

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi memiliki peran penting dalam meningkatkan mobilitas dan perekonomian masyarakat, dalam ruang lingkupnya transportasi umum sudah mengakses jalur darat, laut, dan udara. Dari segi efisiensi transportasi udara menjadi pilihan terbaik bagi masyarakat, tetapi dengan adanya biaya yang tinggi pilihan masyarakat jatuh pada penggunaan transportasi darat.¹

Indonesia termasuk salah satu negara yang mengalami potensi krisis ekonomi karena terdampak pandemi *Corona Virus Disease 2019* (Covid-19) karena hal itu, terjadi penyesuaian di dalam penggunaan transportasi umum. Banyaknya syarat dan prosedur yang rumit pada perjalanan transportasi udara, membuat calon penumpang memilih menggunakan transportasi darat, dari segi biaya moda transportasi darat lebih ekonomis dibandingkan dengan transportasi udara. Seiring dengan perkembangan tersebut, moda transportasi umum jalur darat mengalami peningkatan peminat dalam masa pandemi Covid-19.²

Transportasi yang menggunakan moda transportasi umum jalur darat salah satunya adalah Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek dalam Bab I Pasal 1 ayat (3) disebutkan

¹ Fatimah Siti, 2019, *Pengantar Transportasi*, Myria Publisher, Ponorogo. hlm .1.

² <https://www.kemenkeu.go.id/media/18295/buku-merekam-pandemi-covid-19-dan-memahami-kerja-keras-pengawal-apbn.pdf> Diakses 23 Oktober 2021. hlm.3.

“ bahwa Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek 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.”

Pengusaha angkutan Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan barang dan penumpang dengan Pasal 192 Ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tahun 2009 menyatakan, 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.

Hal ini juga diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor. PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, dalam Pasal 2 ayat (1) yang menyatakan,

“Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.”

Pasal 2 ayat (2) menyatakan,

“standar Pelayanan Minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan dalam pelaksanaan pengangkutan penumpang” .

Tabel 1 :
Data Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP) di Indonesia
Tahun 2020

DATA ANGKUTAN AKAP TAHUN 2020				
BULAN	Kedatangan		Keberangkatan	
	Kendaraan Datang	Penumpang Datang	Kendaraan Berangkat	Penumpang Berangkat
Januari	732.874	5.523.648	733.813	6.028.023
Februari	631.536	4.889.481	674.582	5.157.888
Maret	557.733	3.948.173	606.014	4.268.320
April	579.328	2.715.686	583.244	2.966.533
Mei	5.799	26.004	5.880	36.232
Juni	69.896	465.938	76.453	587.796
Juli	150.164	387.002	156.440	618.334

Sumber data : Data Primer

Data dari Dinas Perhubungan tahun 2020 didapatkan data bahwa terjadi penurunan pengguna bus Angkutan Kota antar provinsi (AKAP) sebesar 99 % pada bulan April menuju bulan Mei, pada bulan Juni trend mengalami kenaikan sebesar 92% terhadap bulan Mei dan kenaikan sebesar 54% pada bulan Juli tahun 2020 karena adanya aturan dan syarat yang baru berlaku, hal ini bertujuan untuk melakukan pembatasan penyebaran *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*.

Dapat disimpulkan kenaikan trend tersebut terjadi karena syarat dan prosedur yang rumit dan memerlukan biaya yang besar dalam pemenuhan

syarat perjalanan menggunakan transportasi umum antar kota, terutama pada transportasi moda udara³.

Pengangkutan darat dengan kendaraan umum dilakukan perjanjian antara perusahaan angkutan umum dan penumpang tercantum pada karcis penumpang, ini merupakan tanda bukti bahwa sudah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya pengangkutan. Karcis penumpang diterbitkan atas nama penumpang itu sendiri, artinya tidak dapat dialihkan dengan menyerahkan karcis penumpang kepada pihak lain. Surat pengangkutan barang juga diterbitkan atas nama pengirim dan penerima yang jelas, artinya tidak dapat dialihkan kepada pihak lain⁴

Keberadaan tanggung jawab pengangkut yang ditetapkan oleh ketentuan ini berdasar pada prinsip "*presumption of liability*" di mana pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian, karena ketentuan tersebut masih ada kemungkinan memberi peluang kepada pengangkut untuk membebaskan diri dari tanggung jawab dimaksud, dengan cara membuktikan bahwa terjadinya kerugian itu diluar kesalahannya atau kesalahan pegawainya dan perusahaannya. Apabila pengangkut berhasil membuktikannya, maka pengangkut dan perusahaan yang bersangkutan akan dibebaskan dari tanggung jawab terhadap kerugian tersebut. Maka dari itu pembuktian dalam proses pemenuhan pertanggung jawaba ini sangat membutuhkan pengumpulan bukti dari segala prospek kejadian⁵

³ <https://balitbanghub.dephub.go.id/file/343> Diakses 23 Oktober 2021. hlm.9.

⁴ Rabiah & harahap , 2016, *Aspek Hukum Perlindungan Penumpang bus dalam mewujudkan perlindungan konsumen*, Delega lata, Volume 1, no.1, Januari- Juni. hlm.211.

⁵ Purwosutjipto,1986, *Hukum Angkutan*, Djambatan, Jakarta.hlm. 46.

