

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN  
UMUM (L300) TANPA TIKET DI KOTA BANDA ACEH (Suatu Penelitian  
Pada PT. Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh)**

**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Melengkapi Salah Satu Syarat  
Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**



**NAMA : ASYRAF  
NPM : 1801110180  
PROGRAM STUDI : ILMU HUKUM  
BAGIAN : HUKUM PERDATA**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BANDA ACEH  
2022**

Telah disetujui

Untuk Diajukan Kepada Panitia Ujian Skripsi  
Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Aceh

Judul Skripsi

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN UMUM  
(L300) TANPA TIKET DI KOTA BANDA ACEH  
(Suatu Penelitian Pada PT. Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh)**

Banda Aceh, 23 Mei 2022

Pembimbing



**TRIO YUSANDY, S.H.,M.Kn**





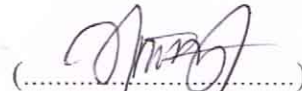
**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN UMUM  
(L300) TANPA TIKET DI KOTA BANDA ACEH  
(Suatu Penelitian Pada PT. Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh)**

**Oleh**

**Nama Mahasiswa : Asyraf**  
**No.Mahasiswa : 1801110180**  
**Program Studi : Ilmu Hukum**  
**Bagian : Hukum Perdata**

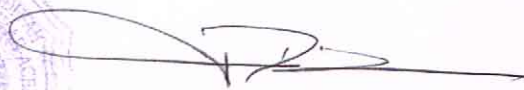
Telah Dipertahankan di Depan Sidang Penguji,  
Pada Tanggal 24 Agustus 2022  
Dan Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat Untuk Diterima

**DEWAN PENGUJI**

- |                             |  |   |
|-----------------------------|--|---|
| 1. Ketua                    | : <b>Dr. H. Rizanizarli, S.H., M.H</b> | (  )   |
| 2. Sekretaris               | : <b>Mainita, S.H.,M.H.Kes</b>         | (  ) |
| 3. Pembimbing/<br>Penguji I | : <b>Trio Yusandy, S.H.,M.Kn</b>       | (  ) |
| 4. Penguji II               | : <b>Siti Mirilda Putri, S.H.,M.Kn</b> | (  ) |
| 5. Penguji III              | : <b>Rusnin, S.H.,M.H</b>              | (  ) |

Banda Aceh, 5 September 2022  
Universitas Muhammadiyah Aceh  
Dekan Fakultas Hukum



  
**Dr. H. Rizanizarli, S.H., M.H.**

## ABSTRAK

**ASYRAF, 2022**      **PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN UMUM (L300) TANPA TIKET DI KOTA BANDA ACEH (Suatu Penelitian Pada PT. Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh)**  
Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Aceh  
(iv, 55)., pp., tabl., bibl, App.

**Trio Yusandy, S.H.,M.Kn**

Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan konsumen pada dasarnya merupakan upaya untuk memberikan perlindungan kepada konsumen. Hak yang dimaksud pada pasal tersebut salah satunya adalah : Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan Untuk menjelaskan bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan umum (L300) tanpa tiket dalam pengangkutan darat Di Kota Banda Aceh. Untuk menjelaskan tanggung jawab usaha jasa pengangkutan (L300) kepada penumpang tanpa tiket apabila terjadi kecelakaan di jalan raya yang menimbulkan kerugian baik jiwa maupun harta benda. Untuk menjelaskan penyelesaian hukum yang ditempuh oleh penumpang tanpa tiket atau ahli warisnya dalam hal terjadinya kecelakaan di jalan raya.

Metode penelitian dalam penulisan ini yaitu penelitian yuridis empiris yang pendekatan melalui penelitian lapangan (*field research*) dan kepustakaan (*library research*). Penelitian lapangan dilakukan guna memperoleh data primer melalui wawancara dengan responden dan informan dan penelitian kepustakaan dilakukan untuk memperoleh data sekunder dengan cara mempelajari buku-buku, literatur dan peraturan perundang-undangan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan umum (L300) tanpa tiket yaitu sepenuhnya ditanggung oleh pihak PT Oriza Satifa Tour. Tanggung jawab usaha jasa pengangkutan (L300) kepada penumpang tanpa tiket apabila terjadi kecelakaan di jalan raya yang menimbulkan kerugian baik jiwa maupun harta benda yaitu dalam bentuk santunan asuransi penumpang, ganti rugi. Penyelesaian hukum yang ditempuh oleh penumpang tanpa tiket atau ahli warisnya dalam hal terjadinya kecelakaan di jalan raya maka akan meminta pertanggungjawab dari pihak loket dan juga asuransi. Pihak PT Oriza Satifa Tour akan bertanggungjawab penuh dan akan memberikan santunan ganti rugi hingga sampai pengurusan Asuransi.

Disarankan kepada Pemerintah perlu segera membentuk perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan untuk menjadi sarana pelaksanaan program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan. Disarankan kepada penumpang untuk memperhatikan plat kendaraan yang berwarna hitam jika menaiki mobil angkutan L300 di jalan dan tidak memiliki tiket.

## KATA PENGANTAR



Syukur alhamdulillah kehadiran Allah Swt, yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga Skripsi dengan judul “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum (L300) Tanpa Tiket Di Kota Banda Aceh (Suatu Penelitian Pada PT. Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh)” telah dapat diselesaikan.

Penulisan Skripsi ini dimaksudkan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Aceh. Penyusunan Skripsi ini tidak mungkin berhasil diselesaikan tanpa kesempatan, bantuan, bimbingan, arahan, serta dorongan semangat dari berbagai pihak. Untuk itu ucapan terimakasih serta penghargaan disampaikan kepada:

1. Bapak Trio Yusandy, S.H.,M.Kn selaku pembimbing dan juga sebagai Dosen Wali yang telah memberikan petunjuk bimbingan serta nasihat yang sangat berguna dalam penulisan Skripsi ini.
2. Bapak Dr. H. Orizanizarli, S.H., M.H selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Aceh yang telah memberikan arahan kepada saya dalam rangka menyelesaikan penelitian skripsi ini dengan baik.
3. Kepada seluruh dosen Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Aceh yang telah mendidik dan memberikan ilmu dengan tulus dan ikhlas.

4. Kepada seluruh Tenaga Kependidikan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Aceh yang telah memberikan pelayanan akademik yang baik selama ini.
5. Semua teman-teman angkatan 2018 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Aceh yang telah memberikan dorongan dan semangat dalam menyelesaikan Skripsi ini.

Rasa terima kasih yang tak terhingga disampaikan kepada Ayah tercinta Mustafa dan Ibu Nurmala melalui pengorbanan beliau sehingga bisa menjadi sarjana. Restu dan amanah beliau selalu menjadi kekuatan doa yang ampuh. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada Abang Alfadil yang telah mendukung sehingga menjadi semangat sehingga dapat menyelesaikan studi ini. Juga disampaikan terima kasih kepada Kakak yaitu Fitria Ulfa dan Intan Mulia Sari serta seluruh keluarga tercinta yang telah memberikan do'a dan kasih sayang serta selalu memotivasi untuk terus belajar dan menyelesaikan pendidikan ini.

Disadari bahwa penulisan skripsi ini masih ada kekurangan baik dari segi bahasa, maupun pembahasannya. Oleh sebab itu sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dan konstruktif.

Banda Aceh, 07 Maret 2022  
Penulis,

**ASYRAF**

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK .....</b>	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>ii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>iv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	<b>iii</b>
A. Latar Belakang Masaiian.....	1
B. Ruang Lingkup dan Tujuan Penulisan .....	6
C. Metode Penelitian.....	7
D. Sistematika Penelitian .....	11
<b>BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN</b>	
A. Pengertian Konsumen .....	12
B. Asas dan Tujuan Perlindungan Konsumen .....	15
C. Hak dan Kewajiban Konsumen sebagai penumpang .....	27
D. Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha Sebagai Pengangkut.....	30
<b>BAB III PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN UMUM TANPA TIKET DIKOTA BANDA ACEH</b>	
A. Bentuk Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum (L300) Tanpa Tiket .....	37
B. Tanggung Jawab Usaha Jasa Pengangkutan (L300) Kepada Penumpang Tanpa Tiket Apabila Terjadi Kecelakaan Di Jalan Raya Yang Menimbulkan Kerugian Baik Jiwa Maupun Harta Benda .....	43
C. Penyelesaian Hukum Yang Ditempuh Oleh Penumpang Tanpa Tiket Atau Ahli Warisnya Dalam Hal Terjadinya Kecelakaan Di Jalan Raya .....	50
<b>BAB IV PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan .....	51
B. Saran .....	51
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>53</b>
<b>LAMPIRAN</b>	

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

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

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang). Berkaitan dengan angkutan sebagai alat transportasi yang sering digunakan oleh individu dalam melakukan mobilitasnya angkutan sering di identikkan dengan alat transportasi umum atau disebut juga dengan angkutan umum. Fungsi transportasi umum dapat memberikan pelayanan bagi masyarakat dan negara dalam upaya peningkatan dan pengembangan kegiatan pada sektor pertanian, perindustrian, kesehatan, pariwisata, dan lainnya.<sup>1</sup>

Pengertian pengangkutan terdapat dalam Pasal 1 angka (2) undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Angkutan jalan dan lalu Lintas Jalan yang menyebutkan bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat tujuan ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Angkutan umum secara umum dapat dikelompokkan kedalam tiga bagian, Siti Fatimah mengklasifikasikan angkutan umum kedalam 3 kategori

---

<sup>1</sup> Siti Fatimah, *Pengantar Transportasi*, Myria Publisher, Jakarta, 2004 hlm 6.

yaitu angkutan darat, laut dan udara.<sup>2</sup> I Gusti Agung dan I Dewa mengatakan Alat transportasi di Indonesia meliputi transportasi darat, laut, dan udara, alat transportasi tersebut memang memegang peranan yang sangat penting dan saling mengisi dalam menjalankan fungsi sebagai alat angkut orang maupun barang.<sup>3</sup> Di dalam kota khususnya di Kota Banda Aceh, yang menjadi kendaraan umum masyarakat dalam melakukan mobilitas adalah transportasi darat antar kota maupun di dalam kota sendiri.

