.

<sup>6</sup> *Ibid*

Menjadi penumpang telah semestinya dilindungi oleh hukum satu diantaranya ialah dengan mempunyai asuransi. Menurut UU Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian Pasal 1, “Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan”.

Satu diantara upaya bangsa dalam melindungi masyarakat, terutama dari risiko kecelakaan lalu lintas, ialah menetapkan peraturan yang memberikan pengguna jalan kepastian hukum. Pemberian santunan PT Jasa Raharja (Persero) ialah upaya pemerintah dalam keselamatan dan keamanan untuk melindungi warganya yang dirugikan oleh kecelakaan lalu lintas. Saat terjadi kecelakaan di jalan masyarakat yakni korban atau ahli warisnya berhak mendapat santunan. Pemberian jaminan sosial ini tertuang dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a UU Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Jaminan Kecelakaan Penumpang Wajib, “*setiap kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, maskapai penerbangan nasional Penumpang yang sah, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik kendaraan*”. Iuran ini mencakup konsekuensi finansial dari setiap kecelakaan penumpang yang terjadi di jalan.

PT. Jasa Raharja (Persero) merupakan satu diantara BUMN di naungan arahan Kementerian Keuangan Republik Indonesia. PT. Jasa Raharja mesti beradaptasi dengan perkembangan dan kemajuan IPTEK dalam menjalankan tugas dan kewajibannya. Surat No. S-298/S.MBU/2007 tanggal 25 Juni 2007, tanggal 25 Juni 2007, dikeluarkan oleh Kementerian Badan Usaha Milik Negara kepada Direksi, Dewan Pengawas dan Dewan Pengawas BUMN menjelaskan hal tersebut dalam kaitannya dengan Undang-Undang Keuangan Negara dan hubungan antara Undang-Undang BUMN, kekayaan milik negara dalam BUMN terbatas pada modal atau saham, dan jika selanjutnya dikelola sebagai perseroan berdasarkan ketetapan peraturan perundang-undangan, ketentuan hukum korporasi, tidak dikelola sesuai dengan ketentuan hukum kekayaan Negara. Mengacu pada dua undang-undang tersebut, keuangan negara meliputi kekayaan milik negara yang tidak terlepas dan yang terlepas, maka berlaku dua aturan atau sistem hukum dalam pengelolaan keuangan negara, yaitu mengelola negara dengan undang-undang. keuangan. Ketentuan untuk mengatur pengelolaan barang milik negara yang tidak dipisahkan (APBN/APBD) dan undang-undang perusahaan untuk mengelola barang milik negara yang dipisahkan (BUMN/BUMD).

Pasal 1 angka (1) UU Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas telah diperbaiki oleh UU Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, yang mendefinisikan “perseroan terbatas sebagai badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham, dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan

dalam Undang-undang ini serta peraturan pelaksanaannya”. Tanggung jawab atas oleh perusahaan menjadi tanggung jawab perusahaan itu sendiri sebagai badan hukum. Sumber kekayaan BUMN/Persero dibagi menjadi 2 kelompok, yakni dana yang dikenal sebagai penyertaan modal negara dalam bentuk saham yang terdapat pada aset BUMN atau Persero, dan dana penyertaan negara berupa dana dari PSO (*Public Service Obligations*). Tidak termasuk dalam pelaksanaan aset. Kekayaan yang terlepas dari APBN selanjutnya digunakan sebagai modal untuk membangun BUMN/Persero, yang otomatis menjadi kekayaan BUMN/Persero dan bukan lagi milik negara.

PT. Jasa Raharja ialah badan usaha yang berfokus di ranah perasuransian berdasarkan peraturan perundang-undangan dan peraturan pemerintah, dalam pelaksanaannya memungut iuran wajib dari pengusaha penumpang lalu lintas dan angkutan umum, serta melalui Asuransi untuk mendistribusikan kembali manfaat jasa raharja. Tentu saja, sebagai pemilik mobil perlu membayar pajak. Biaya SWDKLLJ akan dikenakan pada saat pembayaran pajak kendaraan. Melalui Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) pada setiap kendaraan, kita langsung terdaftar sebagai peserta asuransi yang dikelola Jasa Raharja. Fungsi dari SWDKLLJ adalah apabila seseorang menjadi korban kecelakaan yang melibatkan pemilik kendaraan akan mendapatkan perlindungan asuransi.

Selain kecelakaan yang melibatkan penggunaan mobil pribadi, penumpang angkutan umum yang terlibat kecelakaan juga bisa mendapatkan santunan. Kecelakaan diri akibat pengoperasian alat angkutan umum pada penumpang sah

yang sedang dalam proses pengangkutan, maka akan naik bus dari titik awal ke tempat tujuan.

PT. Transportasi Jakarta adalah Badan Usaha Milik Daerah Jakarta yang beroperasi di sektor transportasi umum di Provinsi Jakarta Indonesia. PT. Transportasi Jakarta telah beroperasi sejak tahun 2004.<sup>7</sup> Tarif bus disubsidi oleh pemerintah agar terjangkau oleh masyarakat. Transjakarta direncanakan pada tahun 1997 dengan konsultan dari Inggris. Saat itu, bus dirancang akan melaju dengan arah sebaliknya untuk mencegah lajur didahului oleh kendaraan lain, namun perlu mempertimbangkan keselamatan lalu lintas sehingga dibatalkan.

PT. Transportasi Jakarta (Transjakarta) sebagai Badan Usaha Bus Rapid Transit (BRT), dalam Pasal 17 Angka 1 Huruf g dan h Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Sistem Bus Rapid Transit, Badan Usaha BRT atau Operator Armada harus melaksanakan beberapa hal guna membantu pengelolaan penarikan asuransi korban kecelakaan dan santunan kepada keluarga korban. Merujuk pada Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta Nomor 10 Tahun 2014, pemberian santunan bukan hanya diberikan oleh PT. Jasa Raharja saja tetapi Badan Usaha BRT pun harus memberikan santunan kepada keluarga korban kecelakaan.

---

<sup>7</sup> Transjakarta. Tentang Transjakarta. <https://Transjakarta.co.id/tentang-Transjakarta/sejarah/>. Diakses 10 November 2021 Pukul 15.31 WIB.

