

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil serta sebagian besar lautan, menyebabkan pengangkutan merupakan hal yang sangat vital bagi kehidupan masyarakat sebagai sarana penghubung antara satu daerah dengan daerah lainnya dan telah menjadi suatu kebutuhan masyarakat dalam menjalankan kegiatan usaha. Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang pemuatan.<sup>1</sup>

Pengangkutan terdiri dari beberapa jenis, yaitu:

1. Pengangkutan Darat, Yaitu pengangkutan yang menggunakan Kereta api, Kendaraan Bermotor beroda Empat, Kendaraan Bermotor beroda dua. pengangkutan darat ini diatur dalam KUHD, Buku I Bab V, Bagian 2 Dan 3 mulai Pasal 90 sampai dengan Pasal 98.
2. Pengangkutan Laut, Yaitu pengangkutan yang menggunakan kapal.  
Menegenai pengangkutan Laut diatur dalam :
  - a. KUHD, Buku II, Bab V, tentang Carter Kapal
  - b. KUHD, Buku II, Bab V-A, tentang Pengangkutan Barang
  - c. KUHD, Buku II, Bab V-B, tentang pengangkutan Orang
3. Pengangkutan Udara, Yaitu pengangkutan yang menggunakan pesawat.  
Pengangkutan udara ini diatur dalam luchtvervoerordonnantie (S. 1939-100).
4. Pengangkutan perairan darat, yaitu pengangkutan yang menggunakan perahu, sampan, ketek atau yang sejenisnya.

---

<sup>1</sup>Abdulkadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Citra Aditya Bakti: Bandung, 1998, hal. 7

Pengangkutan perairan darat ini diatur dalam KUHD, Buku I, Bab V, Bagian 2 dan 3, mulai dari pasal 90 sampai dengan 98.<sup>2</sup>

Alat transportasi di Indonesia yang meliputi Darat, Laut, dan Udara memang memegang peranan yang sangat penting dan saling mengisi dalam menjalankan fungsi sebagai alat angkutan orang maupun barang. Pengangkutan sangat diperlukan oleh masyarakat seiring dengan semakin berkembangnya kegiatan ekonomi masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat tingkat ekonominya masih tergolong lemah atau sebagian besar tidak memiliki kendaraan pribadi dan pada umumnya dalam melaksanakan kegiatan sehari-hari masyarakat masih tergantung dengan jasa angkutan, khususnya angkutan darat atau angkutan umum melalui jalan raya. Masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum (paratransit dan masstransit). Angkutan umum paratransit merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi disepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum masstransit merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas. Dalam hukum pengangkutan terdapat paling sedikit dua pihak yang terlibat yaitu pengangkut dan pengirim.<sup>3</sup>

”Selain itu ada juga pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan yaitu Penumpang, penerima ekspediter, dan agen perjalanan. Dalam kegiatan pengangkutan terdapat pula hubungan antara pihak pengangkutan dan penumpang. Pengangkut termasuk kedalam perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang, dimana pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan dengan selamat. Sedangkan penumpang mengikat diri untuk membayar uang angkutan.”<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup>H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 1991,

<sup>3</sup>*Ibid*, Hal.1

<sup>4</sup>*Ibid*, Hal.2

Bukti adanya perjanjian pengangkutan biasanya dalam wujud surat angkutan berupa tiket penumpang. Surat angkutan ini bersifat mengikat pengangkut dan penumpang. Perjanjian tersebut mengikat para pihak sebagaimana diatur pada Pasal 1338 KUHPerdata bahwa:

“semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu. Suatu perjanjian harus dilaksanakan harus dengan itikad baik.”

Maka dari itu, setiap perjanjian yang dibuat tidak boleh dilanggar karena ketentuan undang-undang yang telah mengaturnya. Pada perjanjian pengangkutan Penumpang Terjadi suatu perikatan antara pengangkut dengan penumpang. Adapun yang dimaksud dengan perjanjian di dalam pengangkutan adalah

“perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan orang dari suatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikat diri untuk membayar uang angkutan, dalam perjanjian pengangkutan tersebut pengirim berkewajiban membayar uang angkutan sebagaimana kontrak prestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut.”<sup>5</sup>

Pengangkutan umum yang berlangsung ini ditegaskan dalam Pasal 522 Kitab Undang-Undang hukum dagang, dimana disitu dijelaskan bahwa pengangkut berkewajiban untuk mengangkut orang atau penumpang dengan selamat sampai ditempat tujuan, sehingga dia bertanggung jawab atas segala kerugian atau luka-luka yang diderita oleh penumpang yang disebabkan karena atau berhubungan dengan pengangkutan yang diselenggarakan itu.

