

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Perkembangan kegiatan berlalu lintas di Indonesia berkembang dengan pesat dan cepat. Banyak sekali kendaraan-kendaraan yang digunakan oleh masyarakat dalam kegiatan berlalu lintas sehari-hari. Hal ini beriringan juga dengan berkembangnya ekonomi dan teknologi dalam ruang lingkup masyarakat. Karena perkembangan yang pesat tersebut dapat menimbulkan permasalahan salah satunya di dalam bidang teknologi yaitu dalam berlalu lintas. Dalam hal ini agar terciptanya lingkungan masyarakat yang tertib dalam berlalu lintas maka dikeluarkanlah undang-undang atau peraturan yang mengatur dalam berlalu lintas.

Kegiatan berlalu lintas pasti berhubungan dengan yang namanya transportasi. Transportasi atau pengangkutan merupakan kegiatan yang dilakukan dengan mengangkut penumpang maupun barang yang berpindah menuju suatu tempat dengan kendaraan. Penggunaan transportasi atau pengangkutan ialah untuk manusia agar lebih mudah ketika kaitannya dengan keseharian aktivitasnya.¹ Salah satu mengapa transportasi atau pengangkutan ini sangat penting bagi masyarakat adalah karena faktor keadaan geografis Indonesia. Keadaan geografis di Indonesia ini meliputi berbagai pulau, serta

¹ Dinas Perhubungan, Transpostasi dan Bagian-bagiannya, <https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/transportasi-dan-bagian-bagiannya-77> (diakses pada tanggal 3 November 2022, pukul 19.00.)

perairan berwujud laut sebagian besarnya, sungai, dan danau. Pengangkutan dimungkinkan dilaksanakan di darat, udara, maupun perairan untuk keseluruhan wilayah Indonesia dapat dijangkau.²

Transportasi atau pengangkutan di Indonesia dapat berupa untuk darat, perairan, maupun udara. Transportasi jalan mencakup beberapa jenis transportasi, termasuk kendaraan jalan raya dan kendaraan kereta api. Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan jalan dapat terselenggara karena adanya perusahaan angkutan yang pada dasarnya menyediakan pelayanan angkutan penumpang maupun barang atas penggunaan kendaraan pada jalan raya. Pembayaran dan kegiatan angkutan tersebut hanyalah bisa menggunakan angkutan umum³.

Angkutan darat merupakan jasa angkutan yang berperan sangat penting untuk kehidupan bermasyarakat. Karena rata-rata keseluruhan aspek kehidupan sangat bergantung dan berhubungan dengan angkutan darat. Peran penting jasa transportasi ialah bisa dibuktikan dengan kebutuhan hal tersebut dalam rangka mobilitas manusia maupun barang yang kian meningkat. Karena begitu besarnya peran angkutan darat dalam kehidupan masyarakat, maka angkutan darat ini perlu dilakukan penataan sebagai kesisteman secara nasional agar terwujudnya kesediaan jasa tersebut dengan nilai keamanan, kenyamanan, kecepatan, keteraturan, dan dengan biaya terjangkau.

² Abdulkadir Muhammad, 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Citra Aditya Bakti, Bandung. h. 7.

³ Kadek Ayu Anggreni Putri, A.A Ketut Sukranata, I Made Pujawan, *Tanggung Gugat Perusahaan Angkutan Darat Terhadap Barang Kiriman Apabila Mengalami Kerusakan*, Jurnal Unud, 2018, h. 4.

Masyarakat biasanya menggunakan jasa pengangkutan untuk kegiatan sehari-hari mereka, mulai dari kegiatan bekerja hingga berpergian. Permasalahan yang ada saat ini adalah menyangkut penyediaan sarana transportasi massal yang dapat memadai, memberikan kenyamanan, keamanan, biaya yang tak mahal, dan tidak lama. Tercapainya hal-hal demikian, tentu membantu kesejahteraan masyarakat menjadi meningkat. Atas dasar itu, layanan transportasi menjadi lebih efisien dan hemat waktu.

Namun pada kenyataannya masih banyak dan sering terjadi bahwa sopir, pengemudi yang mengemudikan angkutan maupun perusahaan pengangkut yang justru merugikan penumpang. Angkutan dimaksud di sini adalah angkutan bus pariwisata. Kerugian yang diterima oleh penumpang atau pengguna jasa angkutan tersebut tak hanya berupa kerugian materiil, namun juga kerugian immaterial seperti pihak penumpang kecewa atas pemberian layanan tersebut, ataupun pihak penumpang tidak puas karena kinerja sopir atau pengemudi yang ugal-ugalan ketika mengemudikan angkutan. Pengemudi yang ugal-ugalan ini dapat mengakibatkan kecelakaan karena pengemudi tidak bisa menstabilkan kendaraan yang dikendarainya. Ada juga beberapa pihak pengangkut yang memaksakan kapasitas penumpang atau barang bawaan sehingga menyebabkan bus pariwisata yang dikendarai melebihi kapasitas muatan.

Berikut data banyaknya kecelakaan yang terjadi di PO. Frizha Yulmi Sejahterah di Sidoarjo.

Tahun	Jumlah Unit Bus	Jumlah Kecelakaan
2018	19	2
2019	17	2
2020	15	1
2021	12	2
2022	8	1

Tabel 1. Jumlah kecelakaan pada PO. Frizha Yulmi Sejahterah
 Sumber: PO. Frizha Yulmi Sejahterah Sidoarjo

Dari tabel tersebut dapat diketahui bahwasannya masih banyak kecelakaan yang terjadi di PO. Frizha Yulmi Sejahterah. Kebanyakan kecelakaan yang terjadi pada armada bus PO. Frizha Yulmi Sejahterah adalah dikarenakan sopir mengantuk sehingga tidak dapat mengendarai bus dengan benar dan juga karena ada beberapa kendaraan bus ketika dikemudikan remnya tidak cakram. Akibatnya adalah bus oleng dan terjadilah kecelakaan. Hal tersebut membuat tujuan utama dari penumpang untuk menaiki angkutan tidak dapat terlaksana dengan baik, karena kendala diatas membuat penumpang menjadi merasa tidak nyaman ketika berkendara menggunakan angkutan. Selain itu juga memberikan kerugian bagi pengguna kendaraan angkutan bus pariwisata ini. Kerugiannya seperti dapat hilangnya nyawa, dapat membuat luka-luka, hilangnya harta benda, serta perjalanan menjadi tertunda karena terjadi kecelakaan. Dari kerugian yang diterima penumpang, penyelenggara angkutan berkewajiban untuk bertanggung gugat memberi ganti rugi. Ganti rugi ini diberikan kepada seluruh penumpang yang ada di dalam bus yang terkena kerugian dari kecelakaan yang terjadi ketika dalam pengangkutan. Ganti rugi yang diberikan kepada penumpang tidak seluruhnya sama rata, hal ini dilihat terlebih dahulu dari kerugian yang dialami oleh penumpang, apabila penumpang mengalami

luka berat akan langsung dilarikan ke rumah sakit dan diberi uang ganti rugi sebesar dengan kerugian yang dialami, dan apabila penumpang hanya mengalami luka ringan maka akan diberi ganti rugi sebesar kerugiannya. Ganti kerugian yang diberikan terhadap penumpang oleh pihak penyelenggara atau perusahaan angkutan PO. FRIZHA YULMI SEJAHTERAH adalah ganti rugi berupa uang.

