

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

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

Angkutan memegang peranan penting dalam pembangunan. Salah satunya ikut menunjang peningkatan pendapatan nasional, dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja dan efisiensi bagi masyarakat. Peranan tersebut pada akhirnya secara tidak langsung dapat mempertinggi integritas bangsa, serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional. Peranan penting sektor angkutan tersebut dapat terwujud secara optimal apabila di dukung oleh berbagai aspek terkait dengan penyelenggaraan angkutan yang merupakan aspek strategis untuk mendukung sektor pengangkutan terkait dengan aturan (hukum) dalam penyelenggaraan angkutan. Penyelenggaraan angkutan mengatur hubungan hukum antara pemerintah, pihak swasta maupun pihak masyarakat, yang mana masing-masing pihak memiliki kewajiban dan hak yang tidak terlepas dari konteks untuk memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi penumpang.

Ketentuan hukum yang mengatur tentang hubungan hukum tersebut salah satunya diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Dalam ketentuan penyelenggaraan angkutan jalan masih dapat dipilah menjadi beberapa macam, antara lain angkutan orang (penumpang)–angkutan barang, angkutan bus umum–angkutan pribadi, angkutan dalam trayek yang menggunakan bus–Antar Kota

Dalam Provinsi (AKDP), Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan lain sebagainya. Dengan itu agar uraian persoalan penyelenggaraan angkutan lebih menarik, kajian dalam penelitian ini akan di fokuskan pada pembahasan bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP).

Ruang lingkup pengaturan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pada pokoknya agar terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.<sup>1</sup> Penyelenggaraan angkutan penumpang bus umum yang aman, selamat, dan tertib, juga merupakan bagian penting dan menjadi salah satu tujuan utama dalam suatu penyelenggaraan angkutan. Untuk memenuhi tujuan utama tersebut, maka setiap penyelenggaraan angkutan penumpang bus umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan sebagaimana ditentukan dalam Pasal 141 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009. Namun kenyataan dalam praktek, pemenuhan berbagai aspek standar pelayanan minimal tersebut sebagaimana ditentukan dalam UULLAJ No. 22 Tahun 2009 khususnya berkaitan dengan keselamatan penumpang bus umum belum dapat terlaksana seperti yang diharapkan. Data

---

<sup>1</sup>Krisnadi Nasution, 2012, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Umum*, *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 8, No. 16.

menunjukkan di Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri Jumlah kecelakaan lalu lintas masih sangat tinggi. Kecelakaan tersebut telah mengakibatkan timbulnya korban dan kerugian materiil.

Kondisi tersebut menimbulkan pertanyaan bagaimana perlindungan hukum terhadap penumpang bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP). Perlindungan hukum dapat diartikan perlindungan oleh hukum atau perlindungan dengan menggunakan pranata dan sarana hukum.

Ada beberapa cara perlindungan secara hukum, antara lain :

1. Membuat peraturan (*by giving regulation*), yang bertujuan untuk:
  - a. Memberikan hak dan kewajiban;
  - b. Menjamin hak-hak para subjek hukum
2. Menegakkan peraturan (*by the law enforcement*) melalui:
  - a. Hukum administrasi Negara yang berfungsi untuk mencegah (*preventif*) terjadinya pelanggaran hak-hak warga negara, dengan perijinan dan pengawasan;
  - b. Hukum pidana yang berfungsi untuk menanggulangi (*repressive*) setiap pelanggaran terhadap peraturan perundangundangan, dengan cara mengenakan sanksi hukum berupa sanksi pidana dan hukuman;
  - c. Hukum perdata yang berfungsi untuk memulihkan hak (*curative, recovery*), dengan membayar kompensasi atau ganti kerugian.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Wahyu Sasongko, "Ketentuan-Ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen", Penerbit Universitas Lampung, Bandar Lampung, 2007. h. 31.

Perlindungan hukum bagi para penumpang dapat dilakukan dengan cara membuat peraturan yang diperlukan, dalam hal ini berbagai peraturan perundang-undangan dimaksud telah ada di antaranya UU No. 22 Tahun 2009. Selain itu, peraturan perundang-undangan yang telah dibuat tersebut harus ditegakkan (*by the law enforcement*), baik secara bersifat *preventif*, *repressive*, maupun *curative*.

Sebagai moda transportasi, Bus (AKDP) menjadi pilihan bagi kebanyakan masyarakat karena biaya yang cukup murah untuk berpergian antar kota. Salah satunya adalah Bus (AKDP) trayek Bandung-Bogor yang digemari oleh sebagian masyarakat domisili Bandung dan Bogor untuk menggunakan bus tersebut. Penyewaan biaya yang murah bukan menjadi alasan P.O trayek Bandung-Bogor tersebut untuk tidak memberikan pelayanan keamanan dan kenyamanan para penumpang. Tentunya saja kondisi demikian akan menimbulkan risiko bagi penumpang bus atau konsumen atas ketidaknyamanan, keamanan dan risiko keselamatan karena kecelakaan. Akibat dari kecelakaan tersebut akan menimbulkan kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang (*kerugian materil*), maupun kerugian yang secara *immateriil* seperti penumpang mengalami kematian, cacat dan luka-luka sehingga penumpang dapat kehilangan pekerjaan, biaya perawatan di rumah sakit dan adanya ahli waris jika penumpang tersebut meninggal dunia. Ketidaklaikan jalan Bus (AKDP) Trayek Bandung-Bogor sering menimbulkan kerugian kepada penumpang akibat bus yang mogok sehingga penumpang diturunkan di jalan.

Hal tersebut seharusnya dapat dituntut oleh penumpang berdasarkan wanprestasi pihak pengangkut (Bus AKDP) karena tidak melaksanakan kewajibannya mengantar penumpang sampai ke tempat tujuan.

Bus (AKDP) P.O Gagak Rimang merupakan bus Trayek Bandung-Bogor yang terlihat tidak laik jalan dan sering mogok. Calon penumpang yang ingin menaiki bus Trayek Bandung-Bogor merasa resah jika bus tersebut sedang mengantri untuk mendapatkan penumpang sehingga calon penumpang menunggu bus lain, akan tetapi hal itu akan membuat konsumen mengalami kerugian waktu jika menunggu bus tersebut berangkat. Alasan lain konsumen enggan menaiki bus tersebut dikarenakan ongkos yang harus dikeluarkan sama dengan bus lain yang lebih memadai fasilitasnya. Selain itu, faktor pertimbangan penumpang tidak mau menaiki bus antara lain bus tersebut pernah mengalami peristiwa kecelakaan.<sup>3</sup>

Dalam hukum perusahaan, Perusahaan angkutan umum berkewajiban menyediakan bus yang laik jalan sesuai dengan prinsip *Caveat Emptor* demi tercapainya kenyamanan, ketertiban, keamanan dan keselamatan dalam pengangkutan sebagaimana ditentukan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Asuransi sebagai bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang bus diatur pula dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

---

<sup>3</sup>Tim Antara, *Bus Gagak Rimang Masuk Jurang Dua Tewas* <http://www.antaraneews.com/print/131757/bus-gagak-rimang-masuk-jurang-dua-tewas>, diakses pada Minggu 25 September 2016, pukul 16.00 Wib.