Penerapan Pasal 4 Undang-Undang Nomor.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan konsumen pada dasarnya merupakan upaya untuk memberikan perlindungan kepada konsumen. Hak-Hak konsumen yang dimaksud dalam Pasal tersebut di atas adalah :

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatandalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.
- b. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta yang dijanjikan.
- c. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa.
- d. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
- e. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan,dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut.

---

<sup>2</sup> *Ibid.* hlm 10

<sup>3</sup> I Gusti Agung Ayu Laksmi Astri, “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Darat,*” Fakultas Hukum Universitas Udayana, Jakarta, 2002, hlm 2.

- f. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
- g. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.
- h. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.
- i. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan
- j. Perundang-undangan lainnya.

Namun kenyataannya yang terjadi saat ini, sangat terbalik dari apa yang terdapat di dalam Undang-Undang Nomor. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan dan Undang-Undang Nomor. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen serta konsep kemaslahatan dan etika bisnis dalam Islam. Saat ini pihak angkutan umum sangat sering memberikan pelayanan yang minim terhadap penumpang atau melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi pihak penumpang, baik secara materil maupun Nomorn-materil, bahkan terkadang dapat membahayakan nyawa konsumennya. Tindakan-tindakan tersebut seperti menyetir dengan kecepatan tinggi (ngebut), meminta bayaran melebihi tarif yang telah ditetapkan oleh Organisasi Angkutan Darat (Organda), mengangkut penumpang melebihi kapasitas, dan lain sebagainya.

Dalam setiap prosesnya setiap perjalanan yang dilakukan baik oleh angkutan darat maupun penumpang yang berada di dalamnya tidak semuanya berjalan lancar. Ada banyak insiden kecelakaan yang terjadi meskipun pihak

transportasi darat semakin baik dalam meningkatkan keamanan dan kenyamanan penumpang. Data yang dikutip dari [kominfo.go.id](http://kominfo.go.id) menjelaskan bahwa rata-rata tiga orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan di jalan dengan rincian 61% yang disebabkan oleh manusia sendiri seperti kemampuan serta karakteristik pengemudi, 9% karena faktor kendaraan yang tidak layak atau tidak memenuhi persyaratan layak jalan dan 30% disebabkan oleh faktor prasaranan dan lingkungan.<sup>4</sup> Polda Aceh bidang lalu lintas mengatakan jumlah kecelakaan pada tahun 2020 mencapai 7.565 kasus, meskipun ada penurunan dibandingkan tahun 2019 yang mencapai 8.877 kasus namun masih relatif tinggi jika dibandingkan dengan penurunan volume kendaraan di jalan raya selama pandemi.<sup>5</sup>

Pemerintah melalui Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 dalam pasal 192 disebutkan industri Angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh Penumpang yang mengalami kecelakaan hingga menimbulkan kematian ataupun luka. Pada pasal 2 dijelaskan bahwa Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan. Oleh karena itu dalam pasal 167 dikatakan bahwa pada ayat 1 Perusahaan Angkutan Umum orang Wajib :

---

<sup>4</sup> PDSI KOMINFO, "Rata-Rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan," *Website Resmi Kementerian Komunikasi Dan Informatika RI*, accessed November 26, 2021, [http://index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel\\_gpr](http://index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr).

<sup>5</sup> Kompas Cyber Media, "Angka Kecelakaan Masih Tinggi, Kelalaian Pengemudi Jadi Faktor Utama Halaman all," *KOMPAS.com*, last modified March 31, 2021, accessed November 26, 2021, <https://otomotif.kompas.com/read/2021/03/31/193100715/angka-kecelakaan-masih-tinggi-kelalaian-pengemudi-jadi-faktor-utama>.

- a. menyerahkan tiket Penumpang;
- b. menyerahkan tanda bukti pembayaran pengangkutan untuk angkutan tidak dalam trayek;
- c. menyerahkan tanda pengenal bagasi kepada Penumpang; dan menyerahkan manifes kepada Pengemudi.

Kemudian dalam ayat 2 ditegaskan bahwa tiket penumpang harus digunakan oleh orang yang namanya tercantum dalam tiket sesuai dengan dokumen identitas diri yang sah. Oleh karena itu setiap penumpang wajib memiliki tiket dalam setiap perjalanan. Tiket dapat berfungsi sebagai sebuah perjanjian timbal balik dengan pihak pengangkutan. Guna dan tujuannya adalah supaya adanya bukti yang dikuatkan secara hukum yang kemudian dibutuhkan sebagai jaminan jika salah satu pihak (jasa angkutan atau penumpang) terjadi permasalahan maka keselamatan di jalan menjadi tanggung jawab bagi semua pihak dan jika terjadi kecelakaan umumnya penumpang yang memiliki bukti tersebut mendapatkan jaminan kecelakaan yang dijamin oleh pemerintah.<sup>6</sup>

Sehingga dapat dikatakan bahwa penumpang yang tidak memiliki tiket adalah *Illegal*.<sup>7</sup> Namun dalam kenyataannya masih banyak penumpang L300 yang tidak memiliki tiket dalam melakukan perjalanan dari atau ke Kota Banda Aceh, terutama bagi mereka yang naik kendaraan pada halte atau di pinggir jalan. Oleh karena itu maka akan diteliti mengenai “Perlindungan Hukum

---

<sup>6</sup> Sution Usman, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, PT Rineka Cipta, Jakarta: 1991, hlm 6-7.

<sup>7</sup> Wahyu Nugraha and Nyoman A. Martana, “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Tanpa Tiket (Illegal) Dalam Pengangkutan Darat Di Indonesia” (Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Udayana, n.d.), hlm 4.

Terhadap Penumpang Angkutan Umum (L300) Tanpa Tiket Di Kota Banda Aceh (Suatu Penelitian Pada PT. Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh)”.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka permasalahan yang akan dibahas adalah:

1. Bagaimana bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan umum (L300) tanpa tiket dalam pengangkutan darat Di Kota Banda Aceh?
2. Bagaimana tanggung jawab usaha jasa pengangkutan (L300) kepada penumpang tanpa tiket apabila terjadi kecelakaan di jalan raya yang menimbulkan kerugian baik jiwa maupun harta benda?
3. Bagaimana penyelesaian hukum yang ditempuh oleh penumpang tanpa tiket atau ahli warisnya dalam hal terjadinya kecelakaan di jalan raya?

## **B. Ruang Lingkup dan Tujuan Penelitian**

### **1. Ruang Lingkup Penelitian**

Sesuai dengan judul skripsi ini “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum (L300) Tanpa Tiket Di Kota Banda Aceh (Suatu Penelitian Pada Pt.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh)” maka ruang lingkup penelitian ini termasuk dalam bidang Hukum Perdata khususnya bidang Hukum Perlindungan Konsumen.

### **1. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan ruang lingkup tersebut, maka yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk menjelaskan bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan umum (L300) tanpa tiket dalam pengangkutan darat Di Kota Banda Aceh.
2. Untuk menjelaskan tanggung jawab usaha jasa pengangkutan (L300) kepada penumpang tanpa tiket apabila terjadi kecelakaan di jalan raya yang menimbulkan kerugian baik jiwa maupun harta benda.
3. Untuk menjelaskan penyelesaian hukum yang ditempuh oleh penumpang tanpa tiket atau ahli warisnya dalam hal terjadinya kecelakaan di jalan raya.

### **C. Metode Penelitian**

Metode penelitian dalam penulisan ini yaitu penelitian yuridis empiris yang pendekatan melalui penelitian lapangan (*field research*) dan kepustakaan (*library research*). Penelitian lapangan dilakukan guna memperoleh data primer melalui wawancara dengan responden dan informan dan penelitian kepustakaan dilakukan untuk memperoleh data sekunder dengan cara mempelajari buku-buku, literatur dan peraturan perundang-undangan. Untuk memecahkan masalah diatas tersebut, maka penelitian yang digunakan meliputi:

#### **1. Defenisi Operasional Variabel**

- a. Perlindungan hukum adalah tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia.

- b. Penumpang dalam Bab 1 Undang-undang LLAJ pasal 1 ayat 25 merupakan orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan.
- c. Angkutan umum adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum.
- d. Tiket adalah voucher yang menunjukkan bahwa seseorang berhak untuk masuk ke suatu acara atau pendirian seperti teater, taman hiburan atau objek wisata, atau memiliki hak untuk berpergian dengan kendaraan, seperti dengan tiket pesawat, tiket bus, atau tiket kereta api.