Perlindungan secara hukum terhadap penumpang sebagai konsumen jasa transportasi merupakan isu besar dalam konteks ketatnya daya saing global yang sangat diperlukan.⁴ Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009 diundangkan untuk menciptakan kepastian hukum dalam usaha jasa transportasi, yang para pihaknya meliputi operator atau penyelenggara jasa kegiatan angkutan, karyawan angkutan (pengemudi/asisten) dan penumpang.⁵

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana ketentuan Pasal 191 mengenai tanggung gugat perusahaan angkutan umum terhadap nilai rugi atas dampak tindakan pihak yang dipekerjakan ketika terselenggaranya angkutan. Pada Pasal 192 Ayat (1) mengatur mengenai tanggung gugat perusahaan angkutan umum dalam penyelenggaraannya ketika terjadi kerugian penumpang meninggal dunia atau luka, terkecuali apabila penyebabnya tak bisa tercegah atau merupakan akibat dari penumpang yang salah. Selain itu, pada Pasal 234 Ayat (1) mengatur

⁴ Nanci Yosepin Simbolon, *Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Angkutan Umum Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jurnal Ilmiah Smantek, 2018, h. 6.

⁵ Arir, *Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Kota Di Palu*, Jurnal Neliti, 2017, h. 5

kewajiban tanggung gugat bagi pihak penyedia jasa angkutan umum ketika didapati terjadi kerugian penumpang atas pengemudi yang lalai.

Berdasarkan penjelasan pada uraian di atas, di sini Penulis meneliti mengenai perlindungan bagi pengguna jasa bus pariwisata. Maka dari itu penulis mengangkat judul **“PELAKSANAAN GANTI KERUGIAN BAGI PENGGUNA JASA BUS PARIWISATA TERHADAP RISIKO KECELAKAAN DI PO. FRIZHA YULMI SEJAHTERAH SIDOARJO”**

1.2.Rumusan Masalah

1. Bagaimana pelaksanaan ganti kerugian terhadap pengguna jasa bus pariwisata terhadap risiko kecelakaan di PO. Frizha Yulmi Sejahterah?
2. Bagaimana kendala dan solusi dari pelaksanaan ganti kerugian bagi pengguna jasa bus pariwisata terhadap risiko kecelakaan di PO. Frizha Yulmi Sejahterah?

1.3.Tujuan

1. Untuk memahami pelaksanaan ganti rugi bagi pengguna jasa bus terhadap risiko kecelakaan di PO. Frizha Yulmi Sejahterah.
2. Untuk mengetahui solusi dan kendala dari pelaksanaan ganti kerugian bagi pengguna jasa bus terhadap risiko kecelakaan di PO. Frizha Yulmi Sejahterah.

1.4.Manfaat

1. Secara teoritis
Untuk menambah pengetahuan mengenai bagaimana pelaksanaan ganti kerugian bagi pengguna jasa bus pariwisata. Hasil dari penelitian ini

harapannya bisa memberi wawasan terhadap pengembang sekaligus juga mengkaji ilmu hukum terkait pelaksanaan ganti kerugian terhadap pengguna jasa bus pariwisata terhadap risiko kecelakaan. Hasil dari penelitian harapannya bisa menjadi acuan bahan dan juga referensi untuk penelitian sejenisnya pada kedepannya.

2. Sisi praktis

Guna menyumbangkan pandangan sekaligus saran bermanfaat untuk perkembangan ilmu pengetahuan terkait pelaksanaan ganti kerugian konsumen jasa bus pariwisata. Sebagai bahan untuk membuat kebijakan peraturan perundang-undangan yang dapat melindungi pengguna jasa bus pariwisata, memberikan informasi terkait pelaksanaan ganti kerugian bagi pengguna jasa angkutan dan tanggung gugat pihak pengangkut apabila pengguna jasa bus pariwisata mengalami kecelakaan.

1.5.Tinjauan Pustaka

1.5.1.Tinjauan Mengenai Pengangkutan

1.5.1.1.Definisi Pengangkutan

Transportasi atau pengangkutan adalah perpindahan barang maupun penumpang menuju tempat lainnya. Pengangkut melahirkan jasa angkutan untuk masyarakat yang butuh atas hal tersebut dan membantu dalam memindahkan/mengangkut barangnya menuju tempat lain. Asal istilah kata “Pengangkutan” ialah dari kata “angkut” dengan memiliki arti membawa. Arti istilah “pengangkutan” ialah

Segala barang atau orang sebagai penumpang yang dibawa.⁶ Pada pasal 1 angka 3 UU Nomor 22 Tahun 2009 menjelaskan bahwasannya angkutan merupakan orang maupun barang yang berpindah menuju tempat lainnya dengan kendaraan pada lalu lintas jalan.

Pengangkutan sangatlah penting bagi hidup bermasyarakat. Para pihak dalam pengangkutan meliputi pengangkut dan pengirim yang terikat perjanjian imbal balik. Pengangkut mengikat dirinya guna penyelenggaraan dalam mengangkut barang maupun orang menuju tempat lain sebagaimana mestinya. Pengirim sendiri mengikat dirinya guna melakukan pembayaran terhadap pengangkut.⁷

Pelaksanaan pengangkutan terlebih dahulu wajib disetujui sekaligus disepakati antara pihak terlibat. Dalam pelaksanaan pengangkutan tidak dapat dipisahkan dari ketentuan perjanjian sebagaimana Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer).

Jika dilihat dari segi keperdataan, pengertian dari hukum pengangkutan Secara keseluruhan, peraturan (KUHPerdata dan KUHD) ini didasarkan sekaligus bertujuan untuk mengatur mengenai kebutuhan dipindahkannya barang atau penumpang menuju tempat lain yang bertujuan guna pemenuhan terhadap kesepakatan dari suatu perjanjian tertentu, termasuk ketentuan perantaraan untuk

⁶ Sigit Sapto dan Hilman Syahrial, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Penerbit Navida, Surakarta, 2019.

⁷ Baiq Sholihatun Maslihah, *Tanggung Gugat Jasa Angkutan Darat Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pengiriman Menurut Undang-Undang No 22 Tahun 2009*, Jurnal Ilmiah, 2018, h.

mendapatkan.⁸ Jenis pengangkutan secara umum ada 3 (tiga), yaitu Pengangkutan Darat, Udara, dan Laut.

Namun dalam pelaksanaannya, keseharian masyarakat lebih cenderung sebagai pengguna jasa pengangkutan darat, seperti pedagang ketika barang dagangnya dijual di daerah lainnya. Hal tersebut karena biayanya lebih murah apabila menggunakan jalur udara maupun laut. Selain itu tidak hanya pedagang, masyarakat juga sering memilih menggunakan angkutan darat karena biaya yang lebih murah serta jika ingin menaiki angkutan darat persyaratan yang dibutuhkan lebih mudah.

Pengangkutan sebagaimana pandangan H.M.N Purwosutjipto ialah pengaturan untuk pengangkut sekaligus pengirim yang berimbal balik. Pihak pengangkut ketika telah janji mengatur pengangkutan barang maupun orang menuju tempat tertentu harus dilakukan cara yang benar-benar aman, sedangkan pengirim atau penumpang dalam hal ini menyanggupi untuk melakukan pembayaran atau biaya pengiriman.⁹

⁸ Suton Usman Adji, Djoko Prakoso, dan Hari Pramono, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Cetakan Kedua, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, h. 5

⁹ Purwosutjipto, HMN. 2003, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Jakarta, Penerbit Djembatan, hal 5.