Namun jika dicermati undang-undang tersebut perlu dibandingkan dengan undang-undang lain yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang bus dalam kepastian hukum. Peraturan perundang-undangan yang terkait dalam penelitian ini adalah Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Nomor 33/34 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.

Berdasarkan hal yang telah diuraikan diatas menarik untuk diteliti secara lebih mendalam mengenai bentuk perlindungan hukum bagi penumpang bus AKDP yang tidak laik jalan yang hasilnya akan dituangkan dalam bentuk skripsi yang berjudul “ **Perlindungan Hukum Asuransi Bagi Penumpang Bus AKDP Yang Tidak Laik Jalan Berdasarkan Hukum Positif Di Indonesia (Studi Pada Bus AKDP Trayek Bandung-Bogor)** ”

## **B. Identifikasi Masalah**

1. Bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang bus ditinjau dari peraturan perundang-undangan terkait dengan bidang asuransi?
2. Bagaimana tanggung jawab perusahaan bus bagi penumpang bus (AKDP) trayek Bandung-Bogor yang tidak laik jalan jika terjadi kecelakaan?
3. Upaya hukum apakah yang dapat dilakukan penumpang jika bus (AKDP) trayek Bandung-Bogor yang dinaiki tidak laik jalan?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah yang telah diuraikan di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui, mengkaji dan menganalisis perlindungan hukum bagi penumpang bus yang di terapkan sesuai peraturan perundang-undangan di bidang asuransi
2. Untuk mengetahui, mengkaji dan menganalisis tanggung jawab perusahaan bus trayek Bandung-Bogor jika bus yang tidak laik jalan mengalami kecelakaan
3. Untuk mencari solusi tentang upaya hukum bagi penumpang jika bus (AKDP) trayek Bandung-Bogor yang dinaiki tidak laik jalan

### **D. Kegunaan Penelitian**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan sebagai berikut:

#### 1. Secara Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dipergunakan sebagai sumbangan pemikiran dalam rangka pengembangan ilmu pengetahuan di bidang hukum khususnya bagi hukum asuransi dalam perlindungan hukum bagi penumpang Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP).

#### 2. Secara Praktis

- a. Diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat bagi akademisi dan praktisi yang bergerak dibidang penegakan hukum khususnya mengenai

permasalahan Bus (AKDP) yang tidak laik jalan dan memberikan perlindungan hukum kepada penumpang melalui ketentuan yang berlaku.

- b. Dapat memberikan masukan suatu kajian kepada konsumen, pemerintah dan Dinas Perhubungan selaku instansi terkait, untuk memperketat pengawasan terhadap kelaikan Bus (AKDP) Trayek Bandung-Bogor.

#### **E. Kerangka Pemikiran**

Pancasila sebagai dasar filosofi negara Republik Indonesia menjadi dasar membuat aturan-aturan hukum.

Menurut H.R Otje Salman dan Anthon F. Susanto menyatakan bahwa:

“Memahami pancasila berarti menunjuk kepada konteks historis yang lebih luas. Namun demikian ia tidak saja menghantarkannya ke belakang tentang sejarah ide, tetapi lebih jauh mengarah kepada apa yang harus dilakukan pada masa mendatang”.<sup>4</sup>

Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 alinea ke-4 mengatakan bahwa salah satu tujuan dan cita-cita bangsa Indonesia yaitu mendirikan Negara Kesatuan Republik Indonesia untuk memajukan kesejahteraan umum. Perwujudan dari tujuan dan cita-cita bangsa tersebut dalam memajukan kesejahteraan rakyat guna mewujudkan masyarakat adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Selain dari pada itu Negara Kesatuan Republik Indonesia juga merupakan Negara yang

---

<sup>4</sup> Otje Salman dan Anthon F. Susanto, *Teori Hukum (mengingat, mengumpulkan, dan membuka kembali)*, Refika Aditama, Bandung, 2005, hlm.161.



harus menjunjung tinggi hukum sebagai bentuk perlindungan bagi seluruh warga negaranya. Sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1 Ayat (3) Undang – Undang Dasar 1945 Amandemen ke - IV yaitu bahwa, “Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan Negara Hukum”.<sup>5</sup> Tujuan dari pada hukum adalah menciptakan dan menegakkan keadilan, serta bersifat tegas dan memaksa. Hal tersebut dijelaskan dalam alinea ke - IV Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945, dalam sila ke - 5 Pancasila, yaitu “Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia”. Jadi keadilan merupakan hak setiap warga Negara dengan segala kepentingannya.

Salah satu usaha dalam mewujudkan keadilan dan kesejahteraan rakyat Indonesia dibidang ekonomi, maka Negara mengamanatkannya di dalam Pasal 33 Ayat (1) Undang – Undang Dasar 1945 yang menyatakan sebagai berikut, yaitu “Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan”. Selanjutnya dalam Pasal 33 Ayat (4) Undang – Undang Dasar 1945, yaitu “Perekonomian nasional diselenggarakan berdasarkan atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi, berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional”. Mochtar Kusumaatmadja<sup>6</sup>, berpendapat bahwa ada dua hal yang perlu diperhatikan dalam pembangunan hukum, yaitu persoalan hukum sebagai alat perubahan (pembangunan) serta pembinaan atau perkembangan hukum itu sendiri.

---

<sup>5</sup> <http://www.bpkp.go.id/uu/file/1/9.bpkp>, diunduh pada tanggal 20 Oktober 2016, pukul 19.30 WIB.

<sup>6</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep – Konsep Hukum Dalam Pembangunan*, Kumpulan Karya Tulis, Alumni, Bandung, 2006, Hlm.21.

Masyarakat sebagai suatu organisasi kehidupan akan terus membangun dan bertahan hidup dengan cara yang teratur, karena dalam suatu cara organisasi yang teratur dapat mengarahkan pada maksud dan tujuan organisasi itu sendiri. Cara yang teratur tersebut merujuk pada suatu ketertiban yang menjadi syarat pokok (*fundamental*) bagi adanya suatu masyarakat yang teratur.