## **2. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian ialah tempat dimana penelitian akan dilakukan. Lokasi penelitian yang dipilih untuk melakukan penelitian ini adalah PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh.

## **3. Populasi**

Yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah Pemilik PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh, Karyawan PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh, Sopir Minibus PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh, Penumpang PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh, Akademisi dan Kepala Dinas Perhubungan.

## **4. Cara Pengumpulan Data**

1. Pengumpulan Data

Studi lapangan (*Field research*) dengan cara melakukan wawancara dengan responden dan informan yang telah peneliti tetapkan dalam penelitian ini

## 2. Studi Pustaka (*Library research*)

Dilakukan dengan mempelajari buku-buku, teori-teori dan peraturan perundang-undangan yang terkait engan penelitian ini.

# 1. Jenis dan Sumber Data

## 1. Jenis Data

Untuk memperoleh data yang lebih konkrit, penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

### 1. Data sekunder

Merupakan data yang diperoleh dengan mempelajari literatur yang berhubungan dengan objek kajian berupa buku-buku, dokumen-dokumen tertulis, aturan operasional, dan data yang lainnya.

### 2. Data Primer

Merupakan data yang diperoleh dari hasil pengamatan langsung (observasi) dengan responden dan informan.

## 2. Sumber Data

### 1. Responden

- a. Pemilik PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh
- b. Karyawan PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh (1 orang)
- c. Sopir Minibus PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh (2 Orang)

d. Penumpang PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh (4 Orang)

2. Informan

a. Akademisi 1 Orang

b. Kepala Dinas Perhubungan 1 Orang

Data dan informasi dalam penulisan skripsi ini diperoleh melalui penelitian lapangan (*field research*) dan penelitian kepustakaan (*library research*). Penelitian lapangan yaitu melakukan pengamatan pada objek penelitian dan mewawancarai responden/informan untuk memperoleh data primer.<sup>8</sup> Penelitian kepustakaan yaitu suatu cara untuk mendapatkan data sekunder berupa publikasi hukum yang meliputi peraturan perundang-undangan, buku-buku teks, kamus hukum, jurnal-jurnal hukum an literatur lainnya sesuai dengan permasalahan penelitian.<sup>9</sup>

## 6. Cara Menganalisis Data

Dari keseluruhan data yang diperoleh baik dari penelitian kepustakaan maupun penelitian lapangan dianalisis dengan menggunakan pendekatan kualitatif yaitu dengan menganalisa yang menghasilkan data deskriptif dan analisa dari apa yang ditanyakan kepada responden dan informan secara tertulis dan lisan dipelajari dan diteliti sebagai sesuatu yang utuh sehingga menghasilkan sebuah karya tulis berbentuk skripsi.

---

<sup>8</sup> Hadari Nawawi, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 2007, hlm.72.

<sup>9</sup> Peter Mahmud, *Penelitian Hukum, Edisi Revisi*, Kencana Pranada Media Group, Jakarta, 2014, hlm.133.

#### **D. Sistematika Pembahasan**

Agar penelitian ini terstruktur dan terarah, maka disusun sistematika penelitian sebagai berikut:

BAB I Pendahuluan yang berisi tentang Latar Belakang Masalah, Ruang Lingkup Dan Tujuan Penelitian, Metode Penelitian dan Sistematika Pembahasan.

BAB II Tinjauan Umum Tentang Perlindungan Konsumen yang berisi Pengertian Perlindungan Hukum, Tinjauan Umum Tentang perlindungan Konsumen, Hak dan Kewajiban Konsumen sebagai penumpang, Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha Sebagai Pengangkut.

Pengertian Perlindungan Hukum, Tinjauan Umum Tentang perlindungan Konsumen, Tinjauan Umum Pengangkutan Darat dan Hak dan Kewajiban Pengangkut dan Penumpang.

BAB III Bentuk Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum (L300) Tanpa Tiket, Tanggung Jawab Usaha Jasa Pengangkutan (L300) Kepada Penumpang Tanpa Tiket Apabila Terjadi Kecelakaan Di Jalan Raya Yang Menimbulkan Kerugian Baik Jiwa Maupun Harta Benda dan Penyelesaian Hukum Yang Ditempuh Oleh Penumpang Tanpa Tiket Atau Ahli Warisnya Dalam Hal Terjadinya Kecelakaan Di Jalan Raya.

BAB IV berisi Kesimpulan dan Saran.

## **BAB II**

### **TINJAUAN UMUM TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN**

#### **A. Pengertian Konsumen**

Menurut Janus Sidabalok, “konsumen adalah semua orang yang membutuhkan barang dan jasa untuk mempertahankan hidupnya sendiri, keluarganya ataupun untuk memelihara atau merawat harta bendanya”.<sup>10</sup> Menurut Munir Fuady, “konsumen adalah pengguna akhir (*end user*) dari suatu produk, yaitu setiap pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, dan orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan”.<sup>11</sup>

Menurut Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (selanjutnya disingkat YLKI), konsumen adalah pemakai barang atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, bagi keperluan diri sendiri atau keluarganya atau orang lain dan tidak untuk diperdagangkan kembali.<sup>5</sup> Pengertian konsumen menurut Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) ini tidak jauh berbeda dengan pengertian konsumen dalam UUPK.<sup>12</sup>

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (selanjutnya disebut UUPK) mengatur pengertian konsumen dalam ketentuan Pasal 1 ayat (2) yang berbunyi: “konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri,

---

<sup>10</sup> Janus Sidabalok, , *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Cet. I, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, hlm. 17.

<sup>11</sup> Munir Fuady, *Pengantar Hukum Bisnis-Menata Bisnis Modern di Era Global*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm. 227.

<sup>12</sup> ANomornim, , “Hukum Perlindungan Konsumen”, (Cited 2010 Nomorv, 7), available from: URL: <http://hukbis.files.wordpress.com/2008/02/hukum-bisnis-akuntansi>, diakses tanggal 7 Maret 2022

keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan”.

Pengertian konsumen dalam UUPK dipertegas hanya konsumen akhir. Secara teoritis hal demikian terasa cukup baik untuk mempersempit ruang lingkup pengertian konsumen, walaupun dalam kenyataannya sulit menetapkan batas-batas seperti itu. Di dalam kepustakaan ekoNomormi dikenal istilah konsumen akhir dan konsumen antara. Konsumen akhir adalah penggunaan atau pemanfaatan akhir dari suatu produk, sedangkan konsumen antara adalah konsumen yang menggunakan suatu produk sebagai bagian dari proses produksi lainnya.

Dari pengertian ini, maka pengertian konsumen setidaknya mengandung beberapa unsur, yaitu:

- a. Setiap orang (*natuurlijke person*) atau pribadi kodrati dan bukan berbentuk badan hukum (*recht person*);
- b. Pemakai yang dalam hal ini ditekankan pada pemakai akhir;
- c. Barang dan/atau jasa;
- d. Tersedia dalam masyarakat;
- e. Bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain;
- f. Barang dan/atau jasa tersebut tidak untuk diperdagangkan.<sup>13</sup>

Dari pengertian-pengertian konsumen diatas, menunjukkan sangat beragamnya pengertian konsumen. Oleh karena itu, dapat disimpulkan ada 3 (tiga) macam pengertian konsumen yang dikenal, yaitu :

- 1) Konsumen umum, yaitu setiap orang yang mendapatkan barang atau jasa digunakan untuk tujuan tertentu.
- 2) Konsumen antara, yaitu setiap orang yang medapatkan barang dan/atau jasa lain untuk diperdagangkan kembali.

---

<sup>13</sup> Celiana Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008, hlm. 22.

- 3) Konsumen akhir, yaitu setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.<sup>14</sup>

Kata “pemakai” dalam definisi diatas menunjukkan barang dan/atau jasa yang dipakai konsumen tidak selalu harus berasal dari hubungan kontrak jual beli antara konsumen dan pelaku usaha. Misalnya seseorang mendapatkan kiriman parcel dari relasinya dan ternyata salah satu makanan didalamnya sudah kadaluarsa, maka konsumen yang bersangkutan dapat menggugat produsen makanan tersebut. Dengan definisi seperti ini hak konsumen diperluas tidak hanya sebagai pembeli, tetapi semua orang yang mengkonsumsi barang dan/atau jasa walaupun melalui peralihan kenikmatan dalam menggunakannya.<sup>15</sup>

Dari penelitian diatas terlihat bahwa ada perbedaan antara konsumen sebagai orang atau pribadi dengan konsumen sebagai perusahaan atau badan hukum. Perbedaan ini penting untuk membedakan konsumen tersebut menggunakan barang untuk dirinya sendiri atau untuk tujuan komersial (dijual, diproduksi lagi).

Dari pendapat-pendapat sarjana, maka pengertian konsumen adalah setiap orang yang mendapatkan barang dan/atau jasa digunakan untuk tujuan tertentu, atau setiap orang yang mendapatkan barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.

---

<sup>14</sup> Az. Nasution, , *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Daya Widya, Jakarta, 1999, hlm. 13

<sup>15</sup> Az. Nasution, *Hukum dan Konsumen Indonesia*, Cet ke I, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 1994, hml. 9.