No	Tahun	Korban Kecelakaan	Jumlah
1	2019	Meninggal Dunia	5
		Luka	38
2	2020	Meninggal Dunia	10
		Luka	56
3	2021	Meninggal Dunia	2
		Luka	31

Tabel 1. Jumlah Kecelakaan Yang Melibatkan Transjakarta Dari Tahun 2019-2021

Sumber: Wawancara Yola Staff Humas PPID Transjakarta Pada Tanggal 22 Maret 2022

Data yang telah di lampirkan di atas, jumlah kecelakaan yang melibatkan Transjakarta yang mana pada tahun 2019 sebanyak 5 orang meninggal dunia dan 38 orang luka-luka. tahun 2020 sebanyak 34 orang meninggal dunia dan 56 orang luka-luka, pada tahun 2021 sebanyak 2 orang meninggal dunia, dan 31 orang luka-luka.

Tanggung jawab orang yang menyebabkan kerugian tidak hanya terletak pada tindakannya, tetapi juga pada akibat dari tindakannya yang menyebabkan kerugian karena kelalaian atau kelalaian. Kelalaian mengemudi dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan cedera pada pengguna jalan lainnya. Pasal 234 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa tanggung jawab mengenai kerugian pada penumpang maupun pihak ketiga yang diakibatkan kelalaian pengendara menjadi tanggung jawab pemilik kendaraan bermotor, pengendara, maupun perusahaan angkutan umum.

Sudah banyak penelitian yang mengkaji tentang pelaksanaan pemberian santunan kepada korban kecelakaan, namun tentunya terdapat perbedaan atau karakteristik baik dari objek daerah kecelakaan, kantor pelayanan, korban

kecelakaan. Selain itu, pengkajian masalah penelitian ini memfokuskan terkait pemberian santunan oleh Badan Usaha Bus Rapid Transit (Transjakarta), yang mana Transjakarta merupakan transportasi umum Badan Usaha Milik Daerah belum banyak dilakukan oleh peneliti terlebih dahulu. Berikut ini pemaparan perbedaan atau ketersinambungan dengan penelitian terdahulu guna mempermudah pemahaman oleh pembaca.



No	Judul, Penulis, Tahun	Relevansi	Perbedaan
1	<p>Pelaksanaan Pemberian Santunan Asuransi Jiwa Terhadap Korban Meninggal Dunia Di PT. Jasa Raharja (Persero) Pekanbaru Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16/PMK.010/2017</p> <p>Ade Aldila Putra</p> <p>Skripsi Fakultas Hukum Universtas Pekanbaru Tahun 2019<sup>8</sup></p>	<p>Skripsi ini memiliki relevansi dengan penelitian ini karena memiliki kesamaan fokus kajian yakni pelaksanaan pemberian santunan</p>	<p>Penelitian oleh penulis lebih kepada semua korban kecelakaan Transjakarta tidak hanya berfokus pada korban meninggal dunia</p>
2	<p>Pelaksanaan Pemberian Santunan PT. Jasa Raharja (Persero) Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Berdasarkan Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas</p> <p>Aris Wahyu Berampu</p> <p>Skripsi Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara Tahun 2019<sup>9</sup></p>	<p>Skripsi ini memiliki relevansi dengan penelitian ini karena memiliki kesamaan fokus kajian yakni pelaksanaan pemberian santunan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas</p>	<p>Penelitian oleh penulis berfokus pada pemberian santunan terhadap penumpang Transjakarta saja tidak terhadap semua korban kecelakaan lalu lintas.</p>
3	<p>Pengajuan Klaim Atas Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Yang Tidak Dijamin Oleh Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Di PT. Jasa Raharja (Persero) Perwakilan Jember</p> <p>Ririn Maliani</p> <p>Skripsi Fakultas Hukum Universitas Jember Tahun 2009<sup>10</sup></p>	<p>Skripsi ini memiliki relevansi dengan penelitian ini karena memiliki kesamaan fokus kajian yakni pengajuan klaim jika terjadi kecelakaan lalu lintas</p>	<p>Penelitian oleh penulis berfokus pada pemberian santunan atau pengajuan klaim korban yang mengalami kecelakaan lalu lintas yang diatur oleh Undang Undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan</p>

Tabel 2. Tabel Novelty

<sup>8</sup> Ade Aldila Putra. Skripsi.: “Pelaksanaan Pemberian Santunan Asuransi Jiwa Terhadap Korban Meninggal Dunia Di PT. Jasa Raharja (Persero) Pekanbaru Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16/PMK.010/2017” (Pekanbaru:Universitas Pekanbaru,2019)

Merujuk pada penjabaran di atas, maka penulis ingin meneliti untuk mendalami mekanisme pelaksanaan pemberian santunan PT. Jasa Raharja bagi penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan serta untuk mengetahui kendala dan upaya PT. Jasa Raharja dalam pelaksanaan pemberian santunan bagi penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan, sehingga peneliti tertarik untuk melakukan penelitian berupa sebuah karya ilmiah sebagai laporan tugas akhir dengan judul **PELAKSANAAN PEMBERIAN SANTUNAN PT. JASA RAHARJA TERHADAP PENUMPANG TRANSJAKARTA YANG MENGALAMI KECELAKAAN.**

## **1.2. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana pelaksanaan pemberian santunan PT. Jasa Raharja terhadap penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan?
2. Apa saja kendala dan upaya PT. Jasa Raharja dalam pemberian santunan kepada penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan?

## **1.3. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui pelaksanaan pemberian santunan PT. Jasa Raharja terhadap penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan.
2. Untuk mengetahui kendala dan upaya PT. Jasa Raharja dalam pemberian santunan kepada penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan.

---

<sup>9</sup> Aris Wahyu Berampu. Skripsi: “Pelaksanaan Pemberian Santunan PT. Jasa Raharja (Persero) Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Berdasarkan Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas” (Medan, USU, 2019)

<sup>10</sup> Ririn Maliani. Skripsi: “Pengajuan Klaim Atas Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Yang Tidak Dijamin Oleh Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Di PT. Jasa Raharja (Persero) Perwakilan Jember” (Jember, UNEJ, 2009)

#### **1.4. Manfaat Penelitian**

##### **1. Manfaat Teoritis**

Diharapkan penulisan skripsi ini dapat memperkaya wawasan yang berguna dalam perkembangan hukum khususnya hukum lalu lintas darat, serta memberikan wawasan dan pengetahuan bagi penulis khususnya lalu lintas darat, atau bus rapid transit (BRT) yang menyelenggarakan kegiatan di bidang transportasi, dan memberikan pengetahuan tentang pemberian santunan PT. Jasa Raharja untuk korban kecelakaan.

