

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Angkutan merupakan bidang yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Hal ini disebabkan karena beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Negara Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan angkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.¹ Oleh karena pentingnya keberadaan angkutan tersebut, maka pembangunan dan peningkatan kualitas pelayanan angkutan sangatlah diperlukan. Pembangunan yang baik dan berkualitas tidak hanya mengenai peningkatan mutu sarannya saja, tetapi juga harus menyangkut pembangunan berbagai aspek yang ada dalam angkutan itu sendiri, di antaranya aspek hukum.

Angkutan merupakan sarana yang berperan dalam kehidupan manusia, yang digunakan sebagai alat untuk memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat yang lain. Menurut Miro, transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk

¹ Abdulkadir Muhammad, "*Hukum Pengangkutan Niaga*", Citra Aditya Bakti, Bandung, 2012, hlm. 7

tujuan- tujuan tertentu.²

Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain tersebut memerlukan alat angkutan.

Alat angkutan dapat dibedakan menjadi tiga, yaitu angkutan udara, angkutan laut, dan angkutan darat.

- a. Angkutan Udara adalah moda angkutan yang beroperasi di udara, seperti pesawat terbang.
- b. Angkutan Laut adalah jenis transportasi yang dapat beroperasi di perairan seperti laut, danau, atau sungai. Alat angkutan yang digunakan seperti kapal, perahu.
- c. Angkutan Darat adalah jenis kendaraan yang beroperasi dan diperbolehkan untuk menggunakan jalan raya atau jalan rel. Alat angkutan yang digunakan seperti bus. Jenis angkutan ini termasuk paling dominan di Indonesia yang banyak digunakan oleh masyarakat.³

Adanya angkutan darat dengan berbagai karakteristik dan tingkat pelayanan yang berbeda berorientasi untuk memberikan kenyamanan dan keamanan penumpang. Oleh karena itu, sebagai salah satu elemen terpenting dalam kehidupan masyarakat, maka lalu lintas dan angkutan darat harus tertata dengan baik guna terwujudnya jasa angkutan darat yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, teratur, lancar dengan biaya yang terjangkau oleh

² *Ibid*, hlm.14

³ Siti Fatimah, “*Pengantar Transportasi*”, Myria Publisher, Ponorogo, 2019, hlm.15.

masyarakat.⁴

Sektor angkutan di Indonesia saat ini sedang mengalami perkembangan yang pesat seiring dengan adanya pertumbuhan industri dan pembangunan yang semakin meningkat. Hal ini sangat mempengaruhi pada kebutuhan akan angkutan untuk barang dan orang yang ikut meningkat. Perkembangan angkutan ini dibuktikan dengan adanya perusahaan-perusahaan baru di sektor angkutan. Salah satu bentuk pelayanan angkutan untuk orang yang ada di Indonesia adalah angkutan kendaraan bermotor berupa bus.

Menurut ketentuan Pasal 1 angka 8 UULLAJ bahwa kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Apabila suatu kendaraan bermotor dilihat dari segi tujuannya, maka di samping dikenal kendaraan pribadi juga dikenal kendaraan bermotor umum. Dalam Pasal 1 angka 10 UULLAJ dijelaskan bahwa yang dimaksud kendaraan bermotor umum ialah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Pasal 47 ayat (2) UULLAJ menjelaskan bahwa jenis kendaraan bermotor yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Penjelasan Pasal 47 ayat (2) UULLAJ bahwa yang dimaksud dengan mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya

⁴ Zuhriati Khalid, "Perlindungan Hukum Terhadap Pengemudi Jasa Transportasi Online Di Kota Medan", Jurnal Hukum Universitas Harapan Medan, Volume 5 Nomor 1, 2019, Medan, hlm. 59.

tidak lebih dari 3500 kg. Mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3500 kg.

Bus merupakan alat angkutan massa yang memiliki roda berjumlah 8 yang berfungsi untuk membawa penumpang dalam jumlah banyak. Alat angkutan ini memiliki ukuran cukup besar dan kapasitas maksimal dalam bus bisa lebih dari 50 orang, bergantung jenis dan tipe busnya. Dalam menjalankan angkutan bus diperlukan pengemudi yang bisa bertanggung jawab dalam menjalankan pekerjaan.

Salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam pembangunan hukum di bidang angkutan adalah terkait dengan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang bus umum, khususnya dalam hal terjadi kecelakaan angkutan yang menimbulkan kerugian bagi penumpangnya. Terhadap persoalan tanggung jawab pengangkut tersebut, E. Saefullah Wiradipradja mengemukakan bahwa titik sentral setiap pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut pada umumnya terletak pada prinsip tanggung jawab (*liability principle*) yang diterapkan.⁵

Liability principle yang diterapkan bagi pengangkut terhadap penumpang bus umum adalah prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*liability based on fault principle*). Hal ini dapat disimpulkan berdasarkan Pasal 234 ayat (1) UULLAJ, yang menentukan bahwa pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan

⁵ E. Saefullah Wiradipradja, “*Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*”, Liberty, Yogyakarta, 2012, hlm. 19

umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi. Kelalaian (kesalahan) pengemudi tersebut merupakan tanggung jawab pengangkut sebagai majikannya, hal semacam ini dikenal sebagai tanggung jawab yang dilakukan orang lain (tanggung jawab pengganti) atau *vicarious liability*.⁶ Tanggung jawab pengganti ini masuk dalam kategori tanggung jawab atasan (*respondent superior, a superior risk bearing theory*).⁷ Majikan bertanggung jawab atas tindakan yang dilakukan oleh pekerjanya sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1367 KUH Perdata. Pengangkut dalam hal ini sebagai majikan bertanggung jawab terhadap kelalaian (kesalahan) yang dilakukan pengemudi.

Penerapan *liability based on fault principle* dalam kasus kecelakaan angkutan, sering menempatkan pihak penumpang pada posisi yang lemah dalam mengupayakan haknya. Untuk mendapatkan pemulihan atas kerugiannya, pihak penumpang harus dapat membuktikan kesalahan pengangkut yang sering sekali tidak mudah untuk melakukannya. Selain itu, program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawab pengangkut menurut UULLAJ masih belum terlaksana, sedangkan secara substansi juga menerapkan *liability based on fault principle*. Penerapan prinsip ini dalam program asuransi kecelakaan tersebut akan menimbulkan permasalahan pada proses pembayaran santunannya, dimana harus ditetapkan lebih dulu adanya kesalahan pengangkut sebelum diwajibkan untuk bertanggung

⁶ Abdulkadir Muhammad, "*Hukum Perjanjian*", Alumni, Bandung, 2013, hlm. 203

⁷ Munir Fuady, "*Perbuatan Melawan Hukum—Pendekatan Kontemporer*", Citra Aditya Bakti, Bandung, 2012, hlm. 17

jawab. Setelah itu barulah santunan dapat dibayarkan. Penetapan pengangkut bersalah dalam prakteknya bukanlah persoalan yang mudah.

Pasal 1 angka 24 UULLAJ menyatakan bahwa “Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda“.

Salah satu angkutan jalan yaitu PO Haryanto merupakan salah satu perusahaan penyedia jasa angkutan bus yang berkantor pusat di Jl. Lingkar Timur, Ngembal Kulon, Kudus, Jawa Tengah. PO Haryanto dirintis sejak tahun 2002, nama PO Haryanto sendiri diambil dari nama pemilik perusahaan yaitu Bapak Haji Haryanto. Perusahaan ini merupakan salah satu PO yang banyak diminati oleh kalangan pencinta bus di Indonesia,⁸ karena PO Haryanto selalu menghadirkan bus-bus terbaru seperti model Evonext dan Jetbus SHD dan HDD yang membuat bus tersebut terlihat elegant. PO Haryanto sudah memiliki lebih dari 300 unit bus dengan Class Executive yang melayani berbagai jurusan, dengan jumlah karyawan 2.000 orang.

PO Haryanto dalam menjalankan usahanya di bidang angkutan, berusaha memberikan perlindungan dan pelayanan yang maksimal kepada para tenaga kerja dan pengguna jasanya. Perlindungan yang diberikan berupa keselamatan pada saat berkendara agar tidak terjadi kecelakaan lalu lintas. Melihat bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas semakin meningkat,

⁸ Umam, “*Wawancara Pribadi*”, Penumpang, 15 Maret 2022, Kudus.

mengabaikan rambu-rambu lalu lintas bisa mengakibatkan kecelakaan.⁹

Selama 3 tahun terakhir di PO Haryanto telah terjadi beberapa kasus kecelakaan.

Tabel 1.1
Kasus dan Korban Kecelakaan Bus Hariyanto

| Bulan | Jenis Kecelakaan | Korban Kecelakaan |
|-----------------|---|--|
| Oktober 2019 | Kecelakaan tunggal terjadi di Jalan Raya Pamekasan–Sumenep, Bus Haryanto menabrak tembok pembatas desa dan dua pohon asam | Supir meninggal dunia, kenek bus dan beberapa penumpang luka-luka |
| 5 Mei 2021 | Bus Haryanto pecah ban di Pematang | Beberapa penumpang luka ringan |
| 7 Desember 2021 | Bus Haryanto menabrak bagian belakang truk di Km 79.000 Purwakarta, Jawa Barat. | Kenek bus tewas seketika dan tiga penumpang lainnya luka-luka |
| 22 Juni 2023 | Bus PO Haryanto melaju kencang dari arah Jakarta menuju Madura. Bus PO Haryanto menabrak truk ekspedisi di jalan tol Surabaya-Mojokerto | Satu orang penumpang meninggal dunia, 3 orang penumpang luka berat dan 1 orang penumpang luka ringan |