Transportasi sebagaimana pandangan Ridwan Khairandy ialah perpindahan barang maupun orang menuju tujuan tertentu. Unsurnya tersebut terdiri:¹⁰

1. Terdapat hal yang diangkut;
2. Terdapat kendaraan yang merupakan sarana pengangkut
3. Terdapat tempat tujuan sarana pengangkut.

Proses mengangkut merupakan perpindahan titik berangkat menuju titik operasi pengangkutan berakhir.

Abdulkadir Muhammad mendefinisikan angkutan sebagai suatu proses perpindahan penumpang maupun barang menuju suatu menggunakan sarana angkutan berdasarkan ketentuan undang-undang sekaligus disesuaikan terhadap bidangnya. Selain itu beliau juga meyakini terdapat unsur utama transportasi, yang meliputi transportasi untuk bisnis, transportasi sebagai kesepakatan, dan transportasi sebagai proses.¹¹

Secara yuridis, pengertian dari angkutan umum tidak termasuk didalam peraturan perundang-undangan di Indonesia. Namun, dalam istilah yuridis ialah pengangkutan dipahami dengan pengaturan untuk pihak pengangkut dan yang diangkut untuk membayar biaya sebagaimana mestinya sebagai perwujudan imbal balik.

¹⁰ Ridwan Khairandy et. al., 1999, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid I, Gama Media, Yogyakarta, hal. 195.

¹¹ Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit Citra Aditya Bhakti, Bandung, hal. 1.

1.5.1.2. Asas Pengangkutan

Asas hukum adalah landasan dari pengaturan hukum yang menegakkannya. Hal tersebut apabila tidak diindahkan, maka yang terjadi adalah runtuhnya marwah pengaturan hukum. Jika runtuh masyarakat tak bisa membedakan hal baik atau buruk dalam berkehidupan di dalam lingkup masyarakat. Maka dari itu asas merupakan sesuatu yang penting sebelum diterbitkannya undang-undang.

Asas hukum pengangkutan adalah suatu landasan filosofi dengan terbagi atas 2 (dua) hal, yakni publik dan perdata. Prinsip publik ditemukan di semua hukum lalu lintas, jalan, laut dan udara. Asas publik sering dijumpai atau terdapat didalam penjelasan pada pengaturan hukum terkait transportasi. Asas perdata sebagai landasan hukum pengangkutan ialah keberlakuannya hanyalah bermanfaat untuk para pihak pada penyelenggaraan pengangkutan niaga, yakni pihak yang mengangkut dan pihak yang diangkut.

Sifat keperdataan dalam asas hukum pengangkutan ialah digambarkan dengan:¹²

1. Konsensual Pengangkutan atau Angkutan antar moda tidak diharuskan secara tertulis, cukup persetujuan para pihak saja. Namun perjanjian untuk dinyatakan telah dibuat, pembuktiannya ada pada dokumen angkutan.

¹² *Ibid.*h. 14.

2. Koordinasi para pihak pengangkutan memiliki posisi yang sama, pihak sebagai yang mengendalikan naupun mengawasi pihak lain tidaklah ada. Sekalipun pihak yang mengangkut memberikan pelayanan sekaligus memenuhi permintaan pihak yang diangkut, pihak yang mengangkut tidak dibawah pula oleh pihak yang diangkut. Transportasi merupakan kesepakatan untuk diberikan kuasa.
3. Transportasi campuran adalah kombinasi atas 3 jenis, yaitu otorisasi, disimpannya suatu barang, dan pelaksanaan pengangkutan oleh pihak yang mengirim menuju piha yang mengangkut. Pengaturan tersebut dapat terkecualikan sebagaimana ketentuan pada kontrak pengangkutan.
4. Retensi pengangkutan tidaklah terdapat haknya, karena bertolakbelakang atas tujuan sekaligus fungsi dari pengangkutan. Pengangkutan hanyalah melekat kewajiban untuk melakukan penyimpanan barang setelah pemilik melakukan pembayaran.
5. Bukti pengangkutan adalah perlu. Tak adanya dokumen transportasi atau pengangkutan, menggambarkan bahwa perjanjian pengangkutan tidaklah ada. Terkecuali praktik ketika diterima secara umum, seperti transportasi angkutan perkotaan (angkot) dengan tidak adanya tiket penumpang.

Asas dengan sifatnya publik ialah meliputi:¹³

1. Manfaat, yakni setiap pengangkutan wajib bisa memberi nilai guna yang baik sebagai rasa kemanusiaan dan untuk mensejahterakannya.
2. Asas pemerataan mengandung arti bahwa penyelenggaraan transportasi wajib mampu memberi layanan secara adil sekaligus merata dan biayanya dapat dijangkau masyarakat.
3. Kemanfaatan untuk umum, yaitu pengangkutan wajib kepentingan secara umum yang diutamakan untuk melayani masyarakat pada umumnya.
4. Asas keterpaduan, yaitu angkutan harus menjadi satu kesatuan, terpadu, mendukung dan saling melengkapi baik di dalam maupun di antara moda transportasi.
5. Penegakan hukum, yakni pemerintah melekat kewajiban untuk melakukan penegakan sekaligus menjamis kepastian hukum serta seluruh masyarakat diwajibkan untuk agar selalu menaati ketentuan hukum pengangkutan.
6. Keselamatan pihak yang diangkut, yakni pihak pengangkut wajib menyertai asuransi untuk kecelakaan maupun kerugian lainnya. Selain itu pengangkut harus menyediakan alat pengangkut yang sesuai dengan standar keselamatan.

¹³ *Ibid*, hal. 12-13.

1.5.1.3. Tujuan Pengangkutan

Secara umum, semua kegiatan transportasi ditujukan untuk tujuan yang aman dan memberikan nilai tambah bagi hal yang diangkut. Mencapai tujuan merupakan perpindahan menuju tempat lain dengan lancar, tak ada hambatan seperti macet, dan datang sesuai waktu sebagaimana mestinya. Maksud dari dengan selamat ialah telah sampainya ke tujuan sebagaimana mestinya atas hal yang diangkut dengan keadaan sehat sekaligus tak ada bahaya dalam perjalanan pengangkutan yang dapat melahirkan luka, sakit, bahkan meninggal dunia. Agar terjadinya kegiatan pengangkutan perlu diadakannya perjanjian dengan karcis maupun kwitansi pembayaran. Perusahaan pengangkutan baru bisa dan wajib melakukan pengangkutan ketika para pihak telah menyepakati perjanjian dan biaya pengangkutan telah dibayar penumpang.¹⁴

Tanggung gugat menjadi kewajiban perusahaan angkutan ketika penumpang mengalami rugi akibat lalainya dalam penyelenggaraan jasa angkutan jalan. Jumlah ganti rugi haruslah sesuai dengan kerugian yang dialami penumpang. Tanggung gugat perusahaan angkutan berawal dari penumpang yang diangkut menuju kesepakatan sebagaimana mestinya. Secara khusus, setiap alat pengangkutan juga memiliki tujuan tertentu, menurut Pasal 3 UU No. 22 Tahun 2009, meliputi:

¹⁴ *Ibid*, hal. 17-18

1. Menyelenggarakan layanan jalan dan transportasi dengan selamat, aman, patuh, lancar, dan terpadu dalam rangka memajukan ekonomi skala nasional dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, memperkokoh bangsa, serta dapat melindungi martabat bangsa.
2. Penerapan etika dalam peredaran sekaligus kebudayaan nasional.
3. Penegakan hukum sekaligus kepastian hukum untuk masyarakat.