---

<sup>5</sup>*Ibid*, Hal. 7

Dalam perjanjian Tersebut terdapat suatu Hubungan Hukum dimana dua orang yang saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu. Tiap hubungan hukum terdapat pihak yang berwenang/berhak meminta Prestasi yang disebut dengan “*Plicht Subject*”.<sup>6</sup> Menurut Subekti, Adapun macam-macam prestasi ialah:

1. Memberi/menyerahkan sesuatu;
2. Berbuat Sesuatu;
3. Tidak berbuat sesuatu.<sup>7</sup>

Kecelakaan merupakan salah satu bentuk kerugian yang dialami baik bagi para penumpang maupun bagi pengangkut yang mengalami kecelakaan tersebut. Hal-hal yang sering dialami penumpang saat terjadi kecelakaan yaitu seperti luka ringan, luka berat, cacat dan meninggal dunia. Sehubungan dengan hal tersebut, penumpang sebagai konsumen pengguna jasa angkutan umum berhak mendapatkan ganti kerugian.

Pada dasarnya setiap kecelakaan lalu lintas bagi penumpang baik angkutan umum, kendaraan pribadi, maupun pejalan kaki memang telah dilindungi oleh PT Jasa Raharja (persero), dan dijelaskan secara rinci di dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang Dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Jadi dalam kasus kecelakaan di jalan raya menjadi sudah menjadi tanggung jawab PT Jasa raharja terutama kecelakaan pada penumpang Bus, karena penumpang bus telah membayar premi asuransi yang dilakukan secara kolektif oleh perusahaan otobus bersamaan dengan pembayaran karcis perjalanan oleh penumpang. Dan pengajuan ganti kerugian harus dilakukan oleh korban

---

<sup>6</sup> R.soeroso, *Pengantar ilmu hukum*, Edisi 1, Cet. 16, Sinar Grafika, Jakarta, 2016, hal.269

<sup>7</sup> Subekti, *hukum perjanjian*, Cet. VI, PT Intermasa, Jakarta, 2002, hal. 36.

sendiri yang besarnya telah ditetapkan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Bukan pihak asuransi saja yang bertanggung jawab atas kecelakaan pada penumpang Bus tetapi Perusahaan Otobus juga seharusnya masih bertanggung jawab atas kerugian atau kecelakaan yang dialami penumpang apalagi jika kerugian atau kecelakaan tersebut diakibatkan oleh kelalaian Perusahaan Otobus ataupun awak kendaraan mobil Bus yang ditumpangi. Karena berdasarkan Ketentuan Pasal 235 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan bahwa:

1. Jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (1) huruf c, pengemudi, pemilik, dan /atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.
2. Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Hak penumpang juga diatur Dalam Pasal 240 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, penumpang yang menjadi korban kecelakaan berhak mendapatkan :

1. Pertolongan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalulintas dan/atau pemerintah;
2. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas; dan
3. Santunan kecelakaan lalu lintas dari perusahaan asuransi.

Penumpang sebagai konsumen jasa angkutan umum berhak untuk mendapatkan kepastian hukum atas perjanjian pengangkutan tersebut karena selama pelaksanaan pengangkutan, keselamatan penumpang yang diangkut pada dasarnya berada dalam tanggung jawab perusahaan pengangkutan.

Dalam hal kerugian karena kecelakaan akibat kelalaian maupun kesalahan dari pengangkut, maka pengangkut berkewajiban dimana diatur di dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 191 Menentukan bahwa “Perusahaan angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan”.

Angkutan umum dewasa ini mengalami perkembangan yang sangat pesat, hal tersebut dapat dilihat dari banyak perusahaan angkutan umum yang melayani jasa pengangkutan ke berbagai rute pengangkutan baik antar kota, provinsi juga antar negara.