##### **2. Manfaat Praktis**

Diharapkan menjadi referensi bagi mahasiswa lain yang ingin menulis karya ilmiah tentang hukum transportasi darat khususnya bus rapid transit (BRT), memperkaya pengetahuan penulis dan memungkinkan mereka untuk berkontribusi dan memberikan ide-ide dalam lapangan. Transportasi darat Bus Rapid Transit (BRT). Diharapkan dapat memberikan implikasi khususnya bagi angkutan penumpang atau masyarakat umum serta menggambarkan kepastian hukum bagi angkutan penumpang secara jelas, sehingga diharapkan mampu meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap masalah lalu lintas pada umumnya, dan lalu lintas melalui Bus Rapid Transit (BRT) pada khususnya.

## 1.5. Tinjauan Pustaka

### 1.5.1. Tinjauan Umum Asuransi

#### 1.5.1.1. Pengertian Asuransi

Definisi asuransi di jelaskan dalam Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), yang mana sebagai janji kepada seorang penanggung untuk mengganti kerugian, kehilangan keuntungan, kerusakan, karena sebab-sebab yang tidak ditentukan, dengan menerima premi asuransi.

Menurut William dan Heins, asuransi didefinisikan dalam dua perspektif, yakni:<sup>11</sup>

- a. Perlindungan oleh seorang penanggung terhadap kerugian ekonomi.
- b. Kontrak dimana dana disediakan oleh dua orang atau lebih maupun organisasi guna menutupi kerugian ekonomi.

Menurut Pasal 1 UU Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, diuraikan makna Asuransi yakni *“perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul*

---

<sup>11</sup> Dessy Danarti, *Jurus Pintar Asuransi Agar Anda Tenang, Aman Dan Nyaman*, Jakarta, G-Media, 2011, h. 7

*dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan”.*

#### **1.5.1.1. Unsur-Unsur Dalam Asuransi**

Menurut definisi asuransi dari berbagai sumber yang telah dikutip, asuransi terdiri dari beberapa unsur, antara lain:<sup>12</sup>

- a. Tertanggung adalah subjek asuransi dan wajib membayar premi asuransi secara sekaligus atau secara angsuran.
- b. Penanggung adalah pihak yang menurut kesepakatan yang telah disepakati, bersedia menanggung kerugian yang mungkin diderita oleh tanggungannya.
- c. Suatu peristiwa, suatu kejadian yang tidak terduga.
- d. Kepentingan, yang bisa saja mengalami kerugian akibat kejadian tidak terduga.

#### **1.5.1.2. Tujuan Asuransi**

Penyediaan asuransi ditujukan untuk:<sup>13</sup>

- a. Pengalihan risiko

Pengalihan risiko dari tertanggung kepada penanggung dan ada pertimbangan yang disebut premi. Tertanggung dipertanggungjawabkan untuk mengalihkan risiko yang

---

<sup>12</sup> Marnia Rani & Pery Rehendra Sucipta, *Perlindungan Asuransi Terhadap Kapal Pompong Sebagai Alat Pengangkutan Niaga Di Kota Tanjung Pinang*, UIR Law Review Volume 03, Nomor 01, 2019.

<sup>13</sup> Dwi Tatak Subagiyo, S.H., M.HUM dan Fries Melia Salviana, S.H., M.H, *Hukum Asuransi*, Surabaya, PT Revka Petra Media, 2016, h. 13

mengancam harta benda atau jiwanya. yang mengancam harta benda atau jiwanya.

b. Kompensasi

Jika kerusakan benar-benar terjadi pada hari tertentu (resiko kerusakan), tertanggung dapat diberi ganti rugi sebesar nilai pertanggungan. Tujuan tertanggung adalah untuk mengganti kerugian.

c. Pembayaran Santunan

Asuransi kerugian dan asuransi jiwa yang memerlukan iuran dari tertanggung, adalah orang-orang yang terikat oleh suatu hubungan hukum tertentu, sehingga apabila terjadi kecelakaan kerja, ahli warisnya akan mendapat santunan.

d. Kesejahteraan Anggota

Jika perusahaan asuransi adalah asosiasi, anggota asosiasi membayar sejumlah uang kepada asosiasi dan asosiasi akan mengganti jumlah yang dibayarkan jika terjadi peristiwa yang mengakibatkan kerugian atau kematian tertanggung

e. Meminimalisir dan mencegah kerugian yang besar.

### 1.5.1.3. Jenis-Jenis Asuransi

Asuransi yang dikembangkan dalam praktek bisnis asuransi dibagi atas asuransi sejumlah uang (asuransi jiwa), asuransi kerugian dan asuransi sosial.<sup>14</sup> Klasifikasi asuransi tergantung pada dasar penilaian. Sebagai lembaga yang melindungi hak rakyat atas keutuhan barang, keutuhan harta benda atau amanah rakyat, asuransi negara dibagi atas tiga kategori: “*asuransi kerugian, asuransi jiwa dan asuransi sosial*”.<sup>15</sup>

Pengklasifikasian Asuransi Menurut para sarjana Belanda yang berbeda, ada dua jenis asuransi:<sup>16</sup>

- a. Asuransi kerugian (*Schade verzekering*)  
Menjamin bertanggung terhadap harta benda atau kerusakan harta benda, termasuk kehilangan pakaian, kekurangan nilai, kehilangan keuntungan yang diharapkan, karena bencana atau bahaya. Asuransi ini dirancang untuk menjamin kemungkinan hilangnya harta benda bertanggung yang sebenarnya diderita oleh tertanggung.
- b. Asuransi sejumlah uang (*Sommen verzekering*)  
Jumlah pertanggungan yang sebenarnya harus dibayar oleh orang yang menderita kerugian. Karena ganti rugi yang didapatnya ditentukan dengan jumlah yang disepakati kedua belah pihak. Uang yang diberikan oleh penanggung bukanlah ganti rugi, karena jiwa seseorang tidak dapat diukur dengan uang. Pertanggungan untuk uang ini termasuk asuransi jiwa, kecelakaan dan lainnya.