Hukum diperlukan sebagai alat untuk mewujudkan tujuan tersebut. Selain ketertiban, tujuan lain dari hukum adalah tercapainya keadilan yang berbeda-beda isi dan ukurannya menurut masyarakat dan zamannya. Untuk itu mencapai ketertiban dalam masyarakat ini diperlukan adanya kepastian dalam pergaulan antar manusia dalam masyarakat.<sup>7</sup> Dalam mencapai tujuan dari kepastian hukum tersebut diperlukan sebuah alat untuk mencapai maksud dan tujuan yang membangun untuk kehidupan masyarakat. Hukum merupakan sebuah alat yang dapat digunakan untuk menjaga dan memelihara pembangunan masyarakat tersebut, menurut Mochtar Kusumaatmadja hukum sebagai alat pembaharuan masyarakat, karena hukum tidak hanya memiliki fungsi untuk mencapai ketertiban saja namun hukum harus dapat membantu proses perubahan masyarakat itu.<sup>8</sup> Hukum yang diharapkan dapat membantu proses perubahan tersebut harus didukung dengan keberadaan hukum yang baik atau dengan kata lain memenuhi aspek yuridis, aspek sosiologis dan

---

<sup>7</sup> *Ibid*, Hlm. 3-4.

<sup>8</sup> *Ibid*, Hlm. 14.

aspek filosofis, tidak lupa juga penegakan hukum yang konsisten dan konstitusional.

Berdasarkan hal tersebut sebelum adanya penegakan hukum, haruslah terdapat hukum itu sendiri.<sup>9</sup> Seperti yang tertuang dalam Undang-Undang Dasar 1945 yang menyatakan Indonesia merupakan Negara hukum, maka dapat diartikan bahwa segala bidang kehidupan masyarakat di Indonesia harus berdasarkan hukum dan setiap orang berhak untuk mendapatkan jaminan, pengakuan, perlindungan, serta kepastian hukum yang adil juga perlakuan yang sama di hadapan hukum. Realisasi makna dari Undang-Undang Dasar 1945 tersebut merupakan salah satu cara untuk menjamin fungsi hukum tersebut berjalan untuk membangun masyarakat. Kepastian hukum menurut Sudikno Mertokusumo, merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi dalam penegakan hukum. Dalam hal ini Sudikno Mertokusumo mengartikan bahwa:<sup>10</sup> “Kepastian hukum merupakan perlindungan yustisiabel terhadap tindakan sewenang-wenang, yang berarti bahwa seseorang akan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu.”

Teori hukum yang berasal dari Jeremy Bentham yang menerapkan salahsatu prinsip dari aliran utilitarianisme kedalam lingkungan hukum, yaitu:

---

<sup>9</sup> Otje Salman, dan Anton F. Susanto, *Teori Hukum, Mengingat, Mengumpulkan, dan Membuka kembali*, Reflika Aditama, Bandung, 2004, hlm.149.

<sup>10</sup> Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum, Sebuah Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2002, hlm.34.

“Manusia akan bertindak untuk mendapatkan kebahagiaan yang sebesar-besarnya dan mengurangi penderitaan. Bentham selanjutnya berpendapat bahwa pembentuk undang-undang hendaknya dapat melahirkan undang-undang yang dapat mencerminkan keadilan bagi semua individu. Dengan berpegang pada prinsip tersebut di atas, perundangan itu hendaknya dapat memberikan kebahagiaan yang terbesar bagi sebagian besar masyarakat (*the greatest happiness for the greatest number*).”

Perlindungan hukum merupakan hak mutlak bagi setiap warga negara dan merupakan suatu kewajiban yang harus dilakukan oleh pemerintah, mengingat Indonesia yang dikenal sebagai negara hukum. Terdapat beberapa teori perlindungan hukum yang diutarakan oleh para ahli, seperti Setiono yang menyatakan bahwa perlindungan hukum merupakan tindakan untuk melindungi masyarakat dari kesewenang-wenangan penguasa yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku untuk mewujudkan ketenteraman dan ketertiban umum. Hal yang paling relevan untuk Indonesia adalah teori dari Philipus M. Hadjon yang menyatakan bahwa perlindungan hukum bagi rakyat berupa tindakan pemerintah yang bersifat preventif dan represif. Bersifat *preventif* artinya pemerintah lebih bersikap hati-hati dalam pengambilan dan pembuatan keputusan karena masih dalam bentuk tindakan pencegahan.<sup>11</sup> Sedangkan bersifat represif artinya pemerintah harus lebih bersikap tegas dalam pengambilan dan pembuatan keputusan atas pelanggaran yang telah

---

<sup>11</sup>Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Bina Ilmu, Surabaya, 1987, Hlm. 38.

terjadi. Perlindungan hukum preventif merupakan hasil teori perlindungan hukum berdasarkan Philipus. Perlindungan hukum ini memiliki ketentuan-ketentuan dan ciri tersendiri dalam penerapannya. Pada perlindungan hukum preventif ini, subyek hukum mempunyai kesempatan untuk mengajukan keberatan dan pendapatnya sebelum pemerintah memberikan hasil keputusan akhir. Perlindungan hukum ini terdapat dalam peraturan perundang-undangan yang berisi rambu-rambu dan batasan-batasan dalam melakukan sesuatu.

Perlindungan ini diberikan oleh pemerintah untuk mencegah suatu pelanggaran atau sengketa sebelum hal tersebut terjadi, karena sifatnya yang lebih menekankan kepada pencegahan, pemerintah cenderung memiliki kebebasan dalam bertindak sehingga mereka lebih hati-hati dalam menerapkannya. Belum ada peraturan khusus yang mengatur lebih jauh tentang perlindungan hukum tersebut di Indonesia. Perlindungan hukum represif juga merupakan hasil teori dari Philipus, tetapi ini memiliki ketentuan-ketentuan dan ciri yang berbeda dengan perlindungan hukum preventif dalam hal penerapannya. Pada hukum represif ini, subyek hukum tidak mempunyai kesempatan untuk mengajukan keberatan karena ditangani langsung oleh peradilan administrasi dan pengadilan umum.

Selain itu, ini merupakan perlindungan akhir yang berisi sanksi berupa hukuman penjara, denda dan hukum tambahan lainnya. Perlindungan hukum ini diberikan untuk menyelesaikan suatu pelanggaran atau sengketa yang sudah terjadi dengan konsep teori perlindungan hukum yang bertumpu dan

bersumber pada pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak manusia dan diarahkan kepada pembatasan-pembatasan masyarakat dan pemerintah.

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Kesepakatan tersebut pada dasarnya berisi kewajiban dan hak, baik pengangkut dan penumpang maupun pengirim.<sup>12</sup> Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan di mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.<sup>13</sup> Perjanjian pengangkutan pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis), tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkut. Dokumen pengangkutan berfungsi sebagai bukti sudah terjadi perjanjian pengangkutan dan wajib dilaksanakan oleh para pihak yang mengadakan perjanjian. Dokumen pengangkutan barang lazim disebut surat muatan, sedangkan dokumen pengangkutan penumpang disebut karcis pengangkutan. Perjanjian pengangkutan juga dapat dibuat tertulis yang disebut perjanjian carter (*charter party*), seperti carter pesawat udara untuk mengangkut jemaah haji dan carter kapal untuk mengangkut barang dagangan.<sup>14</sup> Ada beberapa alasan yang menyebabkan para pihak menginginkan perjanjian pengangkutan dilakukan secara tertulis, yaitu:<sup>15</sup>

---

<sup>12</sup> Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Penerbit ITB, Bandung, 1990, hlm.