Salah satu perusahaan pengangkutan darat yang sampai saat ini masih melayani jasa angkutan baik orang ataupun barang yaitu PO Handoyo. PO Handoyo ini didirikan oleh Diby Wibowo pada tahun 1975. Nama Handoyo diambil dari putranya yang bernama Daniel Handoyo. PO Handoyo berkantor pusat di jalan soekarno-hatta di magelang, jawa tengah, PO Handoyo berada dibawah Naungan PT Indo Transport Abdimas yang dikelola langsung oleh Daniel Handoyo, PO Handoyo Transport merupakan salah satu perusahaan jasa angkutan yang menyediakan layanan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam hal transportasi umum. Bus Handoyo Memiliki Rute Antar pulau Yaitu Pulau Jawa dan Pulau Sumatera.

Pada tahun 1998, PO Handoyo Membuka beberapa cabang atau kantor perwakilan di Jambi dan salah satunya di Kabupaten Batanghari yang beralamat di Jl. Gajah Mada No.10, Rengas Condong, Kecamatan Muara Bulian, Kabupaten Batang Hari, Kota Jambi. Adapun Beberapa pelayanan yang diberikan kepada konsumen yaitu

melayani perjalanan antar kota antar provinsi, pengiriman paket, serta pemberian kenyamanan dalam perjalanan bagi para penumpangnya.

PO Handoyo sampai saat ini masih berprinsip pada kenyamanan dan keselamatan Bagi para Penumpang dan dengan jumlah kurang lebih sekitar 200 unit kendaraan Bus dengan tipe Patas. Pada saat ini PO Handoyo melayani jurusan ke beberapa kota seperti : Pekanbaru, Jambi, Jakarta, Cirebon, Magelang, Lampung, solo, Purwoketo, Surabaya, Cilacap, Temanggung, Magelang, dan Yogyakarta.

Pada perjanjian pengangkutan yang dilakukan PO Handoyo transport dan pihak penumpang akan menimbulkan hak dan kewajiban yang harus direalisasikan dalam proses penyelenggaraan pengangkutan dan memberi tiket penumpang atau karcis kepada penumpang yang dijadikan sebagai bukti bahwa para pihak telah memenuhi kewajiban dan telah memperoleh haknya. “pengangkutan darat dengan kendaraan umum diadakan dengan perjanjian antara perusahaan pengangkutan umum dengan penumpang. Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya pengangkutan.”<sup>8</sup>

Pada penyelenggaraan pengangkutan penumpang PO Handoyo Berkewajiban untuk memberi keselamatan kepada penumpang sebagai konsumen sebagai pengguna jasa angkutan. Beberapa fakta yang dapat dikategorikan sebagai bentuk wanprestasi PO Handoyo adalah tidak memberikan keselamatan dan keamanan pengangkutan kepada penumpang yang berupa terjadinya kecelakaan angkutan yang mengakibatkan penumpang mengalami luka, cacat, kehilangan atau kerusakan barang bawaan milik penumpang.

Berdasarkan ketentuan tersebut Maka tidak hanya perusahaan asuransi saja yang bertanggung jawab atas kecelakaan yang dialami penumpang namun perusahaan angkutan

---

<sup>8</sup>*Ibid*.hal.9

umum dalam hal ini PO Handoyo masih tetap harus bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut. Dalam hal ini wujud tanggung jawab pengangkut berbentuk ganti kerugian atau santunan kepada penumpang. Wujud ganti kerugian tersebut sesuai dengan apa yang dialami oleh penumpang yang didasarkan pada kesepakatan kedua belah pihak yaitu PO Handoyo dan penumpang yang dirugikan. Pada tahun 2019 telah terjadi beberapa kali kecelakaan di jalan Lintas Sumatera KM 40 Kecamatan sekernan Kabupaten Muaro Jambi yaitu sebagai berikut:

**Tabel I**  
**Jumlah Kecelakaan PO Handoyo Cabang Muara Bulian**  
**Bulan Maret Dan Desember Tahun 2019**

| <b>Keterangan</b>       | <b>Jumlah</b> |
|-------------------------|---------------|
| Jumlah Kasus Kecelakaan | 2             |
| Korban Luka Ringan      | 40            |
| Korban Luka Berat       | 12            |
| Korban Meninggal Dunia  | 6             |
| Jumlah Korban           | 58            |