1.5.1.4. Unsur-Unsur Pengangkutan

Angkutan dipahami sebagai perpindahan barang maupun manusia menuju lokasi yang ditentukan. Unsur transportasi ialah meliputi:¹⁵

1. Terdapat suatu hal yang dilakukan pengangkutan.

Maksudnya adalah adanya barang atau manusia yang diangkut dalam kendaraan. Manusia membutuhkan angkutan untuk kegiatan berpergian atau mengirimkan barang dari kota ke kota.

2. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutnya.

Kendaraan transportasi sering dibuat menggunakan alat buatan manusia. Transportasi darat cenderung sering digunakan. Kendaraan angkutan dirancang agar dapat bergerak sesuai medan dan dapat melindungi barang-barangnya.

¹⁵ Ridwan Khairandy, *Pokok-pokok Hukum Dagang di Indonesia*, Yogyakarta, FH UII Press, 2013, h.371

3. Terdapat tempat yang dilalui alat angkut.

Komponen utama transportasi ialah jalan (infrastruktur) sekaligus kendaraan (fasilitas). Jalan menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan merupakan segala jenis prasarana lalu lintas dengan meliputi segala bagian jalan serta perlengkapan pendukungnya.

1.5.1.5. Pengaturan Hukum Pengangkutan

Transportasi termaktub sebagaimana ketentuan KUH Perdata Buku III mengenai perikatan dan KUH Dagang Buku II BAB V. Pemerintah juga melahirkan kebijakan mengenai lalu lintas jalan sebagaimana ketentuan Undang-Undang Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009. Menurut KUHD pada Buku II Bab V Pasal 521 pengangkut berarti orang yang menyanggupi, di bawah carter waktu atau perjalanan, atau di bawah perjanjian dalam rangka mengatur pengangkutan terhadap penumpang secara keseluruhan maupun tak menyeluruh. Sedangkan transportasi atau pengangkutan sebagaimana ketentuan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009 ialah dipindahkannya orang dan barang menuju tempat tertentu dengan menggunakan sarana angkutan jalan.

Pengangkutan adalah aktivitas yang dilakukan dalam rangka melakukan pemindahan barang maupun penumpang ke lokasi setelah ditentukan dengan menggunakan kendaraan bermotor. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan pada Pasal 1 Angka 8 menjelaskan kendaraan motor merupakan kendaraan menggunakan penggerak mesin mekanik dan yang bukan kendaraan dengan jalannya di atas rel. kendaraan bermotor bisa untuk pengangkutan penumpang ataupun barang. Pengangkutan menggunakan kendaraan motor dimulai dengan adanya perjanjian antara perusahaan dengan penumpang. Karcis atau kwitansi pembayaran adalah bukti terjadinya suatu perjanjian dalam pengangkutan dengan melakukan pembayaran atas biaya pengangkutan. Tanda terima penumpang dikeluarkan atas nama penumpang, yaitu tidak dapat dipindahtangankan dengan memberikan tiket atau tanda terima kepada orang lain. Penerbitan dokumen atas nama (karcis dan kwitansi pembayaran) berkaitan dengan perlindungan asuransi bagi pemegangnya atau pemiliknya apabila ditimpa musibah.¹⁶ Pihak yang memegang dokumen tersebut melekat hak mendapatkan ganti rugi dari perusahaan pengangkutan.

Pengangkutan diperlukan untuk aktivitas keseharian ataupun perdagangan, sehingga harus ada undang-undang yang mengaturnya. Undang-undang transportasi di Indonesia mengatur tentang jenis-jenis pengangkutan, khususnya seperti:

1. Angkutan jalan menggunakan kereta api termaktub di UU Perkeretaapian No. 23 Tahun 2007.

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, 2013, *op.cit*, hal. 9.

2. Lalu lintas jalan dengan menggunakan kendaraan umum termaktub di Undang-Undang Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009.
3. Angangkutan air menggunakan perahu termaktub di Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai kelautan dan Buku II KUHP.
4. Pengangkutan udara menggunakan pesawat termaktub du Undang-Undang Penerbangan No. 1 Tahun 2009.

1.5.2. Definisi Perlindungan Hukum

Perlindungan hukum merupakan perlindungan terhadap hak asasi manusia dalam hal dilanggar pihak lain. Pemberian perlindungan untuk warga sipil supaya bisa menikmati kepunyaan yang merupakan pemberian hukum. Perlindungan hukum merupakan hukum yang diupayakan, yang menjadi kewajiban penegak hukum dalam rangka memberi keamanan fisik dan mental atas hal yang mengganggu maupun mengancam.

Perlindungan hukum merupakan pengupayaan memberikan perlindungan masyarakat terhadap tindakan pemerintah dengan kesewenang-wenangnya yang tak sesuai pengaturan hukum, guna menciptakan rasa tertib dan tentram agar setiap orang bisa sepenuhnya memanfaatkan hukum.¹⁷ Perlindungan hukum juga tindakan dilakukan guna memberikan perlindungan terhadap individu melalui penyesuaian nilai

¹⁷ Setiono, 2004, Rule of Law (Supermasi Hukum), Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, Surakarta. hlm. 3.

terkandung pada tindakan guna mengatur kehidupan sosial, hubungan antar manusia secara bersama-sama. Perlindungan hukum adalah apa untuk memberikan perlindungan dengan menegakkan keberlakuan peraturan perundang-undangan. Perlindungan hukum dibedakan atas 2 (dua) hal, yakni:

1. Preventif adalah perlindungan diberikan oleh pemerintah untuk mencegah penyalahgunaan sebelum terjadi. Hal ini diatur oleh peraturan perundang-undangan untuk tujuan pencegahan pelanggaran dan memberikan pedoman atau batasan dalam pelaksanaan kewajiban.
2. Represif adalah upaya terakhir, seperti denda, penjara, dan pidana tambahan atas tindak pidana.

1.5.3. Tanggung Gugat Pengangkut menurut Hukum Pengangkutan

Prinsip dalam hukum pengangkutan sebagai penentu tanggung gugat bagi pengangkut terbagi atas 3 (tiga) hal, yaitu:

1. Prinsip atas tindakan salah.
2. Prinsip atas dugaan.
3. Prinsip mutlak.¹⁸

Prinsip tanggung gugat atas tindakan salah ialah untuk sebagai penentu tanggung gugat pengangkutan atas dasar anggapan terkait pihak yang mengalami kerugian atau penggugat yang dapat membuktikan

¹⁸ Krisnadi Nasution, "Prinsip-Prinsip Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Penumpang Bus Umum", *Jurnal Mimbar Hukum*, Vol. 26 No. 1, Februari 2014, hal 54-69

kesalahan pengangkut. Prinsip tersebut sebagaimana ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata sebagai Perbuatan Melawan Hukum (PMH). Dalam ketentuan tersebut disyaratkan bahwa perbuatan melawan hukum dapat diberi ganti kerugian, apabila terdakwa memenuhi unsur:

1. Terdakwa melakukan perbuatan melawan hukum.
2. Tindakan bisa disalahkan terhadapnya.
3. Ada nilai rugi yang ditimbulkan karena tindakan salah.