<sup>13</sup>*Ibid*, hlm. 2

<sup>14</sup>*Ibid*, hlm. 3.

<sup>15</sup>*Ibid*.

1. Kedua belah pihak ingin memperoleh kepastian mengenai hak dan kewajiban masing masing
2. Kejelasan rincian mengenai objek, tujuan, dan beban risiko para pihak.
3. Kepastian dan kejelasan cara pembayaran dan penyerahan barang.
4. Menghindari berbagai macam tafsiran arti kata dan isi perjanjian,
5. Kepastian mengenai waktu, tempat dan alasan apa perjanjian berakhir.
6. Menghindari konflik pelaksanaan perjanjian akibat ketidakjelasan maksud yang dikehendaki para pihak.

Prinsip-prinsip tanggung jawab merupakan salah satu unsur penting dari segi perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan. Prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut antara lain :<sup>16</sup>

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah (*presumption of liability*) Menurut prinsip ini setiap pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pihak pengangkut dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah, maka ia dapat dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi kerugian tersebut Yang dimaksud dengan tidak bersalah adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dapat dihindari. Beban pembuktian (*onus of proof*) diberikan kepada pihak pengangkut, bukan

---

<sup>16</sup> Syaiful Watni, dkk. *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*, Penerbit Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI, Jakarta, 2004.

kepada yang dirugikan dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata Menurut prinsip ini, setiap pengangkut harus bertanggung jawab atas kesalahannya dalam penyelenggaraan pengangkutan dan membayar ganti rugi atas segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Menurut prinsip ini, beban pembuktian diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan kepada pengangkut.
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini menitikberatkan pada penyebab bukan kesalahannya.
- d. Prinsip pembatasan tanggung jawab Prinsip pembatasan tanggung jawab adalah prinsip yang membatasi tanggung jawab pengangkut sampai jumlah tertentu. Prinsip ini mempunyai 2 (dua) variasi, yaitu:
  - 1) Variasi mungkin dilampaui Variasi ini memberikan kemungkinan bahwa batas ganti rugi dilampaui apabila pihak yang dirugikan dapat membuktikan bahwa kerugian ditimbulkan karena perbuatan sengaja atau kesalahan atau kelalaian berat dari pihak pengangkut.
  - 2) Variasi tidak mungkin dilampaui Variasi ini tidak memberikan kemungkinan batas ganti rugi dilampaui, karena dianggap bahwa batas tanggung jawab pengangkut ditetapkan sudah cukup tinggi



yakni US. \$. 100.000 (seratus ribu dolar amerika) untuk setiap penumpang. Menurut H.M.N Purwosutjipto, prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga tak bersalah (*presumption of liability*) memiliki 3 (tiga) variasi, yakni sebagai berikut:<sup>17</sup>

- a) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian ditimbulkan oleh hal-hal di luar kekuasaannya (Pasal 522 KUHD untuk angkutan laut).
- b) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa ia telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindarkan timbulnya kerugian (Pasal 24 jo Pasal 30 Ordonansi Pengangkutan Udara).
- c) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian bukan timbul karena kesalahannya (Pasal 24 UU Lalu Lintas dan angkutan Jalan Raya). Pada ketiga variasi di atas berlaku juga ketentuan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab apabila kerugian ditimbulkan oleh kesalahan atau kelalaian penumpang sendiri atau karena sifat atau mutu barang yang diangkut.<sup>18</sup>

Penyelenggara angkutan penumpang bus wajib mematuhi dan melaksanakan berbagai persyaratan ketentuan yang diatur dalam Undang-

---

<sup>17</sup> H.M.N Purwosutjipto, *op.cit*, hlm. 28-29.

<sup>18</sup>*ibid*

Undang No. 22 Tahun 2009, yang keseluruhannya bersumber pada asas dan tujuan lalu lintas dan angkutan jalan tersebut di atas. Hal tersebut merupakan suatu bentuk/wujud upaya memberikan perlindungan bagi penumpang, agar terjamin kenyamanan, keamanan dan keselamatannya, ada suatu mekanisme social control yang diberlakukan.<sup>19</sup> Ada berbagai persyaratan ketentuan yang harus dipatuhi dan dilaksanakan oleh penyelenggara angkutan penumpang bus umum, UULLAJ No. 22 Tahun 2009 juga memuat ketentuan yang berfungsi untuk mencegah (*preventif*), agar tidak terjadi pelanggaran terhadap berbagai persyaratan ketentuan yang harus dipatuhi dan dilaksanakan oleh penyelenggara angkutan penumpang bus umum. Berbagai ketentuan yang berfungsi untuk mencegah tersebut, dituangkan dalam berbagai pasal UULLAJ No. 22 Tahun 2009 yang antara lain memuat ketentuan tentang Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Surat Ijin Mengemudi, Waktu Kerja Pengemudi Kendaraan Umum, Jalan, Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan.

Penyelenggara angkutan bus AKDP wajib mematuhi persyaratan yang tertuang dalam beberapa pasal UULLAJ No.22 Tahun 2009 salah satunya adalah kelaikan jalan kendaraan. Sedangkan faktor utama dalam penyelenggaraan angkutan umum Bus AKDP khususnya trayek Bandung-Bogor banyak bus yang terlihat tidak laik jalan. Kelaikan bus itu sangat penting untuk mencegah hal-hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan

---

<sup>19</sup>Sabian Utsman, “*Dasar-Dasar Sosiologi Hukum: Makna Dialog Antara Hukum Dan Masyarakat*”, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2009. h. 156

sehingga penumpang yang hendak menggunakan Bus AKDP Trayek Bandung-Bogor tidak perlu takut jika bus yang dinaiki laik jalan. Secara umum kecelakaan terhadap penumpang baik darat, laut maupun udara merupakan bencana yang seringkali terjadi dan menelan korban yang terkadang tidak sedikit. Kecelakaan ini juga menimbulkan beban atau kerugian baik materil maupun non materil bagi pemilik perusahaan maupun terhadap si korban luka-luka, cacat tetap ataupun mati akibat kecelakaan yang diakibatkan oleh sesuatu alat angkutan dalam hal ini tidak tertutup kemungkinan terhadap kecelakaan penumpang bus. Untuk mengatasi permasalahan ini, tentu harus ada solusi penyelesaiannya dan atau harus adanya suatu kepastian atau jaminan hukum.