Sumber: PO Handoyo Cabang Muara Bulian

Berdasarkan data awal yang diperoleh dari PO handoyo Muara Bulian pada Tahun 2019 ditemukan 2 (dua) kasus kecelakaan Pada Bus Handoyo untuk keberangkatan dari PO Handoyo Muara Bulian dengan tujuan Pekan Baru yang mengakibatkan sekitar 40 (empat puluh) orang luka ringan, 12 (dua belas) orang luka berat, dan 6 (enam) orang meninggal dunia. Akibat dari kecelakaan tersebut menimbulkan banyak kerugian terhadap penumpang terutama kerugian materi.

Bertitik tolak dari latar belakang tersebut di atas, penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan menguraikannya dalam bentuk karya tulisan ilmiah dengan judul **“TANGGUNG JAWAB PO HANDOYO MUARA BULIAN DALAM KECELAKAAN YANG DIALAMI OLEH PENUMPANG”**.



## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan pada latar belakang masalah, maka sebagai rumusan masalah dalam penyusunan tugas akhir ini adalah:

1. Bagaimana Tanggung Jawab PO Handoyo Dalam kecelakaan yang dialami penumpang?
2. Apa kendala PO Handoyo dalam penyelesaian masalah ganti rugi antara PO Handoyo dan penumpang yang mengalami kecelakaan?

## **C. Tujuan Penelitian**

Sesuai dengan rumusan masalah, maka sebagai tujuan dari pelaksanaan penelitian adalah

1. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana Tanggung Jawab PO Handoyo Dalam kecelakaan yang dialami oleh penumpang
2. Untuk mengetahui dan menganalisis kendala PO Handoyo dalam penyelesaian masalah ganti rugi antara PO Handoyo dan penumpang yang mengalami kecelakaan.

## **D. Manfaat Penelitian**

Adapun dari pelaksanaan penelitian dan penyusunan tugas akhir ini diharapkan dapat bermanfaat:

1. Secara Teoritis

Penelitian ini dapat menambah ilmu pengetahuan tentang tanggung jawab perusahaan otobus (po) terhadap kecelakaan yang di alami oleh penumpang, serta memberikan sumbangan pemikiran dalam perkembangan hukum perdata, khususnya dalam hal perlindungan konsumen.

2. Secara praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan solusi bagi pihak-pihak yang dalam praktiknya menghadapi permasalahan atau sengketa yang berkenaan dengan tanggung jawab khususnya tanggung jawab Perusahaan otobus (PO) terhadap kecelakaan yang dialami penumpang.

## **E. Kerangka Konseptual**

Untuk lebih mempermudah pemahaman yang dimaksud dalam penulisan skripsi ini, maka penulis akan menjelaskan kerangka konseptualnya dari istilah yang terdapat dalam judul skripsi ini :

### **1. Tanggung Jawab**

Tanggung jawab merupakan resiko yang jelas harus ditanggung oleh pengangkut yang merupakan konsekuensi dari suatu perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dan penumpang.<sup>9</sup>

### **2. Kerugian**

Kerugian berasal dari kata Rugi, Yaitu tidak mendapat faedah, manfaat, tidak memperoleh sesuatu yang berguna , mudharat, sesuatu yang tidak baik atau tidak menguntungkan.<sup>10</sup>

### **3. Penumpang**

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan atas dirinya yang di angkut.<sup>11</sup> Sedangkan menurut ketentuan Pasal 1

---

<sup>9</sup> Suwardi, 'Tanggung Jawab Pengangkut Akibat Keterlambatan Pengiriman Barang', *Jurnal Fakultas Hukum*, Vol, XX, No, 20, April 2011, Fakultas Hukum Universitas Narotoma Surabaya, hal 23.

<sup>10</sup> Tri Kurnia Nurhayati, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Eksa Media, 2003, Jakarta, hal 623.

Angka 25 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penumpang adalah orang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan.

#### 4. PO Handoyo

Berdasarkan Ketentuan Pasal 1 Angka 21 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dari/atau barang dengan kendaraan bermotor umum.