Asuransi kerugian dan jumlah ini juga dapat dikatakan sebagai klasifikasi yudisial.<sup>17</sup> Asuransi kerugian adalah suatu perjanjian asuransi yang memuat klausul-klausul dimana penanggung berkewajiban untuk mengganti kerugian tertanggung dalam

---

<sup>14</sup> Dr.Wetria Fauzi. SH. M.Hum, *Hukum Asuransi Di Indonesia*, Padang, Andalas University Press, 2019, h. 20.

<sup>15</sup> *Ibid*

<sup>16</sup> *Ibid*

<sup>17</sup> *Ibid*

bentuk yang sepadan dengan kerugian yang dialami tertanggung.<sup>18</sup> Ciri-ciri asuransi kerugian yang kepentingannya antara lain bisa dinilai dengan menerapkan prinsip yang sama dalam menentukan ganti rugi, misalnya:<sup>19</sup>

- a. Asuransi pencurian (*theft Insurance*)
- b. Asuransi pembongkaran (*burglary insurance*)
- c. Asuransi perampokan (*robbery Insurance*)
- d. Asuransi kebakaran (*fire insurance*)
- e. Asuransi terhadap bahaya yang mengancam hasil pertanian (*crop insurtance*)

## **1.5.2. Tinjauan Umum Santunan Kecelakaan Lalu Lintas**

### **1.5.2.1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas**

Kecelakaan ialah kejadian yang terjadi dalam lingkup lalu lintas karena kelalaian pengemudi, kendaraan, jalan, dan lingkungan yang membentuk komponen-komponen lalu lintas.<sup>20</sup> Secara filosofis, kecelakaan lalu lintas yakni peristiwa langka, acak, multifaktorial yang biasanya terjadi sebelum gagalnya satu atau lebih pengemudi dalam mengendalikan lingkungan (lalu lintas dan lingkungan jalan). Dari segi insiden, kecelakaan jarang terjadi karena relatif kecil dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang melintasi ruas jalan tersebut.<sup>21</sup>

Kecelakaan lalu lintas menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ialah “*kejadian yang tidak diduga dan tidak disengaja di jalan yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa*

---

<sup>18</sup> *Ibid*

<sup>19</sup> *Ibid*

<sup>20</sup> Zaka Mubarak, Analisis Keselamatan Di Jalan Brigjend Sudiarto Semarang, Skripsi, Univeristas Semarang, 2017, h. 6

<sup>21</sup> *Ibid*



*pengguna jalan lain, sehingga mengakibatkan luka pada orang dan/atau kerusakan harta*". Sedangkan lalu lintas diartikan sebagai pergerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas, diantaranya orang, kendaraan, dan fasilitas penunjangnya.

### **1.5.2.2. Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas**

Penggolongan dan penanganan mengenai kecelakaan lalu lintas dalam Pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, diantaranya:

1. "Kecelakaan lalu lintas digolongkan atas:
  - a. Kecelakaan lalu lintas ringan;
  - b. Kecelakaan lalu lintas sedang; atau
  - c. Kecelakaan Lalu lintas berat.
2. Kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang
3. Kecelakaan lalu lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang
4. Kecelakaan lalu lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat
5. Kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diakibatkan oleh kelalaian Pengguna jalan, ketidaklaikan kendaraan, serta ketidaklaikan jalan dan/atau lingkungan".

### **1.5.2.3. Pengertian Dana Santunan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan**

Menurut UU Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, iuran wajib adalah iuran tahunan yang harus dibayar sebagai peraturan pelaksanaannya. Menurut Pasal 2 UU Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, "*pengusaha/pemilik alat angkutan lalu lintas jalan wajib membayar iuran tahunan untuk menutupi*

*kibat finansial dari kecelakaan lalu lintas jalan. Besaran iuran wajib ditentukan sesuai dengan peraturan pemerintah”.*

Pasal 2 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan menyatakan bahwa besaran iuran harus ditetapkan oleh Menteri Keuangan secara bertahap. Sesuai Pasal 3 Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan iuran wajib tahun sebelumnya harus dibayar lunas hingga akhir bulan Juni tahun berjalan. Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 menyatakan bahwa sumbangan harus dibuktikan hanya melalui bukti berupa formulir yang ditentukan oleh Menteri Keuangan dan hal-hal lain.

#### **1.5.2.4. Pihak-Pihak Yang Berhak Mendapatkan Santunan**

Menurut UU Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, korban berhak menerima dana santunan, dimana tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Penyelenggaraan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan ialah pihak ketiga:

1. “Setiap orang yang menyebabkan kecelakaan di luar sarana angkutan jalan dan menjadi korban kecelakaan yang menggunakan sarana angkutan jalan.
2. Setiap orang yang tertabrak kendaraan bermotor apabila kendaraan yang ditumpanginya dinyatakan bukan penyebab kecelakaan, termasuk penumpang kendaraan bermotor dan sepeda motor pribadi.”

#### **1.5.2.5. Jenis-Jenis Dana Santunan Kecelakaan Lalu Lintas**

Pemberian dana kompensasi untuk korban kecelakaan lalu lintas sesuai UU Nomor 33 Tahun 1964 dan UU Nomor 34 Tahun 1964, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, dan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 terdiri dari beberapa jenis, yakni:

- a. “Kepada korban meninggal dunia dalam jangka waktu 365 hari selepas kejadian kecelakaan. Jika menderita luka-luka, maka santunan yang dibayarkan berbentuk biaya pengobatan sesuai ketentuan berlaku, paling lama 365 hari sejak hari pertama terjadinya kecelakaan
- b. Kepada korban yang mengalami cacat akibat kejadian kecelakaan dalam jangka waktu 365 hari selepas terjadi kecelakaan. Cacat tetap diartikan sebagai jika anggota badan korban hilang atau tidak bisa difungsikan sama sekali, dan tidak bisa sembuh selamanya.
- c. Kepada korban yang memerlukan biaya perawatan dan pengobatan akibat kejadian kecelakaan dalam jangka waktu 365 hari selepas terjadi kecelakaan.
- d. Kepada korban mati yang tidak memiliki ahli waris, pemberian biaya diserahkan kepada penyelenggaraan penguburan korban.”