Pada prinsipnya setiap warga negara menginginkan perlindungan, khususnya dalam bidang kecelakaan lalu lintas ini untuk meringankan beban para korban atau ahli warisnya maka pemerintah telah menetapkan Undang-undang Nomor 33 dan 34 tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang dan Dana Kecelakaan Lalu Lintas sebagai satu sistem jaminan (*social security*). Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 memuat peraturan-peraturan mengenai iuran wajib tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, yang harus dipenuhi melalui pengusaha/pemilik angkutan yang bersangkutan guna menutup keuangan yang disebabkan oleh kecelakaan penumpang dalam perjalanan. Jika Undang-undang Nomor 33 tahun 1964 memberikan ketentuan-ketentuan mengenai iuran wajib bagi penumpang kendaraan umum, Undang-undang

Nomor 34 tahun 1964 memuat peraturan-peraturan yang khusus ditujukan kepada kecelakaan lalu lintas jalan, yang jelasnya ialah akibat bahwa kepada setiap orang yang menjadi korban mati atau cacat akibat kecelakaan yang disebabkan oleh suatu alat angkutan diluar lalu lintas dan angkutan jalan akan diberikan dana santunan atau ganti kerugian. Dana ganti kerugian tersebut bersumberkan dari dana iuran wajib yang dibayar oleh setiap pengusaha angkutan umum setiap tahunnya dengan pengecualian kendaraan ambulance, kereta jenazah dan pemadam kebakaran.

Salah satu tujuan dari penyelenggaraan transportasi di negara kita adalah menyediakan kepada masyarakat suatu pelayanan pergerakan atau mobilitas yang aman dan terjangkau dengan daya beli masyarakat dan menciptakan suatu kondisi transportasi yang handal dan kompetitif. Untuk menunjang perwujudan Indonesia yang adil dan demokratis, maka peranan transportasi diperlukan untuk menjembatani kesenjangan dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan. Pemerataan pelayanan transportasi secara adil dan demokratis juga dimaksudkan agar setiap lapisan masyarakat bisa mendapatkan kebutuhan pelayanan jasa transportasi secara mudah dan terjangkau.<sup>20</sup>

Pengangkutan sebagai suatu perjanjian didahului dengan suatu kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Sebagaimana tertulis dalam pasal 1223 KUHPerdara menyatakan bahwa:

---

<sup>20</sup>Buku Putih, Penelitian, *Pengembangan dan Penerapan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Bidang Teknologi dan Manajemen Transportasi*.  
[http://www.batan.go.id/ref\\_utama/buku\\_putih\\_transportasi.pdf](http://www.batan.go.id/ref_utama/buku_putih_transportasi.pdf) diakses tanggal 6 Oktober 2016 pukul 17.35

“Tiap-tiap perikatan dilahirkan baik karena persetujuan, baik karena undang-undang.”

Sistem pelaksana angkutan Bus AKDP sangat terpengaruh oleh 3 (tiga) pihak yaitu pemakai jasa Bus AKDP (konsumen), pihak penyedia bus AKDP (Unit Pelaksana) dan pihak pemerintah sebagai regulator, dimana ketiga aspek tersebut mempunyai kepentingan yang berbeda.

Hubungan antara pihak pengangkut dengan penumpang timbul karena keduabelah pihak saling mengikatkan diri dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian ini membuat suatu hubungan timbal-balik yang berisi hak dan kewajiban. Dalam perikatan karena perjanjian, para pihak bersepakat untuk mengikatkan diri melaksanakan kewajiban masing-masing dan untuk itu masing-masing memperoleh hak-haknya. Hubungan yang ditimbulkan oleh pengangkut dengan penumpang dalam perjanjian pengangkutan ditinjau pula dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara jo. Pasal 1320 KUHPerdara. Pasal 1338 KUHPerdara yang mengacu pada kebebasan berkontrak berisi:

“Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.”

Adanya hubungan hak antara konsumen dan pengangkut merupakan suatu hubungan timbal balik. Penyelenggaraan pengangkutan penumpang dilakukan setelah dipenuhinya persyaratan umum angkutan yang ditetapkan oleh badan penyelenggara. Persyaratan umum yang harus dipenuhi oleh penumpang adalah pembayaran biaya angkutan.

Akibat adanya perjanjian pengangkutan tersebut, pengangkut sebagai pelaku usaha berkewajiban membawa penumpang ke tempat tujuan yang telah disepakati dan pengangkut berhak untuk memperoleh sejumlah uang jasa yang disebut biaya pengangkutan. Kewajiban penumpang adalah membayar biaya pengangkutan untuk nantinya penumpang berhak mendapatkan pengangkutan ke tempat tujuan dengan selamat. Perusahaan pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim, atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan.<sup>21</sup> Oleh karena itu sudah sepatutnya perusahaan pengangkutan umum diberikan beban tanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena faktor kenyamanan dan keamanan merupakan tanggung jawab dari pihak pengangkut. Berkaitan dengan pasal di atas, tidak ditemukan adanya kesesuaian dengan apa yang terjadi dalam praktik yang terjadi dalam Bus AKDP P.O Gagak Rimang. Ketidaknyamanan atas uzurnya kendaraan yang sering mogok dan minimnya kualitas bus membuat kerugian bagi penumpang jarang sekali mendapatkan perhatian oleh pihak pengelola. Penumpang harus menanggung akibatnya sendiri atas kondisi dari bus tersebut.

Perlindungan hukum terhadap konsumen merupakan hal yang paling disebabkan karena:

- 1) Kedudukan konsumen yang relatif lemah dibandingkan dengan produsen

---

<sup>21</sup> Pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- 2) Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi sebagai motor penggerak produktifitas dan efisiensi produsen dalam menghasilkan barang dan jasa;

Ketidak laikan jalan bus akan menimbulkan risiko yaitu kecelakaan yang menyebabkan penumpang mengalami luka-luka, cacat dan meninggal dunia. Jika penumpang tersebut luka-luka akan berurusan dengan biaya rumah sakit, jika penumpang tersebut mengalami cacat karena kecelakaan bus maka penumpang tersebut terancam kehilangan pekerjaan dan jika penumpang meninggal dunia akan berhubungan dengan ahli waris korban tersebut. Sesuai dengan apa yang terjadi di lapangan maka perlu adanya perlindungan hukum terhadap penumpang bus AKDP yang tidak laik jalan melalui cara asuransi jika terjadi kecelakaan.

Menurut D.S Hansel, asuransi merupakan suatu cara untuk mengumpulkan dana dari masyarakat (pemegang polis) dalam bentuk premi dan sebagai imbalannya setiap peserta berhak memperoleh pembayaran sejumlah dana apabila terjadi peristiwa atau musibah tertentu (*insurance may be defined as a social device providing financial compensation for the effect of misfortunes, the payment being made from the accumulated contribution of all parties participating in the scheme*).<sup>22</sup> Asuransi atau pertanggungan (*verzekerung*) merupakan suatu gejala hukum atau fenomena hukum. Bila ditinjau dari segi hukum, asuransi merupakan suatu persetujuan. Sebagai

---

<sup>22</sup> D.S Hansell, *Practical Insurance Guides, Introduction To Insurance*, LLP, London, 1999, hlm. 28.

suatu persetujuan, asuransi harus tunduk kepada ketentuan-ketentuan hukum perjanjian.