Sumber : berbagai media cetak diolah penulis, 2019-2022

Kasus kecelakaan bus di jalan tol Surabaya-Mojokerto yang mengakibatkan Satu orang penumpang meninggal dunia, 3 orang penumpang luka berat dan 1 orang penumpang luka ringan. Kecelakaan berawal pada saat bus PO. Haryanto melaju kencang dari arah Jakarta menuju Madura. Saat melaju dengan kecepatan cepat pengemudi bus mengantuk dan mengalami hilang konsentrasi sehingga bus tersebut

⁹ Departemen Perhubungan Republik Indonesia. *Data Direktorat Perhubungan Darat Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Subdit Keselamatan LLAJ*; 2020

menabrak bagian belakang truk Hino yang bermuatan paket ekspedisi seberat 13 ton yang melaju di depannya.¹⁰

Dalam beberapa kasus kecelakaan tersebut di atas penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul Tanggung Jawab Pengangkut (PO. Haryanto) Terhadap Penumpang Berdasarkan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang sebagaimana yang telah diuraikan diatas, permasalahan yang akan diteliti dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab pengangkut PO. Hariyanto dalam hal terjadi kecelakaan angkutan yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang atau bahkan penumpang meninggal dunia?
2. Bagaimana mekanisme penyelesaian tanggung jawab pengangkut PO. Hariyanto dalam hal terjadi kecelakaan angkutan yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang atau bahkan penumpang meninggal dunia?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui tanggung jawab pengangkut dalam hal terjadi kecelakaan angkutan yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang atau bahkan penumpang meninggal dunia.

¹⁰ Eben Haezar, <https://mataraman.tribunnews.com/2023/06/22/bus-po-haryanto-rute-jakarta-madura-kecelakaan-di-tol-surabaya-mojokerto-satu-penumpang-tewas>, *Bus PO Haryanto Rute Jakarta-Madura Kecelakaan di Tol Surabaya-Mojokerto, Satu Penumpang tewas*, diakses 25 Juni 2023

2. Untuk mengetahui mekanisme penyelesaian tanggung jawab pengangkut dalam hal terjadi kecelakaan angkutan yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang atau bahkan penumpang meninggal dunia.

D. Kegunaan Penelitian

1. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi pengembangan ilmu hukum yang menyangkut dengan hukum pengangkutan, sehingga memberikan wacana baru dalam mempelajari dan memahami hukum secara lebih mendalam khususnya berkaitan dengan Tanggung Jawab Pengangkut (PO. Haryanto) Terhadap Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Secara Praktis

- a. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat dimanfaatkan sebagai data awal untuk melakukan penjelajahan atau penelitian lebih lanjut dalam bidang kajian yang sama.
- b. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada masyarakat berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang atas penyelenggaraan pengangkutan melalui jalan.

E. Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini terdiri dari 5 (lima) bab yang saling berkaitan guna menjelaskan isi skripsi secara menyeluruh ke dalam penelitian yang

sistematis dan terstruktur. Sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan. Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II Tinjauan Pustaka. Bab ini menjelaskan mengenai tinjauan umum yang terdiri dari tinjauan umum tentang pengangkutan, Tanggung Jawab Pengangkut dan Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Pengangkutan.

Bab III Metode Penelitian. Bab ini menjelaskan mengenai metode penelitian yang digunakan oleh penulis. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian yuridis empiris (*empiric legal research*) melalui penelitian langsung dilapangan. Selanjutnya, spesifikasi penelitian yang digunakan penulis yaitu deskriptif analitis melalui metode pengumpulan data berupa data sekunder yang terdiri atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Dalam pengolahan data analisis data penulis menggunakan metode analisis kualitatif dengan melakukan analisis teori atau konsep terhadap peraturan perundang-undangan terkait yang diperoleh kemudian ditafsiran sehingga bias menjawab permasalahan yang ada.

Bab IV Hasil Penelitian Dan Pembahasan. Bab ini menjelaskan mengenai analisa data penelitian terkait Tanggung Jawab Pengangkut (Po.Haryanto) Terhadap Penumpang Berdasarkan Undang- Undang Nomor

22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lebih lanjut dalam bab ini menjelaskan secara rinci terkait hubungan hukum antara penyedia jasa pengangkut dan pihak penumpang menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

BAB V adalah bab Penutup yang di dalamnya mencakup kesimpulan dan saran.