PO Handoyo Merupakan perusahaan yang menyediakan jasa angkutan umum yang berkantor pusat di jalan soekarno-hatta magelang, jawa tengah dan telah memiliki beberapa kantor perwakilan di beberapa daerah di Indonesia dan salah satunya berada di jambi

Berdasarkan kerangka konsep diatas dapat diketahui bahwa Penelitian Ini hanya membahas mengenai tanggung jawab PO Handoyo Terhadap Kerugian yang dialami oleh penumpang akibat kelalaian atau kesalahan yang dilakukan oleh pengangkut.

### **F. Landasan Teoritis**

#### 1. Teori Tanggung Jawab

Menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa “seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan.”<sup>12</sup> Menurut hukum

---

<sup>11</sup>Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.* hal. 298.

<sup>12</sup> Hans Kelsen (a), 2007, *sebagaimana diterjemahkan oleh sumardi, General Theory Of Law and State, Teori umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Noermatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*, BEE Media Indonesia, Jakarta, hlm.18

Tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan.<sup>13</sup> Selanjutnya menurut Titik Triwulan Pertanggung jawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain untuk memberi pertanggungjawabannya.<sup>14</sup>

Di dalam Hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*), Tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*), dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).<sup>15</sup>

1. Prinsip tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*). Didalam kitab undang-undang hukum perdata, khususnya pada pasal 1365, 1366, dan 1367. Prinsip ini menyatakan, seseorang baru dapat dimintakan pertanggung jawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya.
2. Prinsip tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*). Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab sampai dapat membuktikan tidak bersalah.
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*). Pada prinsip ini titik beratnya adalah pada penyebab bukan kesalahannya.

Prinsip tanggung jawab yang dianut dalam perusahaan otobus adalah prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga. Karena dalam prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga tercermin di dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terdapat didalam ketentuan pasal sebagai berikut:

#### 1. Pasal 188

---

<sup>13</sup> Soekidjo Notoatmojo, 2010, *Etika dan Hukum Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hlm.45

<sup>14</sup> Titik Triwulan dan Shinta Febrian, 2010, *Perlindungan Hukum bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta, hlm.48

<sup>15</sup> Abdulkadir Muhammad, *op.cit*, hlm.49

Perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

2. Pasal 191

Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan pengangkutan.

3. Pasal 192 ayat 1

Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan pengangkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang.

4. Pasal pasal 234 ayat 1

Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi.

Dan Apabila pengangkut tidak melakukan pengangkutan sebagaimana mestinya maka ia harus bertanggung jawab. Artinya ia memikul akibat yang timbul dari perbuatan menyelenggarakan angkutan baik itu karena kesengajaan atau karena kelalaian pengangkut sendiri. Timbulnya konsep tanggung jawab karena pengangkutan memenuhi

kewajiban tidak sebagai mana mestinya atau tidak baik, tidak jujur, tidak dipenuhi sama sekali.<sup>16</sup>

## **G. Metode Penelitian**

### **1. Tipe/ Pendekatan Penelitian**

Tipe/ Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini bersifat yuridis empiris, yaitu suatu metode penelitian yang bertujuan untuk mengetahui sejauh mana bekerjanya hukum di masyarakat.<sup>17</sup>

### **2. Spesifikasi Penelitian**

Spesifikasi penelitian ini penulis menggunakan spesifikasi yang bersifat deskriptif, yaitu mengemukakan fakta yang ada berdasarkan fakta empirik.<sup>18</sup> Penelitian ini akan menggambarkan tentang perlindungan hukum terhadap penumpang pada PO Handoyo akibat dari pengangkut tidak dapat melaksanakan pengangkutan dengan baik atau selamat.

### **3. Populasi dan Sampel**

Populasi dalam penelitian ini yaitu penumpang yang mengalami kecelakaan pada tahun 2019 dan disini penulis menemui sebanyak 6 (enam) orang populasi, terdiri dari 5 (lima) orang penumpang dan 1 (satu) orang sopir. Karena jumlah populasi sedikit maka keseluruhan populasi dijadikan sebagai Responden. Teknik penarikan sampel yang dilakukan dalam penelitian ini adalah *Purposive Sampling*,

---

<sup>16</sup> *Ibid*, hlm.20

<sup>17</sup> Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Cet. 2, Mandar Maju, Bandung, 2016, Hlm. 123.