Prinsip tanggung gugat atas dugaan ialah pelaku dianggap bersalah kecuali jika terdakwa dapat membuktikan ketidakbersalahannya, atau bisa menunjukkan hal yang bisa dibuktikan kebenarannya. Asas ini memiliki kesamaan terkait prinsip atas tindakan salah. Pembedanya berada pada beban bukti dibalik, yakni terhadap terdakwa guna pembuktian tak melakukan kesalahan.

Prinsip tanggung gugat mutlak menggambarkan bahwa pihak yang dirugikan adalah pihak tergugat. Pihak tergugat atau perusahaan harus selalu bertanggung jawab, baik bersalah maupun tidak. Pengangkut tidak dapat dibebaskan dari semua tanggung gugat dengan alasan apapun atas kerusakan atau kerugian yang timbul bagi penumpang.

Penumpang apabila celaka dalam kegiatan pengangkutan, maka pengangkut harus bertanggung gugat atas segala nilai rugi atas dampak kecelakaan sebagaimana terjadi pada aktivitas pengangkutan. Dalam Pasal 191 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 mengenai lalu lintas dan angkutan jalan menjelaskan mengenai tanggung gugat bagi pihak

pengangkut dalam kegiatan pengangkutan. Dijelaskan bahwasannya pihak pengangkut yaitu Perusahaan Angkutan dalam hal ini wajib bertanggung gugat terhadap nilai rugi sebagai dampak atas tindakan pihak yang dipekerjakan pada kegiatan pengangkutan. Pasal 192 Ayat (1) menjelaskan bahwa pihak perusahaan pengangkutan umum melekat tanggung gugat atas nilai rugi yang diakibatkan kematian atau luka-luka seorang penumpang sebagai akibat dari pengoperasian angkutan, kecuali kerugian tersebut penyebabnya tak bisa dihindari atau pihak penumpang yang salah. Tanggung gugat pengangkut berawal mulai penumpang diangkut hingga akhirnya ketika telah di tempat yang dituju sebagaimana kesepakatan. Pengangkut juga melekat tanggung jawab terkait bagasi yang dibawa oleh penumpang dalam rangka pengangkutan. Sebagaimana ketentuan Pasal 193 Ayat (1) dijelaskan bahwa perusahaan angkutan umum melekat tanggung gugat terkait barang yang hilang atau rusak akibat kesalahan penyelenggaraan angkutan. Kecuali dapat dibuktikan bahwa kehancuran, kehilangan atau kerusakan itu penyebabnya tak bisa dihindari atau penumpang yang telah salah.

Tanggung gugat pengangkut juga dibatasi oleh hukum pengangkutan. Pengaturan hukum mengenai transportasi mengatur pengangkut melekat tanggung gugat atas nilai rugi atas kesalahan penyelenggara. Untuk kerusakan yang disebabkan oleh peristiwa *force majeure*, cacat penumpang atau barang, kesalahan atau kelalaian penumpang, pengangkut bebas dari

pertanggungjawaban untuk memberikan ganti rugi. Pembatasan atau pembebasan tersebut adalah eksonerasi (pembatalan, penafian).¹⁹

1.5.4. Tinjauan Umum Penumpang

1.5.4.1. Pengertian Penumpang

Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) istilah pengguna jasa angkutan penyebutannya ialah penumpang. Pasal 341 KUHD tersebut dijelaskan bahwasannya penumpang atau *passangers* merupakan keseluruhan orang dalam kapal, terkecuali nahkoda. Dapat diartikan bahwasannya penumpang adalah orang atau pengguna jasa angkutan yang menaiki kendaraan angkutan terkecuali pengemudi angkutan. Dalam Pasal 522 ayat (1) KUHD menjelaskan bahwasannya seorang pengangkut atau pengemudi kendaraan angkutan dalam suatu perjanjian pengangkutan harus mengusahakan keselamatan penumpang sejak saat penumpang masuk ke dalam kendaraan angkutan sampai dengan keluar dari kendaraan angkutan.

Hukum pengangkutan Indonesia menggunakan istilah orang dalam pengangkutan penumpang. Namun, informasi tentang orang pada umumnya masih belum diatur. UU Perkeretaapian Indonesia menjelaskan bahwa pihak yang menggunakan jasa merupakan orang maupun badan hukum sebagai pengguna jasa transportasi guna mengangkut manusia atau benda. Demikian pula pada UU Lalu Lintas

¹⁹ Abdulkadir Muhammad, 2013, *Op-cit*, hal. 42.

Jalan, pada Pasal 1 Ayat 22, pengguna tersebut merupakan individu ataupun badan hukum sebagai pengguna jasa pengangkut penumpang.

Dilihat dari perjanjian untuk mengangkut orang, penumpangnya mengikat dirinya dengan melakukan pembayaran atas harga pengangkutan yang kemudian karena telah membayar biaya pengangkutan, ia berhak menggunakan jasa angkutan tersebut. Perjanjian pengangkutan didalamnya menjadikan status penumpang menjadi 2 (dua), yakni penumpang dapat menjadi subyek maupun objek. Menjadi subjek pengangkutan karena penumpang merupakan sebagai pihak pada perjanjian pengangkutan. Sedangkan menjadi objek karena penumpang itu sendirilah yang sebagai muatan yang diangkut dalam suatu pengangkutan orang.

Berdasarkan penjelasan di atas, ada beberapa kriteria penumpang menurut hukum transportasi Indonesia, meliputi:

1. Mereka menjadi pihak pada kontrak pengangkutan.
2. Pihak di atas itu ialah penumpang dengan melekat kewajiban melakukan pembayaran atas harga kegiatan pengangkutan.
3. Biaya transportasi dibayar dengan karcis sebagai tanda buktinya.

1.5.4.2.Hak dan Kewajiban Penumpang

Penumpang secara langsung terikat oleh kontrak pengangkutan jika penumpang membayar biaya pengangkutan kepada pengangkut berdasarkan kontrak pengangkutan atau ketentuan

pengangkutan. Dalam hal ini, Penumpang memiliki hak sekaligus kewajiban sebagai pihak yang mengguna pengangkutan umum.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 mengenai angkutan manusia yang diselenggarakan di jalan menggunakan kendaraan umum menjelaskan bahwa penumpang melekat hak seperti yang ada di dalam Pasal 84 yaitu:

1. Menerima bukti pembayaran sesuai kesepakatan dalam pengangkutan.
2. Menerima pelayanan sebagaimana kesepakatan tertera pada tanda bukti bayar tersebut.
3. Menggunakan sarana bagasi secara cuma-cuma, hingga 10 kg hingga lebih tiap penumpang, sebagaimana apa yang disepakati operator bersama penumpang.

Mengingat Pasal 85 keputusan tersebut. Dengan kata lain penumpang harus melakukan pembayaran harga pengangkutan sebagaimana dengan kesepakatan. Penumpang apabila tak melakukan pembayaran harga, maka penumpang diturunkan dari kendaraan.