## **B. Asas dan Tujuan Perlindungan Konsumen**

Asas hukum adalah kecenderungan yang memberikan sesuatu penilaian susila atau memberikan suatu penilaian yang bersifat etis terhadap hukum. Menurut Satjipto Rahardjo asas hukum mengandung tuntutan etis, merupakan jembatan antara peraturan dan cita-cita sosial dan pandangan etis masyarakat.<sup>16</sup> Asas-asas hukum dapat dibedakan pada dua tingkatan, yaitu mengatur asas-asas atau prinsip-prinsip hukum umum (*the general principles of law*) dan asas-asas hukum khusus.<sup>17</sup>

Pasal 1 ayat (1) UUPK menyebutkan bahwa “perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen”. Dengan demikian UUPK sangat melindungi kepentingan konsumen sesuai dengan yang dibutuhkan oleh konsumen.

Menurut Janus Sidabalok, “perlindungan konsumen adalah istilah yang dipakai untuk menggambarkan perlindungan hukum yang diberikan kepada konsumen dalam usahanya untuk memenuhi kebutuhan dari hal-hal yang dapat merugikan konsumen itu sendiri.”<sup>18</sup> Pasal 2 UUPK menyebutkan “Perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan

---

<sup>16</sup> Wahyu Sasongko, *Ketentuan-Ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen* (Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2007, hlm. 54.

<sup>17</sup> Armen Yasir, *Hukum Perundang-Undangan* (Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2007). hlm. 60.

<sup>18</sup> Janus Sidabalok, *op.cit*, hal. 9.

keselamatan konsumen, serta kepastian hukum”. Dalam hal ini dapat diketahui bahwa ada lima asas perlindungan konsumen yang ditetapkan UUPK, yaitu:<sup>19</sup>

1) Asas manfaat;

Asas manfaat dimaksudkan untuk mengamankan bahwa segala upaya dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan. Asas ini menghendaki bahwa pengaturan dan penegakan hukum perlindungan konsumen tidak dimaksudkan untuk menempatkan salah satu pihak diatas pihak lainnya atau sebaliknya, tetapi adalah memberikan kepada masing-masing pihak, produsen dan konsumen apa yang menjadi haknya. Dengan demikian, diharapkan bahwa pengaturan dan penegakan hukum perlindungan konsumen bermanfaat bagi seluruh lapisan masyarakat dan pada gilirannya bermanfaat bagi kehidupan berbangsa.

1) Asas keadilan;

Asas keadilan dimaksudkan agar partisipasi seluruh rakyat dapat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan pada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajiban secara adil. Asas ini menghendaki bahwa melalui pengaturan dan penegakan hukum perlindungan konsumen ini, konsumen dan produsen dapat berlaku adil melalui perolehan hak dan penunaian kewajiban secara seimbang. Karena itu UUPK ini mengatur sejumlah hak dan kewajiban konsumen dan pelaku usaha (produsen).

---

<sup>19</sup> M.Sadar, Taufik Makarao, Habloel Mawardi. *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia* Citra Aditya, Jakarta, 2012. hlm. 154

2) Asas keseimbangan;

Asas keseimbangan dimaksudkan memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha dan pemerintah dalam arti materiil dan spiritual. Asas ini menghendaki agar konsumen, pelaku usaha (produsen) dan pemerintah memperoleh manfaat yang seimbang dari pengaturan dan penegakan-penegakan hukum perlindungan konsumen. Kepentingan antara konsumen, produsen dan pemerintah diatur dan harus diwujudkan secara seimbang sesuai dengan hak dan kewajiban masing-masing dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Tidak ada salah satu pihak yang mendapat perlindungan atas kepentingan yang lebih besar dari pihak lain sebagai komponen bangsa dan negara.<sup>20</sup>

3) Asas keamanan dan keselamatan konsumen;

Asas keamanan dan keselamatan konsumen dimaksudkan untuk memberikan jaminan atas keamanan dan keselamatan kepada konsumen dalam penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan. Asas ini menghendaki adanya jaminan hukum bahwa konsumen akan memperoleh manfaat dari produk yang dikonsumsi atau dipakainya dan sebaliknya bahwa produk itu tidak akan mengancam ketentraman dan keselamatan jiwa dan harta bendanya. Karena itu, UUPK membebaskan sejumlah kewajiban yang harus dipenuhi dan menetapkan sejumlah larangan yang harus dipatuhi oleh produsen dalam memproduksi dan mengedarkan produknya.

---

<sup>20</sup> *Ibid.*, hlm. 155.

#### 4) Asas kepastian hukum.

Asas kepastian hukum dimaksudkan agar, baik pelaku usaha maupun konsumen menaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen, serta negara menjamin kepastian hukum. Artinya undang-undang mengharapkan bahwa aturan tentang hak dan kewajiban yang terkandung didalam undang-undang ini harus diwujudkan dalam kehidupan sehari-hari sehingga masing-masing pihak memperoleh keadilan. Oleh karena itu, negara bertugas dan menjamin terlaksananya undang-undang ini sesuai dengan isinya.<sup>21</sup>

Dengan pemahaman bahwa perlindungan konsumen mempersoalkan perlindungan (hukum) yang diberikan kepada konsumen dalam usahanya untuk memperoleh barang dan jasa dari kemungkinan timbulnya kerugian karena penggunaannya, maka hukum perlindungan konsumen dapat dikatakan sebagai hukum yang mengatur tentang pemberian perlindungan kepada konsumen dalam rangka pemenuhan kebutuhannya sebagai konsumen. Dengan demikian, hukum perlindungan konsumen mengatur hak dan kewajiban produsen, serta cara-cara mempertahankan hak dan kewajiban itu.<sup>22</sup>

Dalam berbagai literatur ditemukan sekurang-kurangnya dua istilah mengenai hukum yang mempersoalkan konsumen, yaitu hukum konsumen dan hukum perlindungan konsumen. Az. Nasution menjelaskan bahwa

---

<sup>21</sup> Elsi, Advendi, *Hukum Dalam EkoNomormi*, Grasindo, Jakarta, 2007, hlm.159

<sup>22</sup> Janus Sidabolok. *Op., cit.*, hlm. 45.

kedua istilah itu berbeda, yaitu bahwa hukum perlindungan konsumen adalah bagian dari konsumen.<sup>23</sup>

Hukum Konsumen menurut Az. Nasution adalah “Keseluruhan asas-asas dan kaidah-kaidah hukum yang mengatur hubungan dan masalah antara berbagai pihak satu sama lain berkaitan dengan barang dan/atau jasa konsumen, didalam pergaulan hidup”. Sedangkan Hukum Perlindungan Konsumen merupakan bagian dari hukum konsumen yang memuat asas-asas atau kaidah-kaidah bersifat mengatur, dan juga mengandung sifat yang melindungi kepentingan konsumen.<sup>24</sup>

Perlindungan konsumen merupakan tujuan dan sekaligus usaha yang akan dicapai atau keadaan yang akan diwujudkan. Oleh karena itu, tujuan perlindungan konsumen perlu dirancang dan dibangun secara berencana dan dipersiapkan sejak dini. Tujuan perlindungan konsumen meliputi atau mencakup aktivitas-aktivitas penciptaan dan penyelenggaraan perlindungan konsumen.

Dalam Pasal 3 UUPK telah dijelaskan mengenai tujuan konsumen, yaitu:<sup>25</sup>

- a. Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri;
- b. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari eksekusi negatif pemakaian barang dan/atau jasa;

---

<sup>23</sup> *bid.*

<sup>24</sup> Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Op.Cit.*, hlm. 2.

<sup>25</sup> Indonesia, *Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen*, UU Nomor 8 Tahun 1999, TLN Nomor 3821 Pasal 3.

- c. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen;
- d. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi;
- e. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha;
- f. Meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.

Tujuan perlindungan konsumen tersebut seolah-olah disusun secara bertahap, mulai dari penyadaran hingga pemberdayaan. Padahal, pencapaian tujuan perlindungan konsumen tidak harus melalui pertahapan berdasarkan susunan tersebut. Tetapi dengan melihat pada urgensinya. Misalnya, tujuan meningkatkan kualitas barang, tujuan Nomor enam, pencapaiannya tidak harus menunggu tujuan pertama tercapai ialah meningkatkan kesadaran konsumen. Idealnya, pencapaian tujuan perlindungan konsumen dilakukan secara simultan atau serempak.<sup>26</sup>

Dengan memperhatikan kepentingan dan keperluan konsumen di berbagai negara, khususnya di negara-negara sedang berkembang, harus diakui bahwa konsumen mengalami kondisi ketidak seimbangan ekoNomormi,

---

<sup>26</sup> Wahyu Sasongko, *Ketentuan-Ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, Universitas Bandar Lampung, Lampung, 2007, hlm. 41

tingkat pendidikan, daya tawar menawar, dan dengan memperhatikan bahwa pada dasarnya konsumen mempunyai hak terhadap produk yang tidak berbahaya, juga mempunyai hak untuk memajukan pembangunan sosial ekonomi dan perlindungan lingkungan secara adil dan berkesinambungan, maka rambu-rambu perlindungan konsumen ini mempunyai tujuan sebagai berikut:<sup>24</sup>

- 1) Membantu pemerintah mencapai dan mempertahankan perlindungan yang memadai bagi masyarakat sebagai konsumen;
- 2) Memfasilitasi pola produksi dan distribusi yang *responsive* terhadap kebutuhan konsumen;
- 3) Membuat kode etik produksi serta distribusi barang dan jasa kepada konsumen;
- 4) Membantu pemerintah mencegah praktik bisnis yang kotor dari seluruh pelaku usaha secara nasional dan internasional yang berdampak pada konsumen;
- 5) Mewujudkan kerjasama internasional dalam bidang perlindungan konsumen;
- 6) Membangun kondisi pasar yang memberikan kesempatan kepada konsumen dengan pilihan yang luas dengan harga yang murah;
- 7) Meningkatkan konsumsi yang berkelanjutan.<sup>27</sup>

### **C. Hak dan Kewajiban Konsumen Sebagai Penumpang**

---

<sup>27</sup> M. Sadar, Moh. Taufik Makarao, Habloel Mawadi, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Akademia, Jakarta, 2012, hlm.21

Mengenai hak-hak konsumen, dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8

Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, disebutkan :

“Hak konsumen adalah :

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
- b. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- c. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/ atau jasa;
- d. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/jasa yang digunakan;
- e. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- f. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
- g. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- h. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- i. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya”.