#### **1.5.2.6. Gugurnya Hak Dana Santunan (Daluarsa)**

Berdasarkan Pasal 18 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas, bahwa hak mengenai dana santunan akan berakhir (berakhir) berdasarkan:

- a. “Jika tuntutan pembayaran ganti kerugian pertanggungjawaban tidak diajukan dalam waktu enam bulan sesudah terjadinya kecelakaan yang bersangkutan”;
- b. “Jika tidak diajukan gugatan terhadap perusahaan pada pengadilan perdata yang berwenang dalam waktu enam bulan

sesudah tuntutan pembayaran ganti kerugian pertanggunggunaan ditolak secara tertulis oleh Direksi Perusahaan”

- c. “Jika hak atas ganti kerugian pertanggunggunaan tidak direalisasikan dengan suatu penagihan kepada Perusahaan atau kepada instansi Pemerintah atau pihak lain yang dimaksudkan pada pasal 15 ayat (2) di atas, dalam waktu tiga bulan sesudah hak tersebut diakui ditetapkan atau disahkan”.

### **1.5.3. Tinjauan Umum PT. Jasa Raharja (Persero)**

#### **1.5.3.1. Sejarah Tentang PT. Jasa Raharja (Persero)**

PT Jasa Raharja (Perseroan) didirikan pada 1 Januari 1960 beriringan dengan pengesahan Undang-Undang Nomor 19 PRP Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara yang dimodali dengan aset Negara Republik Indonesia.<sup>22</sup> Pendirian Jasa Raharja sejalan dengan kebijakan Pemerintah dalam Undang-Undang Nomor 86 tahun 1958 guna menasionalisasi pada perusahaan-perusahaan Belanda.<sup>23</sup>

Jasa Raharja sebagai perusahaan negara asuransi kerugian, menyelenggarakan pemberian dana tanggungan bagi penumpang kecelakaan lalu lintas jalan dengan berpedoman pada Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunggunaan Wajib Kecelakaan Penumpang Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggunggunaan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Jo Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu

---

<sup>22</sup> PT. Jasa Raharja, “Profile”, <https://www.jasaraharja.co.id/>, Diakses pada 14 Februari 2022 pukul 20.36.

<sup>23</sup> *Ibid*

Lintas Jalan. Surat Keputusan Menteri tersebut diterapkan sejak 30 Maret 1965, namun mulai berlaku dengan daya surut pada tanggal 1 Januari 1965.

Menteri Keuangan Republik Indonesia, dipandang perlu untuk meningkatkan besaran santunan kepada korban atau ahli waris yang diiringi dengan peningkatan besaran iuran wajib dana tanggungan guna memberikan perlindungan kepada penumpang dan masyarakat yang mengalami kecelakaan alat angkutan lau lintas.

PT. Jasa Raharja (Persero) ialah perusahaan asuransi yang diwenangkan sebagai pelaksana UU Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan UU Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, dengan sifat wajib.

Amanat dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, perusahaan menarik premi yang bersifat wajib dari seluruh penumpang angkutan umum. Premi ini dihimpun melalui pengelola atau manajemen perusahaan penyedia transportasi dan ditujukan untuk pemberian santuan bagi penumpang umum yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas, seperti penumpang kereta api, bus, kapal laut, dan kapal udara.

Berdasarkan dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, PT. Jasa Raharja (Persero) menghimpun premi dalam bentuk sumbangan wajib yang biasa disebut Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) dari seluruh pemilik kendaraan bermotor. Dana ini pun dikelola dan difungsikan

sebagai dana santunan bagi korban kecelakaan kendaraan bermotor, yakni pengendara maupun pejalan kaki yang tertabrak kendaraan bermotor.

Pemberian santunan bagi korban lalu lintas berbentuk pengganti biaya pengobatan maupun perawatan, cacat tetap, kematian, hingga biaya penguburan bagi korban yang tidak mempunyai ahli waris dengan besaran yakni:<sup>24</sup>

- Korban meninggal : Rp50.000.000,-
- Cacat tetap : ≤ Rp50.000.000,-
- Perawatan : ≤ Rp20.000.000,-
- Penggantian Biaya Penguburan : Rp4.000.000,-
- Penggantian Biaya Ambulance : ≤ Rp500.000,-
- Penggantian Biaya P3K : ≤ Rp1.000.000,-

#### **1.5.3.2. PT. Jasa Raharja (Persero)**

PT Jasa Raharja berada di Kantor Pusat Kuningan Jakarta Selatan dan didirikan guna menyediakan perlindungan kepada korban kecelakaan lalu lintas serta saat ini melakukan ekspansi di seluruh Indonesia dengan 29 kantor cabang, 64 Kantor Pelayanan Jasa Raharja (KPJR), 63 kantor perwakilan, dan 1.560 SAMSAT.

PT Jasa Raharja (Persero) memiliki tugas pokok yakni semaksimal mungkin menyediakan pelayanan dana santunan untuk korban kecelakaan lalu lintas.<sup>25</sup> Perbaikan, pengembangan, dan pengelolaan manajemen

---

<sup>24</sup> PT. Jasa Raharja, 2022. “Lingkup Jaminan”, <https://www.jasaraharja.co.id/>, Diakses pada 13 Februari 2022, pukul 20.55 WIB.

<sup>25</sup> *Ibid*

merupakan beberapa hal yang dilakukan dalam meningkatkan mutu pelayanan PT. Jasa Raharja. Disamping tugas pokok, Jasa Raharja juga memiliki fungsi yakni menyediakan santuan untuk masyarakat khususnya korban kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan<sup>26</sup>.