1.5.5. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Sebelum proses penyelenggaraan kegiatan transportasi, kontrak pengangkutan terlebih dahulu diperlukan antara pengangkut dan penumpang. Kontrak pengangkutan terdapat para pihak yakni pengangkut alat angkut bersama penumpang, yang mana pengangkut menyanggupi melakukan pengangkutan penumpang menuju tempat tujuan yang

ditentukan oleh penumpang dalam keadaan aman dan selamat, dan penumpang berjanji untuk membayar transportasi.²⁰ Perjanjian pengangkutan biasanya dibuat secara lisan. Sekalipun dibuat secara lisan, perjanjian pengangkutan itu terdapat dokumen sebagai bukti mengenai kontrak pengangkutan memang telah ada sekaligus mengikat. Kontrak pengangkutan menurut R. Subekti ialah perjanjian yang salah satu pihaknya janji untuk mengangkut manusia maupun barang menuju suatu tempat dengan aman dan pihak lain janji melakukan pembayaran atas harga yang sesuai.²¹

Perjanjian pengangkutan adalah pengaturan angkutan jalan atas penggunaan kendaraan motor, yakni bus. Hakekatnya disamakan seperti kontrak atau pengaturan umum. Dengan kata lain, supaya keabsahan perjanjian tercapai, segala syaratnya sebagaimana ketentuan Pasal 1320 dan 1338 KUH Perdata terpenuhi.²² Syarat sahnya perjanjian sebagaimana bunyi Pasal 1320 KUH Perdata ialah:

1. Persetujuan Para Pihak Yang Mengikat.
2. Cakap menyusun kontrak.
3. Ada hal yang dapat ditentukan.
4. Ada penyebab halal.

²⁰ Abdulkadir Muhammad, 2013, *Op-cit*, hal. 41.

²¹ Subekti, *Aneka Perjanjian*, Alumni, Bandung, 2014, hlm.75.

²² Putra Halomoan HSB, *Pertanggungjawaban Hukum Pengangkutan terhadap Penumpang dan Barang Angkutan disebabkan Kelalaian*, Jurnal Uinmataram, 2017, h. 2

Di dalam Pasal 1388 KUHPerdara mengatur:

1. Keseluruhan pembuatan kontrak dengan sah memiliki kekuatan hukum bagi orang yang menandatangani.
2. Kontrak hanya dapat diakhiri dengan persetujuan para pihak.
3. Kontrak wajib dibuat atas dasar itikad baik.

Dapat disimpulkan mengenai pengangkutan merupakan kontrak yang dibuat para pihak, meliputi pengangkut sekaligus penumpang, dan pengaturan pengangkutan ini biasanya tidak bersifat tetap atau disebut dengan layanan berulang (*recurring service*). Artinya, pelaksanaan kontrak pengangkutan ini tak berkelanjutan, tapi Cuma sesekali, selama pengirim butuh alat angkut guna mengangkut benda atau penumpang perlu melakukan perjalanan dengan alat angkut tersebut.

Pengangkutan dalam arti yang seluas-luasnya berkaitan erat dengan tanggung gugat pengangkut dalam hal terjadi kerugian terhadap penumpang. Tanggung gugat dari pihak pengangkut mulai berjalan sejak penumpang menaiki kendaraan angkutan sampai penumpang diturunkan. Tanggung gugat dapat diketahui dari perjanjian yang dirancang atau dari undang-undang transportasi. Kewajiban utama pengangkut adalah mengatur dan melaksanakan pengangkutan. Kewajiban utama pengangkut bersifat mengikat sejak penumpang membayar biaya pengangkutan.

1.5.6. Tinjauan Mengenai Asuransi

1.5.6.1. Definisi Asuransi

Asuransi merupakan suatu para pihak, yang mana penanggung dalam hal ini menyanggupi tertanggung atas penerimaan premi sebagai mengganti kerugian terhadap tertanggung akibat hal yang hilang, rusak, atau hilangnya hasil sesuai harapan, serta untuk bertanggungjawab terhadap pihak ketiga sebagai pihak yang ditanggung oleh tertanggung atas akibat hukum suatu peristiwa secara tak ditentukan atau dalam rangka pemberian bayaran atas dasar meninggalnya atau kehidupan tertanggung, sesuai dengan ketentuan Undang-undang No. 2 Tahun 1992 mengenai perasuransian. UU tersebut kemudian digantikan dengan Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 mengenai perasuransian yang mengandung pengertian asuransi merupakan kontrak para pihak, yaitu pelaku usaha asuransi bersama pihak yang memegang polis sebagai dasar dipungutnya premi oleh pelaku usaha asuransi sebagai imbalan atas dasar:²³

1. Digantikannya hal yang rugi, rusak, biaya, keuntungan yang hilang, yang diderita pihak pemegang polis atau pertanggung jawaban terhadap pihak ketiga atas akibat hukum dari peristiwa tak menentu.

²³ Deny Guntara, Asuransi dan Ketentuan-Ketentuan Hukum yang Mengaturnya, Jurnal Justisi Ilmu Hukum ISSN 2528-2638 Vol 1, N0 1, 2016, hlm 30-31.

2. Dibayarkannya menurut kematian tertanggung bersamaan kemanfaatan yang ditentukan berdasarkan jumlah hasil dana yang dikelola.

1.5.6.2. Asuransi bagi Penumpang Pengangkutan Umum

Pihak pengangkut atau perusahaan angkutan agar bisa mendapatkan dana asuransinya adalah dengan cara membayar iuran setiap bulannya. Iuran yang dimaksud dalam hal ini adalah iuran pembayaran premi atau biaya operasional bus. Premi program asuransi kecelakaan terbagi dalam 2 (dua) hal, yaitu premi Iuran secara Wajib (IW) dan Sumbangan secara Wajib (SW). Iuran secara wajib diberlakukan bagi penumpang yang menggunakan angkutan umum seperti kereta api, pesawat, bus, dan lain-lain. Hal tersebut sesuai dengan yang ada pada UU No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang pada Pasal 3 ayat (1a), digabung dengan PP No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan – Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang pada Pasal 2 ayat (1). Semua penumpang yang menggunakan angkutan umum harus melaksanakan pembayaran tarif iuran yang wajib. Biaya ini wajib dilakukan pembayaran bersamaan tarif transportasi pada saat pembelian tiket atau pembayaran transportasi, dan keputusan penetapan ini dibuat oleh masing-masing operator transportasi (*administrator*). Sementara itu, penumpang yang menggunakan kendaraan umum dalam kota sekaligus bepergian

dengan kereta api untuk jarak dekat di bawah 50 km terbebas atas kewajiban membayar iuran. Pemilik kendaraan bermotor melekat kewajiban membayar iuran Sumbangan secara Wajib. Hal ini sesuai dengan UU No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Lalu Lintas pada Pasal 2 ayat (1) jo PP No. 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas pada Pasal 2 ayat (1). Pembayaran tersebut dilaksanakan tahunan ke kantor Samsat ketika mendaftar atau memperpanjang STNK.²⁴ Umumnya bus beroperasi hanyalah membayar premi berkisar Rp 90.000 hingga Rp 125.000 tiap bulannya.²⁵

Perlindungan dasar yang diberikan masyarakat ialah 2 (dua) skema asuransi sosial, yakni asuransi kecelakaan atas angkutan umum terhadap penumpang sebagaimana UU No. 33 tahun 1964 mengenai dana tanggung jawab kewajiban atas kecelakaan penumpang dan asuransi pertanggungjawaban secara perdata terhadap pihak ketiga sebagaimana UU No. 34 Tahun 1964 terkait biaya kecelakaan lalu lintas pada jalan. UU tersebut mengatur terkait ganti rugi diberikan terhadap korban sebagai penumpang secara sah atas suatu sarana pengangkutan penumpang umum sehubungan dengan kecelakaan akibat penggunaannya, seperti pada saat penumpang pada kendaraan, yaitu sejak tempat diberangkatkannya hingga tiba pada tujuan. Korban

²⁴ <https://www.jasaraharja.co.id/page/detail/sistem-pembayaran-premi> diakses pada 13 Desember 2022, pukul 23.00.