Selanjutnya mengenai kewajiban konsumen diatur dalam Pasal 5 yang berbunyi:

“Kewajiban konsumen adalah :

- a. Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan;
- b. Beriktikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
- c. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati;
- d. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut”.

Prinsip-prinsip mengenai kedudukan konsumen dalam hubungan dengan pelaku usaha berdasarkan doktrin atau teori yang dikenal dalam perkembangan sejarah hukum perlindungan konsumen, antara lain :

- a. *Let the buyer beware (caveat emptor)*

Doktrin merupakan dasar dari lahirnya *let the buyer beware* atau *caveat emptor* sengketa dibidang transaksi konsumen. Asas ini berasumsi bahwa pelaku usaha dan konsumen adalah dua pihak yang sangat seimbang, sehingga konsumen tidak memerlukan perlindungan.

Prinsip ini mengandung kelemahan, bahwa dalam perkembangan konsumen tidak mendapat informasi yang memadai untuk menentukan Pilihan terhadap barang dan/atau jasa yang dikonsumsinya. Hal tersebut dapat disebabkan oleh keterbatasan pengetahuan konsumen atau ketidakterbukaan pelaku usaha terhadap produk yang ditawarkannya. Dengan demikian, apabila konsumen mengalami kerugian, maka pelaku usaha dapat berdalih bahwa kerugian tersebut akibat dari kelalaian konsumen sendiri.

b. *The due care theory*

Doktrin ini menyatakan bahwa pelaku usaha mempunyai kewajiban untuk berhati-hati dalam memasarkan produk, baik barang maupun jasa. Selama pelaku usaha berhati-hati dengan produknya, maka ia tidak dapat dipersalahkan. Pada prinsip ini berlaku pembuktian siapa mendalilkan maka dialah yang membuktikan. Hal ini sesuai dengan jiwa pembuktian pada hukum privat di Indonesia yaitu pembuktian ada pada penggugat, sesuai dengan pasal 1865 BW yang secara tegas menyatakan bahwa barangsiapa yang mendalilkan mempunyai suatu hak atau untuk meneguhkan haknya atau membantah hak orang lain, atau menunjuk pada suatu peristiwa, maka diwajibkan meyakinkan adanya hak atau peristiwa tersebut.

c. *The privity of contract*

Doktrin ini menyatakan pelaku usaha mempunyai kewajiban untuk melindungi konsumen, tetapi hal itu baru dapat dilakukan jika diantara mereka telah terjalin suatu hubungan kontraktual. Pelaku usaha tidak dapat disalahkan diluar hal-hal yang diperjanjikan. Dengan demikian konsumen dapat menggugat berdasarkan wanprestasi. Hal ini sesuai dengan ketentuan dalam pasal 1340 BW yang menyatakan tentang ruang lingkup berlakunya perjanjian hanyalah antara pihak-pihak yang membuat perjanjian saja.<sup>28</sup>

**D. Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha Sebagai Pengangkut**

Pengangkutan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Dalam peraturan menteri perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek menspesifikkan bahwa angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum adalah Angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal-tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta dipungut bayaran.

Setiap Pengangkutan umum memiliki tanggung jawab dalam hal keselamatan penumpang, oleh karena itu pembentukan undang-undang LLAJ bertujuan agar terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain,

---

<sup>28</sup> Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta, 2006, hlm. 61

terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa dan , terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat sebagaimana bunyi pada Bab II pasal 3.

Undang- Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan jalan dalam pasal 192 menyebutkan industri angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang yang mengalami kecelakaan hingga menimbulkan kematian ataupun luka, kecuali diakibatkan oleh sesuatu peristiwa yang tidak bisa dicegah ataupun dihindari disebabkan oleh kesalahan penumpang. Kesalahan dan kelalaian penumpang menjadi bukan tanggung jawab pihak pengangkut terutama akibat kelalaian dalam mentaati aturan yang telah di tetapkan oleh pihak pengangkutan.

Namun demikian dalam Pasal 522 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) dijelaskan bahwa pengangkut berkewajiban untuk mengangkut orang atau penumpang dengan selamat sampai di tempat. Hal ini menunjukkan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas segala kerugian atau luka-luka yang diderita oleh penumpang. Hal senada juga dijelaskan dalam pasal 191 undang-undang LLAJ bahwa perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.

Pasal 192 dengan tegas pada ayat 1-4 mengatakan bahwa :

1. Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu

kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang.

2. Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan.
3. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak Penumpang diangkat dan berakhir ditempat tujuan yang disepakati.
4. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.

Penumpang merupakan dalam Bab 1 Undang-undang LLAJ pasal 1 ayat 25 merupakan orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan. Setiap penumpang wajib memiliki tiket dalam pasal Pasal 167 ayat 1 mengatakan bahwa Perusahaan Angkutan Umum orang wajib:

- a. menyerahkan tiket Penumpang;
- b. menyerahkan tanda bukti pembayaran pengangkutan untuk angkutan tidak dalam trayek;
- c. Menyerahkan tanda pengenal bagasi kepada Penumpang; dan menyerahkan manifes kepada Pengemudi.

Serta dalam ayat 2 disebutkan bahwa Tiket Penumpang harus digunakan oleh orang yang namanya tercantum dalam tiket sesuai dengan

dokumen identitas diri yang sah. Abdulkadir Muhammad mengatakan bahwa fungsi tiket yaitu sebagai tanda bukti bahwa seseorang mempunyai hak terhadap jasa pengangkutan dan juga berfungsi sebagai suatu bukti hukum telah terjadinya perjanjian antara yang mempunyai tiket dan orang yang menyediakan jasa angkutan. Sehingga dapat dikatakan bahwa penumpang yang tidak memiliki tiket adalah *Illegal*.<sup>29</sup> Ganti kerugian hanya didapatkan oleh penumpang yang secara resmi membeli tiket pada perusahaan pengangkut atau bus yang ditumpangi tersebut.<sup>30</sup>

Untuk menjaga keselamatan dan keamanan dalam perjalanan Pihak penyelenggara atau pihak angkutan umum mengikuti kewajiban yang tertera dalam pasal 204 ayat 1 dan 2 serta pasal 205 yaitu :

1. Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman pada rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Kendaraan Bermotor Umum harus dilengkapi dengan alat pemberi informasi terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas ke Pusat Kendali Sistem Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 205 ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan rencana umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 203 ayat (2) dan kewajiban Perusahaan Angkutan Umum membuat, melaksanakan, dan

---

<sup>29</sup> Wahyu Nugraha And Nyoman A. Martana, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Tanpa Tiket (Illegal) Dalam Pengangkutan Darat Di Indonesia," Jakarta: 2004 hlm 4.

<sup>30</sup> *Ibid.*, hlm4.

menyempurnakan sistem manajemen keselamatan serta persyaratan alat pemberi informasi Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 204 diatur dengan peraturan pemerintah.

Adapun hak dan kewajiban penumpang sendiri dalam Undang-undang LLAJ Nomor 15 Tahun 2019 dalam pasal 94 dan 95 adalah sebagai berikut : Pasal 94 ayat (1) Penumpang harus membayar biaya angkutan sesuai dengan tarif yang ditentukan. Ayat (2) Dalam hal Penumpang tidak membayar tarif angkutan, Penumpang dapat diturunkan oleh awak kendaraan padat empat pemberhentian terdekat. Dalam Pasal 95 dirincikan sebagai berikut :

1. Penumpang berhak diberi tanda bukti atas pembayaran tarif angkutan yang telah disepakati.
2. Bagi Penumpang yang telah diberikan tanda bukti pembayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Penumpang berhak mendapatkan pelayanan sesuai dengan jenis layanan yang tercantum dalam tanda bukti pembayaran.
3. Penumpang yang telah memiliki bukti pembayaran tidak dibenarkan dibebani biaya tambahan atau kewajiban lainnya diluar kesepakatan.
4. Penumpang berhak atas penggunaan fasilitas bagasi yang tidak dikenai biaya paling banyak 10 (sepuluh) kilogram per penumpang.
5. Kelebihan bagasi diatur sesuai perjanjian antara operator dan penumpang.