#### **1.5.4. Tinjauan Umum PT. Transportasi Jakarta (Transjakarta)**

##### **1.5.4.1. Pengertian Transportasi**

Secara ilmiah Transportasi adalah penggunaan kendaraan yang dioperasikan oleh orang/mesin guna mengangkut orang atau barang dari satu ke lokasi lain.<sup>27</sup> Transportasi digunakan untuk mempermudah kegiatan sehari-hari bagi manusia, Ada dua elemen transportasi yang paling penting, yakni pemindahan/pergerakan barang dan peimdahan/pergerakan penumpang secara fisik.<sup>28</sup> Pengangkutan didefinisikan sebagai pemindahan barang dan penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain, memungkinkan pengangkut untuk memberikan jasa pengangkutan atau jasa produksi kepada mereka yang perlu memindahkan atau menyerahkan barang tersebut.<sup>29</sup> Secara hukum, pada umumnya tidak ada definisi atau pengertian transportasi dalam peraturan perundang-undangan Indonesia. Maka dari itu, transportasi adalah suatu bentuk kegiatan yang dirancang untuk mengangkut barang atau penumpang ke lokasi tujuan. Pengangkutan sebagai bentuk persepakatan timbal balik antara pengangkut dan pihak

---

<sup>26</sup> *Ibid*

<sup>27</sup> Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta, Rajawali Pres, 2016, h. 10

<sup>28</sup> *Ibid*

<sup>29</sup> Wawan Susilo, *Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Pengangkutan Barang Angkutan Darat*, I U S Vol.02 No.01, 2015, h. 48.

terangkut yang membebankan biaya pengiriman dalam memindahkan barang maupun orang dari suatu lokasi ke lokasi lain<sup>30</sup>. Pengangkutan terdiri dari beberapa unsur, yaitu:<sup>31</sup>

- a) Sesuatu yang di angkut;
- b) Kendaraan sebagai alat transportasi
- c) Adanya akses ruang yang bisa dilalui alat angkut

Hukum pengangkutan ialah persepakatan timbal balik antara pengangkut yang berkewajiban guna memindahkan barang/orang ke lokasi tujuan dan terangkut yang berkewajiban untuk membayar biaya transportasi.<sup>32</sup>

Kebutuhan akan transportasi pada dasarnya disebabkan oleh:<sup>33</sup>

- a) Manusia perlu melakukan perjalanan dari tempat lain untuk berpartisipasi dalam suatu kegiatan seperti berbelanja, bekerja, sekolah, dan sebagainya.
- b) Pengangkutan barang yang perlu digunakan di lokasi lain.  
Berikut ini ciri-ciri pengangkutan sebagai usaha, diantaranya:
  - a) Berlandaskan persepakatan;
  - b) Aktivitas ekonomi di sektor jasa;
  - c) Berbentuk perusahaan;
  - d) Menggunakan alat angkut mekanik.

Transportasi merupakan sektor pendukung dalam pembangunan dan perkembangan ekonomi.<sup>34</sup> Transportasi ini berperan sebagai pemenuhan atas permintaan turunan yang ada dikarenakan biasanya angkutan bukan merupakan tujuan akhir dari pengangkutan orang atau barang ke lokasi yang dituju.<sup>35</sup>

---

<sup>30</sup> HM Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang*, Jakarta, PT. Cira Kencana, 2007, h. 56

<sup>31</sup> Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Yogyakarta, Gama Media, 2011, hlm 195

<sup>32</sup> Rahayu Hartini, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Malang, Citra Mentari, 2012, h 4.

<sup>33</sup> Nasution, *Manajemen Transportasi*, Surabaya, Ghalia Indonesia, 2015, h. 36.

<sup>34</sup> M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, Bogor, Ghalia Indonesia, 2015, h 8

<sup>35</sup> Ibid



#### 1.5.4.2. Transjakarta

Transjakarta merupakan satu diantara moda transportasi darat berbasis bus yang sudah beroperasi di DKI Jakarta selama 17 tahun sejak tahun 2004.<sup>36</sup> Bentuk lembaga yang menaungi Transjakarta adalah Badan Layanan Umum (BLU) yang dinaungi Dinas Perhubungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.<sup>37</sup> Harga tiket untuk transportasi ini disubsidi oleh Pemerintah dengan tujuan lebih terjangkau bagi masyarakat.

Keberadaan busway di inginkan pemerintah provinsi DKI Jakarta dapat membuat masyarakat sadar untuk mulai beralih keangkutan umum berbasis bus ini. Inovasi yang utama pelayanan dari transportasi umum berbasis bus ini ditujukan guna memenuhi kebutuhan masyarakat terhadap angkutan umum yang terjangkau, nyaman, dan aman.

Kewajiban Transjakarta dalam pemberian santunan terhadap korban kecelakaan terdapat dalam Peraturan Daerah Provinsi Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Sistem Bus Rapid Transit. Bagian kedepalan Peraturan Daerah Provinsi Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Sistem Bus Rapid Transit tentang Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas BRT Pasal 17 yang berisi:

- (1) “Badan usaha maupun operator armada BRT harus melakukan beberapa hal berikut jika terjadi insiden saat mengoperasikan system BRT, yakni:
  - a. mengambil langkah-langkah dalam memastikan kelancaran arus lalu lintas dan keselamatan;

---

<sup>36</sup> “Sejarah Transjakarta.” <http://transjakarta.co.id/> diakses tanggal 29 November 2021 pukul 20.02 WIB

<sup>37</sup> *Ibid*

- b. menindak korban kecelakaan;
  - c. memindahkan penumpang ke alat transportasi lain guna melanjutkan perjalanan hingga Halte tujuan;
  - d. melaporkan insiden kepada pihak yang berkepentingan;
  - e. menginformasikan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat;
  - f. mengkondisikan lalu lintas dengan segera pada Sistem BRT setelah penyidikan awal dilakukan oleh Polri; dan
  - g. membantu korban dalam mengurus klaim.
  - h. memberi santunan kepada keluarga korban.
- (2) Badan Usaha BRT berwenang untuk memeriksa dan meneliti penyebab kecelakaan pada Sistem BRT.
- (3) Penanggulangan kecelakaan dalam pengoperasian sistem BRT secara lanjut diatur dalam Peraturan Gubernur”.