Perlindungan konsumen mengandung aspek hukum, perlindungan konsumen sangat identik terhadap hak-hak konsumen. Kecelakaan yang terjadi pada transportasi umum khususnya bus menimbulkan pertanyaan penting terkait tentang perlindungan keselamatan penumpang, Jaminan keselamatan penumpang dirancang untuk memfasilitasi pergerakan orang. Pelayanan angkutan penumpang adalah kebutuhan akan jaminan keselamatan (*safety*) baik untuk orang maupun seseorang yang melakukan perjalanan berhak untuk mendapatkan jaminan keselamatan⁶.

Menyadari bahwa masih banyak perusahaan transportasi darat yang masih mengabaikan hak-hak penumpang tentunya ini akan sangat merugikan penumpang, baik itu pemenuhan hak atas kerugian secara nyata yang dialami oleh penumpang (kerugian materil) maupun kerugian yang secara immateriil. maka penulis merasa hal ini perlu untuk dikaji dan diteliti agar mengetahui sejauh mana hak dan kewajiban para pihak dalam pelaksanaan pengangkutan. berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik untuk menggali lebih dalam tentang “ **JAMINAN KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT OLEH PT.MPM TERHADAP PENUMPANG.**

B. Perumusan masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimanakah bentuk jaminan keselamatan transportasi darat oleh PT. MPM terhadap penumpang?

⁶ Budisetya Besar, *Kajian Peningkatan Keselamatan Penumpang Bus AKDP* 2011, Volume 23, Nomor 5. Jakarta.

2. Bagaimanakah bentuk tanggung jawab PT. MPM apabila terjadi kondisi yang merugikan penumpang?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah di atas maka yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui bentuk jaminan keselamatan transportasi darat oleh PT. MPM terhadap penumpang
2. Apa saja bentuk tanggung jawab PT.MPM apabila terjadi kondisi yang merugikan penumpang.

D. Metode penelitian

Untuk kelancaran penelitian, penulisan harus mendapatkan yang sesuai rincian data yang valid dan lengkap maka diperlukan suatu metode penelitian. sebagai berikut :

1. Jenis penelitian

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan jenis penelitian yuridis sosiologis (*Socio Legal Research*) merupakan penelitian yang dilakukan langsung di tempat objek penelitian atau turun ke lapangan dengan mewawancarai beberapa orang yang terkait dengan PT. MPM tersebut, diantaranya pemilik perusahaan yaitu Ibu Riri Oktavia, sopir bapak Herman, untuk mendapatkan primer.⁷

⁷ Bambang Waluyo, 2002, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Jakarta: Sinar Grafika. hlm. 15-16.

2. Sumber data

Data yang digunakan dalam penelitian ini :

a. Data primer.

Data yang didapatkan langsung turun ke lapangan yang sesuai dengan objek penelitian dan kenyataan dengan mewawancarai objek hukum yang terkait, diantaranya pimpinan perusahaan yaitu Ibu Riri Oktavia, sopir yaitu Bapak Herman, dan penumpang yaitu Ibu Desi Natalena.

b. Data sekunder.

Merupakan data yang diperoleh dengan cara mempelajari buku-buku dan jurnal yang relevan dengan penelitian ini. Data sekunder ini diperoleh dari :

1) Bahan hukum primer

(a) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

(b) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

(c) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(d) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

(e) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan

Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

- (f) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2008 Tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/ Danau/ Ferry/ Penyeberangan, Laut, dan Udara.

2) Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum berupa publikasi tentang hukum yang berbentuk :

- (a) Hasil penelitian Hukum
- (b) Teori-teori Hukum
- (c) Data-data di perpustakaan
- (d) Pendapat Sarjana melalui literatur yang di pakai⁸.

3) Bahan hukum tertier

Bahan hukum yang berfungsi memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder seperti :

- (a) Kamus Besar Bahasa Indonesia
- (b) Kamus istilah hukum
- (c) Kamus Inggris - Indonesia.
- (d) Kamus Belanda - Indonesia

⁸ Kornelius Benuf , Jurnal “Gema Keadilan” ,2020, (ISSN: 0852-011) Volume 7 Edisi I, Juni. hlm.28.

3. Teknik pengumpulan data

Teknik dan alat pengumpulan data yang penulis pakai adalah :

a. Studi dokumen

Studi dokumen merupakan teknik pengumpulan data berdasarkan bahan primer dan sekunder untuk dipelajari dan diperiksa ulang validitas dan reliabilitasnya.

b. Wawancara

Penelitian yang dilakukan dengan mewawancarai responden yaitu Pimpinan Perusahaan Ibu Riri Oktavia, sopir Bapak Herman dan penumpang Ibu Desi Natalena, Ibu Elsa, Ibu Nurtini, Bapak Ricky, Ibu Nini, wawancara dengan menggunakan teknik wawancara semi terstruktur yaitu sebelum dilakukan wawancara penulis telah mempersiapkan daftar pertanyaan yang lengkap dan teratur lalu pertanyaan dikembangkan lebih dalam dan detail seputar judul yang diteliti.

c. Analisa data

Kegiatan menganalisa data berdasarkan bahan hukum yang sudah valid dengan menggunakan metode lalu data dianalisa dengan kualitatif, dan deskriptif dengan mengelompokkan data berdasarkan aspek-aspek yang diteliti. kesimpulan ditarik dari data tersebut, dan mencari kesimpulan dalam penelitian tersebut.