6. Bentuk tanda bukti pembayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebagaimana tercantum dalam Lampiran III yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Adapun kewajiban dan tanggung jawab pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan, dalam Pasal 234 dijelaskan bahwa:

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
2. Setiap pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan pengemudi.
3. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku jika:
  - a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan pengemudi;
  - b. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga, dan/atau;
  - c. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

### **BAB III**

#### **PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN UMUM TANPA TIKET DIKOTA BANDA ACEH**

Banda Aceh merupakan Kota dengan berpenduduk yang relatif padat. Berbagai mata pencarian juga ditekuni oleh masyarakat penduduk Kota Banda Aceh. Sebagai ibukota dari Provinsi Aceh tentu Kota Banda Aceh menjadi jalur transportasi antar kota. Salah satunya adalah jalur transportasi darat yaitu adanya terminal yang menjadi persinggahan masyarakat lalu lintas antar kota.

Terminal AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) type B atau yang sering dikenal dengan Terminal Lueng Bata beralamat di jalan Tengku Imum Lueng Bata, Banda Aceh. Terminal Lueng Bata merupakan salah satu terminal dari 4 (empat) terminal yang ada di Banda Aceh. Terminal ini merupakan terminal L300 yang melayani pengangkutan para penumpang dengan trayek lintas Timur, Utara dan/atau Tengah Provinsi Aceh. Tiga terminal lainnya yaitu terminal terpadu type A yang terletak di jalan T. Mr. M. Hasan, Batoh. Terminal ini merupakan terminal bus dan L300 lintas Barat dan Selatan Provinsi Aceh. Selanjutnya terminal angkot type C yang terletak di jalan Cut Mutia, Kedah yang melayani pengangkutan seputaran Banda Aceh dan Aceh Besar. Dan yang terakhir, terminal mobil barang yang terletak di jalan Banda Aceh – Medan Km 6,7.

Berikut data kasus yang terjadi terhadap penumpang angkutan umum (1300) tanpa membeli tiket sehingga tidak bisa diminta pertanggung jawaban dan atau di asuransikan oleh penumpang pada tahun 2020 :

Tab.1

Nomor	Tahun	Kasus yang terjadi	Keterangan Kejadian
1	2020	Tinggal laptop di L300 (minibus)	Penumpang menaiki mobil L300 (minibus) di Lambaro tanpa tiket
2	2020	Kecelakaan L300 (minibus) sehingga penumpangnya meninggal dunia	L300 menabrak minibus lain
3	2022	Kecelakaan Di Lueng Putu, penumpang selamat dan tidak diminta pertanggung jawaban	Minibus L300 menabrak seekor sapi

Sumber : PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh

Berdasarkan data pada tabel diatas diketahui bahwa terdapat dua kasus yang terjadi terhadap penumpang L300 (minibus) tanpa membeli tiket di loket resmi.

#### **A. Bentuk Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum (L300) Tanpa Tiket**

Dalam pelaksanaan perlindungan terhadap para penumpang yang menggunakan jasa angkutan umum L300, pihak perhubungan memiliki beberapa Undang-Undang atau peraturan yang berlaku untuk mencegah terjadinya kerugian bagi penumpang. Adapun peraturan tersebut seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor

PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Mobil L300 plat hitam tanpa ada PT atau beridiri sendiri itu adalah *illegal* dan jika penumpang yang tidak memiliki tiket menaiki mobil tersebut dijalan, maka hal tersebut tidak akan ditanggung oleh PT manapun, tidak memiliki asuransi. Penumpang yang tidak mempunyai tiket berisiko untuk menaiki mobil angkutan yang tidak terdaftar diloket.<sup>31</sup>

Standar pelayanan minimal yang berdampak pada kemajuan perusahaan itu sendiri seperti penyediaan minuman dan makanan diserahkan pada kebijakan masing-masing perusahaan. Adapun beberapa standar yang ditetapkan pihak perhubungan untuk menjamin hak-hak penumpang berupa kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang antara lain:<sup>32</sup>

1. Penetapan dan pemeriksaan jumlah penumpang yang ada di dalam L300, hal tersebut supaya penumpang tidak berdesak-desakan dan merasa nyaman dalam berkendara. Jumlah penumpang dalam satu mobil L300 yaitu 10 orang.
2. Pihak perhubungan akan mengadakan pengujian terhadap mobil yang akan mengangkut penumpang apakah masih layak jalan atau tidak. Pemeriksaan layak jalan tersebut disebut Ram Chek. Ram Chek ini, diadakan setahun dua kali oleh Dinas Perhubungan yaitu H-7 dan H+7 lebaran idhul fitri. Adapun pemeriksaan yang dilakukan berupa pemeriksaan fisik mobil seperti surat-

---

<sup>31</sup> Teuku Alimsyah, Sopir Lansir PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh, *Wawancara* Tanggal 15 Maret 2022

<sup>32</sup> Yanto, Pemilik PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh, *Wawancara* Tanggal 15 Maret 2022

surat kendaraan, alat-alat keselamatan berkendara, rem, ban, tingkat kegelapan kaca, kotak P3K, dan lain sebagainya. Selain pemeriksaan fisik mobil, saat ram chek ini juga di chek kesehatan para sopirnya dengan diadakan tes urin. Pengecekan ini dibantu oleh pihak jasa raharja.

3. Mengharuskan pemberian tiket kepada penumpang oleh perusahaan. Tiket tersebut harus jelas, seperti harus mencantumkan nama penumpang, nama perusahaan, kota asal, kota tujuan, tanggal dan jam keberangkatan serta plat Nomor dari kendaraan yang akan digunakan. Karena tiket sama dengan asuransi bagi penumpang.
4. Mengadakan razia di beberapa titik dengan dibantu oleh pihak kepolisian, untuk mencegah terjadinya kecurangan seperti menaikkan penumpang melebihi kapasitas atau pengambilan penumpang di luar terminal.
5. Sebagai bentuk penanganan apabila terjadi pelanggaran terhadap hak penumpang, maka jika terjadi pelanggaran, seperti menaikkan penumpang melebihi kapasitas, pengambilan penumpang di luar terminal atau terdapat banyak keluhan dari para penumpang lainnya, maka pihak perusahaan akan diberikan teguran atau peringatan. Jika masih melanggar atau masih banyak keluhan maka izin perusahaan akan ditahan, namun jika masih melanggar maka izin itu akan di cabut dan perusahaannya akan ditutup
6. Pihak perhubungan juga menyediakan mobil tambahan berupa Damri dan bus dari Dinas Perhubungan Provinsi yang siap membantu jika penumpang sangat banyak melebihi kapasitas angkut perusahaan.

Standar pelayanan selain yang ditentukan oleh dinas perhubungan, maka ditentukan oleh perusahaan sesuai dengan kebijakan masing-masing perusahaan. Sehingga terdapat perbedaan di antara masing-masing perusahaan. Seperti :<sup>33</sup>

1. Sebagian kecil perusahaan memberikan minuman gratis kepada penumpang namun sebagian besar tidak memberikannya.
2. Sebagian perusahaan menyediakan plastik bagi penumpang yang mabuk perjalanan, tetapi sebagian yang lain tidak. Pihak perusahaan hanya menyediakan plastik untuk penumpang yang mabuk perjalanan saja, tidak disediakan minuman dan makanan. Sedangkan untuk mobil-mobil ber-AC pihak perusahaan hanya menyediakan minuman.
3. Sebagian kecil perusahaan memisahkan antara penumpang perempuan dan penumpang laki-laki. Penumpang laki-laki dan penumpang perempuan dipisahkan. Namun sebagian besar yang lain mencampurkan antara penumpang laki-laki dan penumpang perempuan.
4. Sebagian kecil perusahaan memberikan pelayanan yang sama terhadap para penumpangnya walaupun yang mempergunakan jasa tersebut orang loket sendiri. Tidak ada perbedaan pelayanan bagi para penumpang. Pelayanan yang diberikan semuanya sama, baik itu pelanggan lama, pelanggan baru maupun keluarga atau orang dalam sekalipun. Namun sebagian besar yang lain memberikan pelayanan yang lebih baik kepada penumpang yang telah berlangganan lama atau penumpang yang dikenal.

---

<sup>33</sup> *Ibid*, Yanto.

Penumpang yang telah berlangganan lama atau keluarga lebih diprioritaskan, seperti ditawarkan mobil dengan pelayanan yang lebih VIP dan mobil yang lebih bagus, serta terkadang adanya pengurangan harga.

Namun demikian, dari beberapa hasil wawancara menemukan bahwa terdapat beberapa kebijakan dari perusahaan sebagai bentuk perlindungan bagi konsumen, diantaranya sebagai berikut:<sup>34</sup>

1. Pertama, pemberian tiket yang jelas kepada penumpang sebagai bentuk pencegahan terjadinya kerugian bagi penumpang. Tiket berlaku sebagai asuransi bagi penumpang jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan. Tiket yang jelas maksudnya adalah tiket yang memuat unsur-unsur seperti nama penumpang, nama perusahaan, alamat dan Nomor telepon dari perusahaan, Nomor kursi, jumlah uang yang dibayar, tempat asal dan tempat tujuan, jadwal keberangkatan, plat Nomor dari kendaraan yang digunakan dan tanda tangan pihak perusahaan.
2. Kedua, menurunkan penumpang yang mengganggu penumpang yang lain di jalan, karena dianggap telah bertingkah tidak baik dalam mempergunakan jasa. Penurunan penumpang tersebut disertai dengan pengembalian uang tiket yang telah diambil oleh pihak perusahaan. Kebijakan ini merupakan salah satu bentuk penanganan pihak perusahaan terhadap penumpang yang dirugikan haknya oleh penumpang yang lain.
3. Ketiga, jika perjalanan jauh maka para supir akan dijadwalkan berhenti dua kali yaitu pada jam makan siang dan makan malam. Pada

---

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

pemberhentian ini supir akan berhenti sedikit lebih lama karena jadwal ini selain dipergunakan untuk makan dan istirahat, jadwal ini juga dipergunakan untuk melaksanakan ibadah shalat. Namun sejauh ini belum ada pihak angkutan yang diberikan sanksi, padahal masih banyak hak-hak penumpang yang tidak terpenuhi, seperti mengangkut melebihi kapasitas, mengambil penumpang diluar terminal, keterlambatan penjemputan, dan sebagainya.