Asuransi atau pertanggungan dalam pengertian hukum merupakan suatu jenis perjanjian. Perjanjian asuransi itu mempunyai tujuan yang spesifik dan pasti ialah pada manfaat ekonomi bagi kedua pihak yang mengadakan perjanjian. Sampai saat ini di Indonesia secara umum, perjanjian asuransi diatur dalam dua kodifikasi, baik dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata maupun dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.<sup>23</sup>

Dalam KUH Perdata, perjanjian asuransi diklasifikasikan sebagai salah satu dari yang termasuk perjanjian untung-untungan sebagaimana yang tercantum pada pasal 1774 KUH Perdata. Sedangkan dalam KUH Dagang perjanjian asuransi dimulai pada Buku I bab IX Tentang Asuransi atau pertanggungan pada umumnya dan Bab X, Tentang Pertanggungan pada bahaya kebakaran, terhadap bahaya yang mengancam hasil-hasil pertanian yang belum dipanen dan lembaga pertanggungan jiwa.

Pasal pertama dalam KUH Dagang yang mengatur perjanjian asuransi dimulai dalam Pasal 246 KUH Dagang yaitu yang memberikan batasan perjanjian asuransi sebagai berikut :

“Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan, kehilangan keuntungan

---

<sup>23</sup> Sri Rejeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta. 1997, hlm. 80.



yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tidak tertentu.”

Secara umum perjanjian asuransi harus memenuhi syarat-syarat umum perjanjian dan di samping itu perjanjian ini harus memenuhi asas-asas tertentu yang mewujudkan sifat atau ciri khusus dari perjanjian asuransi itu sendiri, ilmu pengetahuan secara mendasar membedakan perjanjian asuransi menjadi dua, yang masing-masing disamping mempunyai asas dasar yang sama juga mempunyai perbedaan yang mendasar pula. Pertama asuransi kerugian, sedangkan yang kedua adalah asuransi sejumlah uang. Asuransi kerugian dilaksanakan oleh perusahaan asuransi kerugian atau perusahaan asuransi umum, sedangkan asuransi sejumlah uang diusahakan oleh perusahaan asuransi jiwa.<sup>24</sup>

Setiap orang adalah cakap membuat perikatan apabila undang-undang tidak menyatakan sebaliknya. Orang yang tidak cakap membuat perikatan adalah orang-orang yang belum dewasa, orang dibawah pengampuan, orang-orang pengampuan yang ditetapkan oleh undang-undang dan pada orang-orang yang dilarang undang-undang untuk membuat perjanjian, hal ini sesuai dengan bunyi pasal 1330 KUHPerdara. Perjanjian tidak boleh didasari oleh hal-hal yang bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum. Suatu perjanjian yang dibuat dengan sebab yang palsu atau dilarang untuk mempunyai kekuatan hukum. Suatu sebab yang halal dimaksudkan pada isi perjanjian.

---

<sup>24</sup>*Ibid*, hlm.89

Seiring dengan perkembangan era globalisasi dewasa ini, sarana transportasi merupakan kebutuhan yang sangat penting bagi kehidupan manusia dalam menjalankan kegiatan-kegiatannya. Kekhawatiran terhadap ketidakpastian (*uncertainty*) menimbulkan kebutuhan terhadap perlindungan asuransi, kini banyak sekali jenis asuransi yang berkembang dalam masyarakat, secara umum asuransi memang suatu cara untuk menangani atau mengantisipasi risiko-risiko didalam hidup. Pada dasarnya, asuransi terdiri dari asuransi kerugian, asuransi jiwa, asuransi sosial, dan asuransi varia yang diatur dalam berbagai undang-undang.<sup>25</sup>

Perjanjian asuransi atau pertanggungan merupakan suatu perjanjian yang mempunyai sifat yang khusus dan unik, sehingga perjanjian ini mempunyai karakteristik tertentu yang sangat tegas dibandingkan dengan jenis perjanjian lain. Secara umum perjanjian asuransi harus memenuhi syarat-syarat umum perjanjian dan disamping itu perjanjian ini masih harus memenuhi asas-asas tertentu yang mewujudkan sifat atau ciri khusus dari perjanjian asuransi itu sendiri.<sup>26</sup> Berdasarkan Pasal KUHD, ketentuan umum perjanjian dalam KUH Perdata dapat berlaku pula dalam perjanjian asuransi sebagai perjanjian khusus. Dengan demikian, para pihak tunduk pula pada beberapa ketentuan dalam KUH Perdata. Asas-asas yang terdapat dalam hukum perjanjian sebagaimana diatur KUH Perdata perlu diperhatikan.

---

<sup>25</sup> Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian Asuransi*, Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2011, hlm. 15

<sup>26</sup> Sri Rejeki Hartono, *Hukum Asuransi* hlm. 89.

Adapun asas-asas yang lahir dari ketentuan KUH Perdata tersebut adalah sebagai berikut:

1. Asas Konsensual.

Dapat disimpulkan dalam Pasal 1320 (1) KUH Perdata yang menyatakan bahwa syarat sahnya perjanjian, yaitu:

- a. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- c. Suatu hal tertentu;
- d. Suatu sebab yang halal.

Asas konsensual diambil dari salah satu syarat perjanjian yaitu adanya kesepakatan kedua belah pihak. Orang tidak dapat dipaksa untuk memberikan sepakatnya. Sepakat yang diberikan dengan paksa adalah *Contradictio interminis*. Adanya paksaan menunjukkan tidak adanya sepakat yang mungkin dilakukan oleh pihak lain. Kesepakatan memberikan pilihan kepada para pihak, untuk setuju atau tidak setuju mengikatkan diri pada perjanjian dengan akibat hukumnya. Pasal 1320 ayat (1) menentukan bahwa, perjanjian atau kontrak yang tidak sah jika dibuat tanpa adanya kesepakatan (*consensus*) dari para pihak yang membuatnya. Selain paksaan, cacatnya kesepakatan dapat terjadi karena kekeliruan, dan kesalahan.

2. Asas kebebasan berkontrak

Dapat disimpulkan dari ketentuan Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata yang menyatakan bahawa, “semua perjanjian yang dibuat secara sah

berlaku sebagai Undang-undang bagi mereka yang membuatnya.” Dalam hukum perjanjian Indonesia ruang lingkup asas kebebasan berkontrak meliputi:

- a. Kebebasan untuk membuat atau tidak membuat perjanjian;
- b. Kebebasan untuk memilih pihak dengan siapa ia ingin membuat perjanjian;
- c. Kebebasan untuk menentukan atau memilih isi (*causa*) dari perjanjian yang dibuatnya ;
- d. Kebebasan untuk menentukan objek perjanjian;
- e. Kebebasan untuk menentukan bentuk suatu perjanjian;
- f. Kebebasan untuk menerima atau menyimpangi ketentuan Undang-undang yang bersifat opsional (*aanvullend, optional*).