<sup>18</sup> Peter Muhammad Marzuki, *Penelitian Hukum*, Edisi Pertama, Cet. 2, Kencana, Jakarta, 2006, Hlm.22.

yaitu memilih sampel berdasarkan penelitian tertentu karena unsur-unsur, atau unit-unit yang dipilih dianggap mewakili populasi.<sup>19</sup> Dan sebagai Informan dalam penelitian ini adalah Pimpinan PO Handoyo Cabang Muara Bulian.

#### **4. Pengumpulan Data**

##### **A. Sumber Data**

###### **1) Data Primer**

Data Primer yaitu data yang diperoleh langsung dari penelitian lapangan melalui wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang pada PO Handoyo dan para responden yang telah ditentukan.

###### **2) Data sekunder**

Data Sekunder yaitu data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan yang meliputi:

a. Bahan Hukum Primer yaitu Bahan Hukum yang diperoleh dengan mempelajari ketentuan perundang-undangan yang berkaitan, yaitu:

1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;

2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

b. Bahan Hukum Sekunder yaitu Buku-buku, Literatur atau Tulisan Ilmiah yang ada hubungannya dengan penulisan skripsi ini.

##### **B. Metode dan Alat Pengumpulan Data**

Dalam penelitian ini untuk metode dan alat pengumpulan data dilakukan dengan cara:

---

<sup>19</sup> Bahder Johan Nasution, *Op.Cit.*, hlm. 159.

#### A. Wawancara

Wawancara dilakukan untuk mendapatkan informasi dari pihak yang terkait yaitu pihak pengangkut dalam hal ini PO Handoyo, 1 (Satu) Orang supir bus Handoyo, dan Penumpang yang dirugikan.

#### B. Studi Dokumen

Studi dokumen dalam penelitian ini yaitu Perjanjian standar yang dibuat oleh pihak PO Handoyo dalam bentuk tiket keberangkatan penumpang dan data yang penulis peroleh dari pihak PO handoyo.

### **5. Pengolahan dan Analisis Data**

Dari data yang dikumpulkan baik data primer dan data sekunder dikualifikasikan dalam bentuk yuridis. Dan dalam menganalisis data, penulis menggunakan analisis kualitatif yakni analisis yang tidak menggunakan angka-angka melainkan berupa rangkaian kalimat yang sesuai dengan rumusan masalah yang akhirnya menjadi satu kesimpulan.

#### **H. Sistematika Penulisan**

Untuk mendapatkan gambaran materi yang akan dibahas pada bab-bab selanjutnya dalam Penyusunan tugas akhir ini maka dapat dilihat dalam sistematika penulisan sebagai berikut:



BAB I Pendahuluan, Pada bab ini penulis akan menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka konseptual, landasan teori, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II Tinjauan Pustaka, Merupakan bab yang secara khusus membahas teori tentang tinjauan perjanjian, syarat sah suatu perjanjian, asas-asas perjanjian prestasi dan wanprestasi, tinjauan tentang pengertian angkutan, azas-azas hukum pengangkutan, fungsi dan tujuan pengangkutan, prinsip dasar pengangkutan, sifat hukum perjanjian pengangkutan, pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, hak dan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan dan prinsip-prinsip tanggung jawab pengangkut. Bab ini merupakan landasan pokok dalam melakukan analisis permasalahan pada bab III.

BAB III Pembahasan, Merupakan bab pembahasan yang berisi uraian dan analisis data hasil penelitian tentang Tanggung jawab perusahaan Otobus Handoyo Cabang Muara Bulian terhadap kerugian yang dialami penumpang, kejadian atau peristiwa yang dapat menyebabkan kerugian bagi penumpang selaku pengguna jasa angkutan umum akibat kesalahan dari pihak pengangkut, serta upaya Penyelesaian permasalahan antara PO Handoyo dan penumpang yang mengalami kerugian

BAB IV Penutup, Bab ini berisikan ringkasan dari seluruh uraian sebelumnya yang berisikan kesimpulan terhadap hasil penelitian dan saran-saran sebagai bahan pertimbangan dan perbaikan dimasa mendatang