²⁵ <https://kominfo.jatimprov.go.id/berita/21431> diakses pada 13 Desember 2022, pukul 23.30.

ketika hilang, ganti rugi dilakukan atas dasar putusan pengadilan. UU tersebut mengatur bahwa yang dirugikan ialah setiap pihak selain kendaraan jalan raya yang menjadi korban kecelakaan akibat penggunaan kendaraan, muatan dan setiap orang atau penumpang di atas kapal pengemudi dan kendaraan menjadi penyebab kecelakaan tersebut.

Setiap korban kecelakaan lalu lintas akan diberikan ganti rugi atau biaya santunan. Biaya santunan ini diberikan oleh Jasa Raharja ke perusahaan angkutan yang nantinya perusahaan angkutan akan meneruskan santunannya ke korban kecelakaan. Berikut besaran santunan terhadap korban celaka dalam berlalu lintas yang ditetapkan sebagaimana Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. KEP.16/PMK.010/2017:

Jenis Santuan	Besar Santunan
Meninggal Dunia	Rp. 50.000.000,-
Cacat Tetap (Maksimal)	Rp. 50.000.000,-
Perawatan (Maksimal)	Rp. 20.000.000,-
Penggantian Biaya Penguburan (Tidak mempunyai ahli waris)	Rp. 4.000.000,-
Manfaat Tambahan Penggantian Biaya P3K	Rp. 1.000.000,-
Manfaat Tambahan Penggantian Biaya Ambulans	Rp. 500.000,-

Tabel 2. Nilai santunan terhadap korban celaka dalam berlalu lintas di jalan
Sumber: Jasa Raharja

1.5.7. Definisi Ganti Kerugian

Pasal 1243 KUHPer menjelaskan mengenai Penggantian biaya, kerugian dan bunga itu terjadi karena tidak dipenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bila salah satu pihak walaupun telah dinyatakan Ialai, tetap Ialai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus

diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang melampaui waktu yang telah ditentukan. Dalam hukum perdata, ganti rugi adalah akibat dari pelanggaran karena kontrak atau tindakan melawan hukum.²⁶ Penggantian kerugian atas timbulnya wanprestasi ialah bahwa ketika salah satu pihak pada kontrak gagal memenuhi janjinya sebagaimana ditetapkan dalam perjanjian, dalam hal ini mereka dapat bertanggung gugat jika pihak lain dari perjanjian tersebut melanggar perjanjian.²⁷ Kompensasi atau ganti rugi setelah pelanggaran kontrak bisa diberikan dalam kombinasi-kombinasi, termasuk kompensasi (berbentuk kerugian, biaya, dan bunga), kinerja kontrak dengan tak meliputi kompensasi, kinerja kontrak ditambah ganti rugi, kontrak timbal balik dengan tak adanya kerusakan yang dibatalkan, dan kontrak timbal balik ditambah penggantian kerugian yang dibatalkan. Pada perkara hukum, terdapat mekanisme penggantian kerugian dalam hal terjadi wanprestasi, meliputi:²⁸

1. Penggantian kerugian sebagaimana ketentuan kontrak.

Penggantian kerugian sebagaimana diatur pada kontrak adalah suatu bentuk penggantian kerugian yang tak dilakukan pembayaran, besaran penggantian kerugian diakui sekaligus

²⁶ M.A. Moegni Djojodirjo, *Perbuatan Melawan Hukum*, Cetakan Pertama, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1979). hlm. 11.

²⁷ Munir Fuady, *Perbuatan melawan hukum: pendekatan kontemporer*, Cetakan Ke-5, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2017. hlm. 223.

²⁸ *Ibid.*, hlm. 224-228.

ditentukan secara andal pada kontrak pada saat penandatanganan perjanjian, sekalipun tidak ada kesalahan pada saat itu.

2. Penggantian kerugian ekspektasi.

Penggantian kerugian ini yang diharapkan merupakan kompensasi dari kehilangan keuntungan yang menjadi harapan, jika perjanjian tidak dilanggar. Sehingga pihak penderita rugi secara wanprestasi diidentikkan seperti tak terjadi pelanggaran akan segala perolehan keuntungan.

3. Pergantian biaya.

Kompensasi berbentuk penggantian tarif merupakan kompensasi berupa digantikannya keseluruhan harga yang dibayar satu pihak ke pihak lainnya. Tarif yang dibayarkan biasanya dilaksanakan dengan memeriksa dokumen pendukung berupa kwitansi.

4. Restitusi.

Penggantian kerugian yang juga menetapkan mekanisme penggantian kerugian dengan kesepakatan seperti tak ada. Namun perlu dikembalikannya keseluruhan nilai tambah berbentuk aslinya terhadap pihak yang melekat hak. Nilai tambah ialah dampak dari dilaksanakannya kontrak, nilai tambah ini wajib dilakukan pengembalian berbentuk aslinya yang merupakan kompensasi.

1.6. Metodologi Penelitian

1.6.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam hal ini ialah yuridis empiris, yang dapat dipahami sebagai jenis penelitian hukum sosiologis sekaligus penyebutannya dapat sebagai penelitian lapangan dengan melihat keberlakuan peraturan hukum serta suatu kejadian pada masyarakat.²⁹ Selain itu sebagai pelaksanaan penelitian atas realita pada lingkungan masyarakat untuk tujuan untuk mengetahui fakta sekaligus data yang diperlukan.³⁰

Pelaksanaan penelitian ialah realita. Hal ini dilakukan agar mengetahui apa yang terjadi di lingkungan masyarakat. Dan juga agar menemukan fakta-fakta atau data-data terbaru yang berada di dalam lingkungan masyarakat. Setelah data dan semua fakta terkumpul nantinya akan lebih mudah dalam mengidentifikasi masalah dan pada akhirnya dapat menyelesaikan suatu masalah.³¹

Pelaksanaan penelitian ini melalui pendekatan yuridis empiris yang maksudnya agar dapat diperolehnya gambaran pada lapangan terkhusus kaitannya dengan keperdataan sekaligus hukum acara di Indonesia terkait dilaksanakannya ganti kerugian bagi pengguna jasa bus pariwisata terhadap risiko kecelakaan di PO. FRIZHA YULMI SEJAHTERAH Sidoarjo.

²⁹ Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, "Metodologi Penelitian" (2003; PO. Bumi Aksara, Jakarta), Hlm. 1

³⁰ Bambang Waluyo, Penelitian Hukum Dalam Praktek, Sinar Grafika, Jakarta, 2002, h. 15.