Sumber dari kebebasan berkontrak adalah kebebasan individu, sehingga titik tolaknya adalah kepentingan individu pula. Dengan demikian dapat dipahami bahwa, kebebasan individu memberikan kepadanya kebebasan untuk berkontrak. Berlakunya asas konsesualisme menurut hukum perjanjian Indonesia memantapkan adanya asas kebebasan berkontrak. Tanpa sepakat dari salah satu pihak yang membuat perjanjian, maka perjanjian yang dibuat dapat dibatalkan. Kebebasan berkontrak sebagaimana diketahui dalam ketentuan Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata, menyatakan bahwa, “semua kontrak (perjanjian) yang dibuat secara sah ( Pasal 1320 KUH Perdata) berlaku sebagai Undang-undang bagi mereka yang

membuatnya.” Orang tidak dapat dipaksa untuk memberikan sepakatnya. Sepakat yang diberikan secara paksa adalah contradiction interminis. Adanya paksaan menunjukkan tidak adanya sepakat yang mungkin dilakukan oleh pihak lain. Kesepakatan memberikan pilihan kepada para pihak, untuk setuju atau tidak setuju mengikatkan diri pada perjanjian dengan akibat hukum.

### 3. Asas ketentuan mengikat

Asas ketentuan mengikat dari Pasal 1338 (1) KUH Perdata, apabila dihubungkan dengan perjanjian asuransi berarti bahwa pihak penanggung dan tertanggung atau pemegang polis terikat untuk melaksanakan ketentuan perjanjian yang telah disepakatinya. Sebab, perjanjian yang telah dibuat oleh para pihak memiliki kekuatan mengikat sebagaimana undangundang yang memiliki akibat hukum, hanya saja berlaku bagi mereka yang membuatnya.

### 4. Asas kepercayaan

Asas kepercayaan mengandung arti bahwa, mereka yang mengadakan perjanjian melahirkan kepercayaan di antara kedua belah pihak, bahwa satu sama lain akan memenuhi janjinya untuk melaksanakan prestasi seperti yang dijanjikan. Ketentuan tersebut berlaku pula bagi perjanjian asuransi, sehingga pemegang polis dan penagnggung terikat untuk memenuhi perjanjian yang telah dibuatnya.

### 5. Asas persamaan hukum

Asas persamaan hukum adalah bahwa subjek hukum yang mengadakan perjanjian mempunyai kedudukan, hak dan kewajiban yang sama dalam hukum, dan tidak dibedabedakan antara satu sama lain.

#### 6. Asas keseimbangan / *Prorata*

Asas keseimbangan adalah suatu asas yang menghendaki kedua belah pihak memenuhi dan melaksanakan perjanjian. Dalam perjanjian asuransi, hak dan kewajiban tertanggung adalah membayar premi dan menerima pembayaran ganti kerugian, sedangkan hak dan kewajiban penanggung adalah menerima premi dan memberikan ganti kerugian atas objek yang dipertanggung. Prinsip keseimbangan mempunyai arti penting apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Kerugian yang harus diganti itu seimbang dengan risiko yang ditanggung oleh penanggung.<sup>27</sup>

#### 7. Asas kepastian hukum

Perjanjian sebagai figur hukum harus mengandung kepastian hukum. Kepastian ini terungkap dari kekuatan mengikatnya perjanjian, yaitu sebagai Undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Selain itu, dalam Pasal 1338 ayat (2) KUH Perdata yang menyatakan bahwa, “perjanjianperjanjian itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu.”

---

<sup>27</sup> Teaching Materials Hukum Asuransi, *Program Pencangkakan Hukum Ekonomi Fakultas Hukum UI dan Elips Project*, Depok, 1996, hal. 13

## 8. Asas iktikad baik

Pasal 1338 Ayat (3) yang menyatakan bahwa, “perjanjian-perjanjian harus dilaksanakan dengan iktikad baik.” Asas iktikad baik ini berlaku untuk semua perjanjian termasuk perjanjian asuransi yang diartikan pula secara menyeluruh bahwa, dalam pelaksanaan perjanjian tersebut para pihak harus mengindahkan kenalaran dan kepatutan Pasal 1339 KUH Perdata. Iktikad baik yang dikehendaki undang-undang ialah objektif.

## F. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan suatu unsur yang mutlak dalam suatu penelitian, demikian pula hubungannya dengan penelitian ini, langkah-langkah yang digunakan peneliti dalam penelitian ini sebagai berikut:

### 1. Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini termasuk jenis penelitian deskriptif-analitis. Menurut Soejono Soekanto, yaitu<sup>28</sup>:

“Penelitian yang bersifat deskriptif-analitis, dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan, atau gejala-gejala tertentu. Maksudnya adalah untuk mempertegas hipotesa, agar dapat memperluas teori-teori lama atau didalam kerangka menyusun teori-teori baru”.

Spesifikasi penelitian dalam penulisan skripsi ini menggunakan deskriptif analitis yaitu penelitian yang menggambarkan dan meguraikan keadaan atau fakta yang sedang diteliti serta menganalisis berdasarkan data yang diperoleh dari hasil penelitian yang kemudian

---

<sup>28</sup> Soejono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia Press, Jakarta, 1986, hlm. 119.

dikaitkan dengan kerangka pemikiran dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku serta pendapat para ahli mengenai hal itu untuk memperoleh suatu kesimpulan

## 2. Metode Pendekatan

Permasalahan pokok dalam penelitian ini ditempuh dengan menggunakan pendekatan yuridis-normatif. Menurut pendekatan yang bersifat yuridis-normatif dilakukan dengan cara meneliti data sekunder dan disebut juga dengan penelitian hukum kepustakaan.<sup>29</sup> Selain itu penelitian menggunakan pendekatan normatif juga melakukan pendekatan pada perundang-undangan (*statute approach*).<sup>30</sup> Dimana pendekatan tersebut melakukan pengkajian peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan tema sentral. Dalam hal ini mengkaji aspek-aspek hukum perdata yang melindungi penumpang Bus AKDP yang tidak laik jalan melalui hukum asuransi

## 3. Tahap Penelitian

Sebelum melakukan penelitian, terlebih dahulu ditetapkan tujuan penelitian, kemudian melakukan perumusan masalah dari berbagai teori dan konsep yang ada, untuk mendapatkan data primer, data sekunder dan data tersier sebagaimana yang dimaksud diatas, dalam penelitian ini dikumpulkan melalui dua tahap, yaitu:

### a. Penelitian Kepustakaan (*Library Reseach*)

---

<sup>29</sup> Rony Hanitijo Soemitro, *Metodelogi Penelitian Hukum dan Jurimenter*, Cet. 14, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm. 11.