### **1.5.5. Tinjauan Umum Penumpang**

#### **1.5.5.1. Pengertian Penumpang**

Penumpang menurut KBBI ialah orang yang menumpang atau menaiki kapal, kereta, dan sebagainya.<sup>38</sup> Menurut Yoeti penumpang diartikan sebagai pembeli atau pengguna produk dan jasa serta barang dari suatu perusahaan.<sup>39</sup>

Definisi penumpang di atas sangatlah luas, sehingga dapat disimpulkan bahwa penumpang didefinisikan sebagai orang (perseorangan) dan suatu perusahaan (kelompok), dengan menghabiskan sejumlah uang tertentu, menggunakan kendaraan untuk perjalanan tertentu. Sebagai imbalan kepada pengangkut, ini mengacu pada seseorang yang melakukan perjalanan dengan sarana transportasi yang disediakan oleh pengangkut atau perusahaan perdagangan dan terjalin oleh kontrak dan perjanjian dengan

---

<sup>38</sup> Kamus Besar Bahasa Indonesia. 2021. “Penumpang”. <https://kbbi.web.id>. Diakses pada 12 Desember 2021, pukul 19.59 WIB.

<sup>39</sup> A. Yoeti, Oka, *Pengantar Ilmu Pariwisata Edisi Revisi*, Bandung, Penerbit Angkasa, 2014, hl. 22.

pengangkut yang tercantum pada tiket penumpang yang ditandatangani dengan pengangkut selama perjalanan. Perusahaan barang dan jasanya dapat berupa perorangan (perorangan) atau perusahaan.

Pasal 1 angka 25 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan penumpang sebagai “*orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan.*”.

### 1.5.5.2. Jenis-Jenis Penumpang

Penumpang dibagi menjadi 3 kategori, yakni:<sup>40</sup>

1. *Infant* (Bayi), berusia 2 tahun ke bawah
2. *Child* (Anak-anak), berusia 2 – 12 tahun
3. *Adult* (Dewasa), berusia di atas 12 tahun

Ada 2 jenis penumpang yaitu penumpang umum, yaitu penumpang umum (*General pax*), dan penumpang spesial (*Special pax*).<sup>41</sup> Penumpang umum yakni penumpang yang biasa berpergian sendiri tanpa membutuhkan bantuan khusus.<sup>42</sup> Penumpang special yakni penumpang yang membutuhkan perhatian khusus seperti:<sup>43</sup>

1. Penumpang *Very Very Important Persons* (VVIP)
2. Penumpang *Very Important Persons* (VIP)
3. Penumpang *Commercial Important Persons* (CIP)
4. Penumpang anak kecil yang bepergian sendirian tanpa pendamping (*Unaccompanied Minor* atau UM)
5. Penumpang ibu hamil (*Pregnant Mother*)
6. Penumpang yang membutuhkan kursi roda (*WheelChair Pax*)
7. Penumpang yang di tandu (*Stretcher Case Pax*)
8. Penumpang buta (*Blind Passenger*)

---

<sup>40</sup> Ayu Septiya, *Penanganan Penumpang Kehilangan Boarding Pass Di Gate Oleh Maskapai City Link Bandar Udara Ahmad Yani Semarang*, Skripsi, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, 2019, h. 13

<sup>41</sup> *Ibid*, h. 14.

<sup>42</sup> Arif Fakhrudin, *Pengaruh Karakteristik Pelayanan Terhadap Kepuasan Penumpang Low Cost Carrir Pada Maskapai Citilink Indonesia*, *Optimal*, Vol. 16, No. 1, 2019, h. 38.

<sup>43</sup> *Ibid*

## 9. Penumpang gemuk (*Obesitas Passsenger* atau *Fatman*).

### 1.5.5.3. Penumpang Transjakarta

Penumpang Transjakarta adalah orang yang menumpang atau menaiki Transjakarta yang telah membeli tiket untuk melakukan perjalanan.<sup>44</sup> Penumpang Transjakarta dikategorikan menjadi dua, yakni penumpang umum dan penumpang khusus. Penumpang umum yakni penumpang yang biasa berpergian sendiri tanpa membutuhkan bantuan khusus sedangkan penumpang khusus ialah penumpang yang membutuhkan perhatian khusus seperti ibu hamil, penyandang disabilitas, dan lansia.<sup>45</sup> Penumpang khusus ini mendapatkan fasilitas khusus yang bernama kursi prioritas. Kursi prioritas ini diperuntukan untuk penumpang khusus.

## 1.6. Metode Penelitian

### 1.6.1. Jenis Penelitian

Penelitian hukum merupakan proses mengidentifikasi aturan, prinsip, dan doktrin hukum sebagai solusi atas pertanyaan hukum yang ada.<sup>46</sup> Penelitian ini berjenis penelitian hukum yuridis empiris, dimana suatu penelitian lapangan yang menganalisis ketentuan dalam hukum positif atau yang berlaku pada situasi dunia nyata di lingkungan masyarakat.<sup>47</sup> Penelitian ini menggunakan hasil wawancara sebagai alat pengumpul data pokok. Pada penelitian ini penulis

---

<sup>44</sup> "Transjakarta", <https://id.wikipedia.org/wiki/Transjakarta#Penumpang>, Diakses pada 15 Februari 2022 pukul 21.30 WIB.

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> Mahmud Peter Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta, Kencana Prenada Media Group, 2011, h. 35

<sup>47</sup> Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Jakarta, Rineka Cipta, 2012, h 126.

melakukan penelitian secara langsung pada subjek penelitian untuk memperoleh bahan, data dan informasi yang relevan dengan penelitian ini yaitu, pelaksanaan pemberian santunan terhadap penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan.

### **1.6.2. Pendekatan Penelitian**

Pendekatan yuridis empiris ialah suatu metode guna menjawab pertanyaan penelitian dengan terlebih dahulu mengkaji dilanjutkan data asli di lapangan.<sup>48</sup> Suatu metode untuk mengkaji norma hukum secara komprehensif dalam kaitannya dengan peristiwa hukum atau subjek penelitian.<sup>49</sup> Penelitian dengan pendekatan yuridis-empiris mengacu pada penelitian yang menyoroti peristiwa di lokasi kemudian mengaitkannya dengan landasan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku seputar pelaksanaan pemberian santunan PT. Jasa Raharja (Persero) bagi penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan. Penggunaan spesifikasi ini bertujuan untuk menjabarkan dan memaparkan hasil analisis terhadap permasalahan yang dikaji, dikorelasikan dengan teori hukum maupun peraturan hukum positif yang ada.