³¹ *Ibid*, h. 16.

1.6.2.Sumber Data

Penelitian ini bersumber dari data sekunder sekaligus sumber primer.

Sumber primer:

1. Wawancara.
2. Observasi.
3. Laporan berupa dokumen tak resmi.³²

Sumber data sekunder :³³

a. Bahan Hukum Primer

Bahan ini meliputi peraturan perundang-undangan berhubungan terkait objek penelitian, yang terdiri:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
2. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP)
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas sekaligus Angkutan Jalan
4. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 35 tahun 2003 tentang diselenggarakannya angkutan manusia pada jalan atas kendaraan umum
5. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

³² Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, 2013, h. 105.

³³ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana, 2017, h. 182

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan ini berasal dari hasil terbitan hukum yang bukan dokumen resmi. Publikasi terkait bahan hukum yang dimaksud adalah literatur, kamus hukum, dan komentar putusan pengadilan.³⁴

c. Bahan Hukum Primer

Bahan ini adalah petunjuk yang berhubungan dengan bahan hukum primer dan sekunder dan dapat asalnya dari kamus, ensiklopedia, majalah, atau artikel.

1.6.3. Metode Pengumpulan Data

Dalam rangka memperoleh bahan hukum untuk penelitian ini, dilakukan cara yang meliputi:

1. Wawancara

Wawancara adalah suatu proses komunikasi dan interaksi yang dilakukan oleh pihak pewawancara dan narasumber. Wawancara dilakukan untuk memperoleh suatu informasi secara langsung atau rill. Proses wawancara dilakukan dengan melalui tanya gugat kepada pihak terkait dengan penelitian. Dalam proses wawancara ini dilakukan dengan mewawancarai secara langsung pemilik PO. FRIZHA YULMI SEJAHTERAN di Sidoarjo.

2. Observasi

Observasi adalah kegiatan yang dilakukan dalam penelitian terhadap suatu objek dengan mengumpulkan berbagai data primer atau informasi

³⁴ *Ibid.* Hal. 181

penting untuk tujuan tertentu. Metode observasi bersifat faktual dan bisa dipertanggungjawabkan. Dalam hal ini penulis melakukan observasi ke PO. FRIZHA YULMI SEJAHTERAH di Sidoarjo dengan datang langsung ke tempat.

3. Studi Kepustakaan atau dokumen

Kajian kepustakaan adalah kajian teori, referensi, dan publikasi ilmiah lainnya mengenai kebudayaan, nilai-nilai, dan norma dalam situasi sosial yang dipelajari.³⁵ Studi kepustakaan juga berarti teknik pengumpulan data dengan melakukan penelaahan terhadap buku, dokumen, catatan dan berbagai laporan yang berkaitan dengan masalah yang akan dipecahkan.

1.6.4. Metode Analisa Data

Menngumpulkan atau memperoleh data-data penelitian setelah dilakukan, proses selanjutnya ialah menganalisisnya. Dalam menganalisis suatu data penelitian terdapat metode-motede yang dipergunakan. Penelitian ini dari bahan hukum setelah dilakukan perolehan sekaligus atas dasar sifatnya, maka metode deskriptif analitis digunakan. Deskriptif analitis ilaah dengan menganalisis secara pendekatan kualitatif atas data primer maupun sekunder dengan mendeskripsikan, menganalisis, dan menjabarkan keseluruhan data perolehan hasil studi lapangan dengan selanjutnya disimpulkan guna mengugat masalah.

³⁵ Sugiyono. 2012. Memahami Penelitian Kualitatif. CV. Alfabeta: Bandung.

1.6.5.Lokasi Penelitian

Dalam rangka mendapatkan segala data untuk penelitian ini, penullis melaksanakan penelitian di perusahaan bus pariwisata yaitu pada PO. FRIZHA YULMI SEJAHTERA yang beralamat di Singopadu, Sidoarjo, Jawa Timur.

1.6.6.Waktu Penelitian

Penelitian ini memerlukan waktu 6 (enam) bulan, sejak Oktober 2022 hingga Maret 2023. Penelitian ini meliputi tahap persiapan dengan mengajukan topik proposal, judul, permohonan surat ke perusahaan, penggalan data, bimbingan, dan penyusunan penelitian.

1.6.7.Sistematika

Dalam rangka penelitian ini agar mudah, maka tersusun menjadi kerangka yang terbagi bab-bab dan sub bab. Penelitian berjudul **PELAKSANAAN GANTI KERUGIAN BAGI PENGGUNA JASA BUS PARIWISATA TERHADAP RISIKO KECELAKAAN DI PO. FRIZHA YULMI SEJAHTERAH SIDOARJO**. Dalam hal ini pembahasannya akan dibagi menjadi IV (empat) bab, yang nantinya akan terurai keseluruhan mengenai pokok permasalahan yang diangkat.

Bab Pertama, menggambarkan secara umum mengenai pokok masalah pembahasan pada penelitian mengenai Pelaksanaan Ganti Kerugian Bagi Pengguna Jasa Bus Pariwisata Terhadap Risiko Kecelakaan di PO. FRIZHA YULMI SEJAHTERAH Sidoarjo. Pada bab pertama terdiri

tiga sub bab. Sub bab pertama menjelaskan terkait pendahuluan dengan meliputi latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan penelitian, dan manfaatnya. Sub bab kedua terkait tinjauan pustaka. Dan yang terakhir sub bab ketiga terkait metodologi penelitian yang digunakan.

Bab Kedua, terkait Pelaksanaan Ganti Kerugian Bagi Pengguna Jasa Bus Pariwisata Terhadap Risiko Kecelakaan di PO. FRIZHA YULMI SEJAHTERAH Sidoarjo. Dalam bab ini meliputi 2 (dua) sub bab. Sub bab pertama akan menjelaskan tentang pelaksanaan penggantian kerugian bagi pengguna jasa angkutan bus terhadap risiko kecelakaan. Sedangkan sub bab kedua menjelaskan terkait analisis terkait pelaksanaan penggantian kerugian bagi pengguna jasa bus pariwisata terhadap risiko kecelakaan di PO. FRIZHA YULMI SEJAHTERAH Sidoarjo.

Bab Ketiga, terkait kendala sekaligus solusi yang terjadi pada pelaksanaan Ganti Kerugian Bagi Pengguna Jasa Bus Pariwisata Terhadap Risiko Kecelakaan di PO. FRIZHA YULMI SEJAHTERAH Sidoarjo. Dalam bab ini meliputi dua sub bab. Sub bab pertama terkait kendala apa saja yang terjadi dalam pelaksanaan ganti kerugian bagi pengguna jasa bus pariwisata terhadap risiko kecelakaan. Sub bab kedua membahas solusi dalam pelaksanaan ganti rugi bagi pengguna jasa bus pariwisata terhadap risiko kecelakaan di PO. FRIZHA YULMI SEJAHTERAH Sidoarjo.

Bab Keempat, bab terakhir dari penelitian yang menguraikan kesimpulan atas serangkaian bab sebelumnya. Pada bab ini Penulis juga memberikan saran terkait permasalahan yang belum dibahas dengan

harapannya dapat bermanfaat bagi masyarakat sekaligus praktik pengembangan ilmu pengetahuan.