<sup>30</sup> Jhonny Ibrahim, *Teori dan Metodelogi Penelitian Hukum Normatif*, Cet. III, Bayumedia, Malang, 2010, hlm. 295.



Penelitian kepustakaan adalah penelitian terhadap data sekunder, karena dimaksudkan untuk mengumpulkan data sekunder.<sup>31</sup> Dimaksudkan untuk memperoleh data sekunder yang diperlakukan dalam penelitian ini, dimana di dalam data sekunder terdiri dari 3 (tiga) bahan hukum, yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier sebagai tersebut:

- 1) Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang sifatnya mengikat berupa peraturan perundang-undangan yang berlaku dan ada kaitannya dengan permasalahan yang dibahas meliputi:
  - a) Undang-Undang Dasar 1945
  - b) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)
  - c) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)
  - d) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
  - e) Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.
  - f) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan
  - g) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian
  - h) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian

---

<sup>31</sup> Ronny Hanitjo Soemitro, *Loc.cit.*

- i) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan
- 2) Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang sifatnya menjelaskan bahan hukum primer<sup>32</sup>, dimana bahan hukum sekunder berupa literatur-literatur hasil karya sarjana. Literatur tersebut antara lain:
  - a) Buku-buku tentang penelitian hukum normatif.
  - b) Hasil-hasil penelitian
  - c) Wawancara
- 3) Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahwa hukum sekunder. Contohnya kamus (hukum, inggris, dan indonesia), ensiklopedia dan lain-lain<sup>33</sup>. Yang penulis pakai berupa:
  - a) Kamus Hukum.
  - b) Kamus Besar Bahasa Indonesia.<sup>34</sup>
  - c) Majalah
  - d) Koran

b. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Tahap ini dilakukan untuk mengumpulkan data primer sebagai penunjang data sekunder dengan melakukan wawancara kepada

---

<sup>32</sup> Johny Ibrahim, *Op.cit*, hlm. 14.

<sup>33</sup> Soejono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, CV Rajawali, Jakarta, 1985, hlm. 15.

<sup>34</sup>*Ibid.*

pihak-pihak yang terkait untuk mendapatkan informasi yang akurat mengenai objek penelitian.

#### 4. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini akan diteliti mengenai data primer dan data sekunder. Dengan demikian ada dua kegiatan utama yang dilakukan dalam melaksanakan penelitian ini, yaitu studi kepustakaan (*library reseach*) dan studi lapangan (*field reseach*).

##### a. Studi Kepustakaan (*Library Reseach*).

- 1) Inventarisi, yaitu mengumpulkan buku-buku yang berkaitan dengan asuransi serta perlindungan hukum konsumen.
- 2) Klasifikasi, yaitu dengan cara mengolah dan memilih data yang dikumpulkan tadi ke dalam bahan hukum primer, sekunder, tersier.
- 3) Sistematis, yaitu menyusun data-data yang diperoleh dan telah diklasifikasi menjadi uraian yang teratur dan sistematis.
- 4) Penelusuran bahan melalui internet.

##### b. Studi Lapangan (*Field Reseach*).

Penelitian ini dilakukan untuk mengumpulkan, meneliti, dan merefleksikan data primer yang diperoleh langsung di lapangan sebagai pendukung data sekunder, penelitian ini dilakukan pada pengadilan dengan menelaah kasus dan putusannya. Dan dengan

melakukan wawancara, wawancara adalah memperoleh informasi dengan bertanya langsung pada yang di wawancara.<sup>35</sup>

#### 5. Alat Pengumpul Data

Alat adalah sarana yang dipergunakan. Alat pengumpul data yang digunakan sangat bergantung pada teknik pengumpulan data yang di laksanakan pada saat penelitian.<sup>36</sup>

- a. Alat pengumpul data yang digunakan dalam penelitian kepustakaan adalah dengan membaca, mempelajari dan mencatat hal-hal yang penting dari buku-buku kepustakaan, dokumen-dokumen serta instrumen hukum yang ada hubungannya dengan perlindungan hukum terhadap penumpang bus.
- b. Alat pengumpul data yang digunakan dalam penelitian lapangan adalah berupa daftar pertanyaan tidak terstruktur (*non directive interview*) menggunakan alat perekam suara (*tape recorder*), alat perekam data internet menggunakan *flashdisk* atau *flashdrive*.

#### 6. Analisis Data

Analisis data menurut Otje Salman S dan Athon F Susanto yaitu:

“Analisis yang dianggap sebagai analisis hukum apabila analisis yang logis (berada dalam logika sistem hukum) dan menggunakan term yang dikenal dalam keilmuan hukum”.<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup>*Ibid*, hlm. 57.

<sup>36</sup> Elli Ruslina dkk, *Panduan Penyusunan Penulisan Hukum (Tugas Hukum) S1*, Fakultas Hukum Universitas Pasundan, Bandung, 2004, hlm. 118.

<sup>37</sup> Otje Salman S dan Anthon F. Susanto, *Op.cit*, hlm. 13.

Analisis data dalam penelitian ini, data sekunder hasil penelitian kepustakaan dan data primer hasil penelitian lapangan dianalisis dengan menggunakan metode yuridis-kualitatif.

Menurut Ronny Hanitijo Soemitro, bahwa<sup>38</sup>:

“Analisis data secara yuridis-kualitatif adalah cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif-analitis yaitu yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan serta tingkah laku yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh, tanpa menggunakan rumus matematika”.

Hasil penelitian akan dianalisis secara yuridis kualitatif, yaitu dengan cara melakukan penggabungan data hasil studi literatur dan studi lapangan dengan penyusunan seluruh data yang ada secara sistematis.

Dikaji dan dianalisis secara menyeluruh dan komprehensif dengan analisis non-statistik bertitik tolak dari instrumen dan peraturan perundang-undangan yang ada sebagai hukum positif yang dianalisis secara kualitatif. Data tersebut kemudian diolah dan dicari keterkaitannya serta hubungan antara satu dengan yang lainnya sehingga diperoleh yang sesuai dengan tujuan penelitian.

## 7. Lokasi Penelitian

Penelitian untuk penulisan hukum ini berlokasi di tempat yang mempunyai korelasi dengan masalah yang dikaji oleh peneliti, adapun lokasi penelitian di bagi menjadi dua, yaitu:

a. Penelitian Kepustakaan berlokasi di:

---

<sup>38</sup> Ronny Hanitijo Soemitro, *Op.cit*, hlm. 98.

- 1) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Pasundan, Jalan Lengkong Dalam No. 17 Bandung.
- 2) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Padjajaran, Jalan Dipatiukur No. 35 Bandung.

b. Instansi

- 1) PT. Jasa Raharja Jawa Barat  
Jalan Soekarno Hatta No.689 A Bandung
- 2) Dinas Perhubungan Jawa Barat  
Jalan Sukabumi No.1 Bandung
- 3) P.O Gagak Rimang  
Jalan Soekarno Hatta No.592 A Bandung