### **1.6.3. Sumber Data**

Penelitian ini menggunakan data yang didapat langsung dari pihak PT. Jasa Raharja dan PT. Transportasi Jakarta. Selain itu, digunakan jenis data primer dan sekunder. Data primer dihimpun dari sumbernya langsung, baik dengan observasi, wawancara, atau dilaporkan dalam dokumen tidak resmi untuk

---

<sup>48</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta, UI Press, 2010, h 43.

<sup>49</sup> Dr. Muhaimin, SH., M. Hum, *Metode Penelitian Hukum*, NTB, Mataram University Press, 2020, h 123.

peneliti olah.<sup>50</sup> Data sekunder didapat dari sumber buku-buku, dokumen resmi, dan data juga dapat diperoleh dari hasil penelitian berupa laporan, disertasi, disertasi, dan peraturan perundang-undangan terkait dengan judul pemberian santunan PT. Jasa Raharja terhadap penumpang Transjakarta sebagai korban kecelakaan. Mengenai data sekunder dapat dibagi menjadi:

1. Bahan hukum primer

Merupakan bahan hukum yang mengikat, meliputi bahan-bahan hukum dan ketentuan hukum positif, termasuk perundang-undangan yang dalam penelitian ini terdiri dari:

- a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- b) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- c) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- d) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- e) Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang
- f) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas
- g) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang

---

<sup>50</sup> Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Sinar Grafika, 2013, hlm.105.

- h) Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas
- i) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan
- j) Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi
- k) Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Sistem Bus Rapid Transit
- l) Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 33 Tahun 2017 tentang Standar Pelayanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta

## 2. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan yang memberi penjelasan mengenai bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder juga menyangkut segala publikasi tentang hukum yang diantaranya adalah dokumen-dokumen, publikasi-publikasi yakni buku tes atau artikel hukum terkait<sup>51</sup> dengan pelaksanaan pemberian santunan PT. Jasa Raharja terhadap penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan.

## 3. Bahan Hukum Tersier

Merupakan bahan pendukung maupun penjelas terhadap bahan hukum primer dan sekunder yang dalam penelitian ini meliputi:

- a) Kamus Besar Bahasa Indonesia;
- b) Kamus Hukum;

---

<sup>51</sup> *Ibid*, hlm. 54

- c) Situs internet yang berkaitan dengan pelaksanaan pemberian santunan PT. Jasa Raharja terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan.

#### **1.6.4. Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data pada penelitian hukum empiris ini, diantaranya:

##### **1. Wawancara**

Wawancara ialah sesi tanya jawab secara langsung dengan narasumber guna memperoleh informasi. Wawancara ialah aspek penting dalam penelitian hukum empiris ini. Data tersebut diperoleh dari pihak yang bersangkutan di PT. Jasa Raharja yaitu Bapak Angga Putra dan Bapak Alvian Prasetya sebagai staff bidang klaim dan Ibu Yola sebagai staff humas PPID PT. Transportasi Jakarta (Transjakarta).

##### **2. Studi Kepustakaan**

Pengumpulan data sekunder melalui studi kepustakaan dengan menelusuri bahan pustaka, meneliti dan mengutip sumber data yang ada untuk mengumpulkan data berupa kepustakaan yang relevan dengan pelaksanaan pemberian santunan PT. Jasa Raharja terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan.

#### **1.6.5. Metode Analisis Data**

Peneliti menganalisis data, menggunakan analisa data kualitatif dengan metode induktif. Menganalisis data dari fakta atau situasi yang ada di lapangan, menarik kesimpulan berdasarkan hukum, yaitu menganalisa pelaksanaan



pemberian santunan PT. Jasa Raharja terhadap penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan berdasarkan pada perundang-undangan yang berlaku.

#### **1.6.6. Lokasi Penelitian**

Penulis untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini, melakukan penelitian di PT. Jasa Raharja, Jalan H.R. Rasuna Said Kav. C-2 Kuningan Jakarta.

#### **1.6.7. Waktu Penelitian**

Waktu penelitian ini adalah dari bulan November 2021 sampai dengan Oktober 2022, yang diliputi dengan tahapan persiapan penelitian yaitu pengajuan judul (pra proposal), acc judul proposal, permohonan surat ke Instansi, pencarian data, bimbingan penelitian, dan penulisan penelitian.

#### **1.6.8. Sistematika Penulisan**

Dalam rangka memudahkan peneliti, penulisan skripsi ini terbagi menjadi beberapa bab dan sub-bab. Penelitian ini mengambil judul yaitu “PELAKSANAAN PEMBERIAN SANTUNAN PT. JASA RAHARJA TERHADAP PENUMPANG TRANSJAKARTA YANG MENGALAMI KECELAKAAN” yang terbagi ke dalam empat bab dan diuraikan sebagai berikut.

*Bab pertama*, mencakup latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

*Bab Kedua*, membahas permasalahan pertama. Pelaksanaan pemberian santunan PT. Jasa Raharja terhadap penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan, dalam pembahasannya terbagi atas dua sub-bab. Sub-bab pertama

mengkaji pelaksanaan pemberian santunan PT. Jasa Raharja terhadap penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan. Sub bab kedua membahas analisa pelaksanaan pemberian santunan PT. Jasa Raharja terhadap penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan.

*Bab Ketiga*, pada bab ini membahas permasalahan kedua kendala yang dihadapi dan upaya penyelesaian oleh PT. Jasa Raharja terhadap penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan, yang terbagi atas dua sub-bab. Sub-bab pertama membahas kendala pada PT. Jasa Raharja dalam melaksanakan pemberian santunan terhadap penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan. Sub bab kedua membahas upaya PT. Jasa Raharja dalam melaksanakan pemberian santunan terhadap penumpang Transjakarta yang mengalami kecelakaan.

*Bab Keempat*, merupakan bab penutup dari penulisan skripsi ini, dimana menguraikan kesimpulan dari bab-bab sebelumnya, dan diajukan saran atas permasalahan yang dihadapi dalam penelitian.