Hal ini disebabkan selama ini penumpang hanya menyampaikan pengaduannya kepada pihak perusahaan. Adapun saat penumpang menyampaikan keluhannya kepada pihak perusahaan, pihak perusahaan hanya menanggapi dengan memohon pengertian dari penumpang atau berjanji akan menyelidiki dan menyelesaikan namun kenyataannya masalah tersebut berlarut-larut tanpa penyelesaian.<sup>35</sup>

Namun dalam praktek yang terjadi dilapangan banyak sekali penumpang yang enggan untuk membeli tiket di terminal. Hal ini terjadi dengan berbagai alasan. Penumpang mengaku memilih untuk tidak membeli tiket karena harga diloket dengan naik dijalan relatif lebih murah, dan juga penumpang lebih memilih untuk tidak membeli tiket karena mengaku lebih gampang untuk tidak membeli tiket dan tidak ribet serta tidak menghabiskan waktu yang lebih untuk beli-beli tiket.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> Cut Putri, Karyawan Kasir Pagi PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh, *Wawancara* Tanggal 15 Maret 2022

<sup>36</sup> Dahlia, Penumpang PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh, *Wawancara* Tanggal 15 Maret 2022

Penumpang yang membeli tiket lebih terjamin akan keselamatan barang dan juga lainnya. Karena sudah tertera pada tiket untuk plat kendaraan, nama loket dan sebagainya. Jadi ketika terjadi kehilangan barang atau tertinggal dan sebagainya maka lebih mudah untuk melacaknya.<sup>37</sup>

Penumpang yang tidak memiliki atau tidak membeli tiket pada loket terminal maka perlindungan hukumnya sepenuhnya ditanggung oleh pemilik mobil L300 dan oleh pihak loket. Jika terjadi kecelakaan ataupun kehilangan barang maka penumpang tidak bisa menuntut pihak loket manapun. Penumpang hanya bisa meminta pertanggung jawaban sopir mobil L300 yang ditumpangnya.

#### **B. Tanggung Jawab Usaha Jasa Pengangkutan (L300) Kepada Penumpang Tanpa Tiket Apabila Terjadi Kecelakaan Di Jalan Raya Yang Menimbulkan Kerugian Baik Jiwa maupun Harta Benda**

Setiap perusahaan yang ada di setiap terminal tergabung di dalam ORGANDA (Organisasi Angkutan Darat), yang selanjutnya ORGANDA tersebut dibina dan diawasi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (DISHUBKOMINFO) kota Banda Aceh. Tidak hanya kinerja ORGANDA yang diawasi, namun setiap perusahaan juga diawasi, hal ini terlihat dengan adanya UPTD (Unit Pelayanan Teknik Dinas) di setiap terminal, yang diutus langsung oleh Dinas Perhubungan. Sehingga apabila terjadi suatu masalah,

---

<sup>37</sup> Yanto, Pemilik PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh, *Wawancara* Tanggal 15 Maret 2022

maka perwakilan dari ORGANDA dan perusahaan yang bersangkutan akan dipanggil oleh pihak perhubungan untuk menyelesaikan masalah.<sup>38</sup>

Jasa pengangkutan L300 memiliki tanggung jawab penuh terhadap penumpang yang diangkutnya. Baik itu penumpang yang memiliki tiket ataupun penumpang yang naik di jalan. Apabila terjadi kecelakaan di jalan raya yang menimbulkan kerugian baik jiwa maupun harta benda penumpang maka pihak jasa pengangkutan L300 akan memberikan tanggung jawab berupa :<sup>39</sup>

### **1. Santunan Asuransi Penumpang**

Undang-Undang yang memuat pengaturan mengenai asuransi kecelakaan bagi penumpang bus umum, yaitu Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Program asuransi kecelakaan yang dimaksud dalam 2 (dua) Undang-Undang tersebut merupakan asuransi yang bersifat wajib atau *compulsory insurance*, berbeda dengan *voluntary insurance* yang bersifat sukarela sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian maupun Pasal 246 KUHD.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Pemerintah mengadakan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan. Undang-Undang ini mewajibkan setiap penumpang kendaraan bermotor umum trayek luar kota membayar iuran setiap kali perjalanan. Iuran wajib tersebut harus dibayar

---

<sup>38</sup> Yanto, Pemilik PT.Oriza Satifa Tour Kota Banda Aceh, *Wawancara* Tanggal 15 Maret 2022

<sup>39</sup> *Ibid*, Yanto.

bersama dengan pembayaran biaya angkutan penumpang kepada pengusaha angkutan umum yang bersangkutan. Pengusaha/pemilik alat angkutan umum yang bersangkutan wajib memberi pertanggung jawaban seluruh hasil pungutan iuran wajib para penumpangnya dan menyetorkannya kepada perusahaan pengelola, dalam hal ini PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja.

Asuransi berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 ini bertujuan untuk melindungi masyarakat, dan disebut pertanggung sosial. Konsep pertanggung sosial (asuransi wajib) dalam Undang-Undang ini tidak terlepas dari persoalan tanggung jawab negara (pemerintah) dalam mengupayakan kesejahteraan sosial. Ada beberapa persamaan antara asuransi ini jika dibandingkan dengan asuransi kecelakaan lalu lintas (penumpang) yang diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009.

Program Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pengaturannya dapat dilihat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, setidaknya dimulai dari Pasal 234 ayat (1) yang pada pokoknya menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena kelalaian pengemudi.

Selanjutnya dalam Pasal 237 ayat (1) ditentukan bahwa pengangkut wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan (termasuk penumpang). Sedangkan dalam Pasal 239 pada pokoknya menentukan bahwa, Pemerintah mengembangkan program asuransi kecelakaan lalu

lintas dan angkutan jalan dan membentuk perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

## **2. Ganti Rugi**

Pengangkut (kewajiban menjamin keselamatan angkutan). Pada saat peristiwa kecelakaan, instrumen yang menyebabkan kerugian berada dalam kontrol yang eksklusif dari pihak pelaku (pengangkut). Pengangkut sebagai pihak pelaku memiliki hak kontrol yang eksklusif terhadap alat angkutan, maka berdasarkan konsepsi keadilan korektif dimana hubungan antara satu orang dengan orang lainnya merupakan keseimbangan (*equality*) antara apa yang diberikan dengan apa yang diterimanya, pelaku sepatutnya memiliki kewajiban yang sebanding dengan hak yang dimilikinya tersebut. *Duty of care* pengangkut diukur dari keselamatan penumpang untuk sampai di tempat tujuan yang telah ditentukan.

Apabila salah satu pihak dalam kontrak tidak melaksanakan prestasinya maka dikatakan wanprestasi. Perbuatan wanprestasi ini dapat terjadi karena kesengajaan ataupun kelalaian. Sebagai konsekuensinya maka pihak yang dirugikan dapat menuntut pihak yang melakukan wanprestasi untuk bertanggung jawab berupa penggantian kerugian dengan perhitungan-perhitungan tertentu berupa biaya, rugi dan bunga dan/atau pengakhiran kontrak.

Perbuatan melawan hukum lahir karena adanya prinsip bahwa barang siapa melakukan perbuatan yang membawa kerugian kepada orang

lain mewajibkan orang yang karena salahnya mengganti kerugian tersebut. Hal mana dapat dilihat dalam Pasal 1365 KUH Perdata yang menentukan bahwa: tiap perbuatan melawan hukum yang mengakibatkan kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang melakukan perbuatan tersebut untuk mengganti kerugian. Suatu perbuatan melawan hukum dan dapat dimintakan pertanggung jawabannya untuk membayar ganti rugi apabila memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:

a. Unsur Perbuatan, Unsur perbuatan sebagai unsur yang pertama dapat digolongkan dalam dua bagian yaitu perbuatan yang merupakan kesengajaan (dilakukan secara aktif) dan perbuatan yang merupakan kelalaian (pasif/tidak berniat melakukannya).

b. Unsur Melawan Hukum Kata “melawan hukum”, sejak tahun 1919 Belanda menganut pemahaman luas setelah putusan *Lindenbaum vs Cohen*. Perbuatan melawan hukum kemudian diartikan tidak hanya perbuatan yang melanggar kaidah-kaidah tertulis, yaitu perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku dan melanggar kaidah hak subyektif orang lain, tetapi juga perbuatan yang melanggar kaidah yang tidak tertulis, yaitu kaidah yang mengatur tata susila, kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian yang seharusnya dimiliki seseorang dalam pergaulan hidup dalam masyarakat atau terhadap harta benda warga masyarakat. Unsur melawan hukum terpenuhi apabila memenuhi ketentuan sebagai berikut:

1. Bertentangan dengan hak subyektif orang lain (*inbreuk of eens ondersrecht*);
  2. Bertentangan dengan kewajiban hukum si Pelaku sendiri;
  3. Bertentangan dengan kesusilaan; dan
  4. Bertentangan dengan kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian
- c. Unsur Kesalahan, Unsur kesalahan pada suatu perbuatan sebenarnya tidak berbeda jauh dengan unsur melawan hukum, unsur ini menekankan pada kombinasi antara kedua unsur di atas di mana perbuatan (yang meliputi kesengajaan atau kelalaian) yang memenuhi unsur-unsur melawan hukum. Unsur kesalahan dipakai untuk menyatakan bahwa seseorang dinyatakan bertanggung jawab untuk akibat yang merugikan yang terjadi karena perbuatannya yang salah. Berdasarkan undang-undang dan yurisprudensi suatu perbuatan agar dapat masuk dalam kategori melawan hukum maka harus ada unsur kesalahan (*schuld*) dalam melakukan perbuatan tersebut.
- d. Unsur Kerugian, Pasal 1365 KUH Perdata menentukan kewajiban pelaku perbuatan melawan hukum untuk membayar ganti rugi, namun tidak ada pengaturan lebih lanjut mengenai ganti kerugian tersebut. Pasal 1371 ayat (2) KUH Perdata memberikan sedikit pedoman untuk itu dengan menyebutkan: “juga penggantian kerugian ini di nilai menurut kedudukan dan kemampuan kedua belah pihak dan menurut keadaan”. Pedoman selanjutnya dapat ditemukan pada Pasal 1372 ayat (2) KUH Perdata yang menyatakan: “Dalam menilai satu dan lain, hakim harus memperhatikan

berat ringannya penghinaan, begitu pula pangkat, kedudukan dan kemampuan kedua belah pihak, dan pada keadaan”.

- e. Adanya Hubungan Kausal antara Perbuatan dan Kerugian Ada dua ajaran yang berkaitan dengan hubungan kausal.

Perusahaan asuransi kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 239 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sampai sekarang belum dibentuk, semestinya hal ini menjadi catatan kinerja Pemerintah dan memprioritaskan pembentukannya.

Selain itu juga perlu mengadopsi mekanisme dan ketentuan pembayaran santunan yang selama ini dipraktekkan PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964. Penerapan *absolute liability principle* tersebut dilakukan bersama dengan penggunaan sistem *plafond* (penentuan batas maksimal jumlah santunan yang ditanggung perusahaan Asuransi) dalam pembayaran santunan (ganti rugi). Pembayaran santunan (ganti rugi) asuransi mungkin saja tidak sesuai dengan jumlah kerugian yang diderita penumpang (ahli warisnya), karena penggunaan sistem *plafond* tersebut di atas. Agar hak penumpang dapat pulih seperti sebelumnya, maka dimungkinkanlah pengajuan tuntutan ganti rugi melalui lembaga peradilan untuk memenuhi jumlah kekurangan tersebut. Terhadap tanggung jawab pengangkut dalam hal ini seharusnya diterapkan *strict liability principle* yang memberlakukan *usual defenses*.

### **C. Penyelesaian Hukum Yang Ditempuh Oleh Penumpang Tanpa Tiket Atau Ahli Warisnya Dalam Hal Terjadinya Kecelakaan Di Jalan Raya**

Bentuk penyelesaian hukum yang ditempuh oleh penumpang tanpa tiket atau ahli warisnya jika terjadi kecelakaan maka akan meminta pertanggungjawab dari pihak loket dan juga asuransi. Pihak PT Oriza Satifa Tour akan bertanggungjawab penuh dan akan memberikan santunan ganti rugi hingga sampai pengurusan Asuransi.

Kedudukan pihak penumpang yang lemah dan tidak pasti tersebut perlu mendapat perhatian semua pihak, khususnya para pembentuk Undang-Undang. Sebaiknya segera dilakukan revisi terhadap UU Nomor 22 Tahun 2009 khususnya terkait dengan *carrier liability principle* dengan memberlakukan *no fault liability principle* (*absolute liability principle* dan/atau *strict liability principle*). *Absolute liability principle* diterapkan terhadap pengangkut dalam kaitannya dengan program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, yang disertai dengan penggunaan sistem *plafond* dalam pembayaran santunan.

Sedangkan *strict liability principle* diterapkan terhadap pengangkut dalam kaitannya dengan upaya pemenuhan ganti rugi sesuai dengan kerugian yang diderita penumpang, yang secara keseluruhan belum terpenuhi walaupun ada pembayaran santunan dari program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan.

Selanjutnya, Pemerintah perlu segera membentuk perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan untuk menjadi sarana pelaksanaan program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan.



## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian mengenai penerapan 'PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN UMUM (L300) TANPA TIKET DI KOTA BANDA ACEH' dapat disimpulkan bahwa:

1. Bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan umum (L300) tanpa tiket yaitu sepenuhnya ditanggung oleh pihak PT Oriza Satifa Tour.
2. Tanggung jawab usaha jasa pengangkutan (L300) kepada penumpang tanpa tiket apabila terjadi kecelakaan di jalan raya yang menimbulkan kerugian baik jiwa maupun harta benda yaitu dalam bentuk santunan asuransi penumpang, ganti rugi.
3. Penyelesaian hukum yang ditempuh oleh penumpang tanpa tiket atau ahli warisnya dalam hal terjadinya kecelakaan di jalan raya maka akan meminta pertanggungjawab dari pihak loket dan juga asuransi. Pihak PT Oriza Satifa Tour akan bertanggungjawab penuh dan akan memberikan santunan ganti rugi hingga sampai pengurusan Asuransi.

#### **B. Saran**

1. Disarankan kepada Pemerintah perlu segera membentuk perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan untuk menjadi sarana pelaksanaan program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan.
2. Disarankan kepada penumpang untuk memperhatikan plat kendaraan yang berwarna hitam jika menaiki mobil angkutan L300 di jalan dan tidak memiliki tiket.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

Armen Yasir, *Hukum Perundang-Undangan* (Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2007).

Az. Nasution, , *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Daya Widya, Jakarta, 1999.

-----*Hukum dan Konsumen Indonesia*, Cet ke I, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 1994.

Celiana Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008.

Dudu Duswara Machmudin, *Pengantar Ilmu Hukum*, Refika Aditama, Bandung: 2010.

Elsi, Advendi, *Hukum Dalam EkoNomormi*, Grasindo, Jakarta, 2007.

Janus Sidabalok, , *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Cet. I, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006.

Gusti Agung Ayu Laksmi Astri I, “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Darat,*” Fakultas Hukum Universitas Udayana, Jakarta, 2002.

Hadari Nawawi, *Metode Penelitian Biang Sosial*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 2007

M. Sadar, Moh. Taufik Makarao, Habloel Mawadi, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Akademia, Jakarta, 2012.

Munir Fuady, *Pengantar Hukum Bisnis-Menata Bisnis Modern di Era Global*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008.

Morlok, Edward K, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi* , Penerbit Erlangga, Jakarta, 1978.

M.Sadar, Taufik Makarao, Habloel Mawardi. *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia* Citra Aditya, Jakarta, 2012.

Nasution, M. N, *Manajemen Mutu Terpadu*. Ghalia Indonesia, Jakarta, 2004.

Siti Fatimah, *Pengantar Transportasi*, Myria Publisher, Jakarta, 2004.

Peter Mahmud, *Penelitian Hukum, Edisi Revisi*, Kencana Pranada Media Group, Jakarta, 2014.

Rahman Syamsuddin, *Pengantar Hukum Indonesia*, Prenada Media, Jakarta: 2019.

Setio Nomor, *Rule of Law (Supermasi Hukum)*, Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, Surakarta: 2004.

Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2006.

Zulham, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Prenada Media, Jakarta: 2017.

Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta, 2006.

Wahyu Sasongko, *Ketentuan-Ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, Universitas Bandar Lampung, Lampung, 2007.

Wahyu Nugraha And Nyoman A. Martana, "*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Tanpa Tiket (Illegal) Dalam Pengangkutan Darat Di Indonesia*", Ghalia, Jakarta, 2004.

## **B. Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha peransuransian

## **C. Jurnal dan Sumber Lain**

PDSI KOMINFO, "Rata-Rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan," *Website Resmi Kementerian Komunikasi Dan Informatika RI*, accessed November 26, 2021, [http://index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel\\_gpr](http://index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr).

Kompas Cyber Media, "Angka Kecelakaan Masih Tinggi, Kelalaian Pengemudi Jadi Faktor Utama Halaman all," *KOMPAS.com*, last modified March 31, 2021, accessed November 26, 2021, <https://otomotif.kompas.com/read/2021/03/31/193100715/angka-kecelakaan-masih-tinggi-kelalaian-pengemudi-jadi-faktor-utama>.

Sution Usman, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, PT Rineka Cipta, Jakarta: 1991.

Wahyu Nugraha and Nyoman A. Martana, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Tanpa Tiket (Illegal) Dalam Pengangkutan Darat Di Indonesia" (Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Udayana, n.d.).

ANomornim, "*Hukum Perlindungan Konsumen*", (Cited 2010 Nomor, 7), available from:  
URL: <http://hukbis.files.wordpress.com/2008/02/hukum-bisnis-akuntansi>, diakses tanggal  
7 Maret 2022.