

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN BUS TRANS METRO PEKANBARU
(TMP) TERHADAP KERUGIAN PIHAK KETIGA YANG MENJADI
KORBAN KECELAKAAN MENURUT UNDANG-UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN DI KOTA PEKANBARU**

SKRIPSI

Ditujukan Sebagai Salah satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Hukum (S.H)



OLEH :

**IKKE SINTYA
NPM : 161010421**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU
2022**

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya Bertandatangan dibawah ini

Nama : Ikke Sintya

Npm : 161010421

Tempat /Tanggal lahir : Kuala Kapuas, 19 Juni 1997

Program Studi : Ilmu Hukum

Alamat : Jl. Dharma Bakti Permai 1

Judul Skripsi : Tanggung Jawab Perusahaan Bus Trans Metro (TMP) Terhadap Kerugian Pihak Ketiga Yang Menjadi Korban Kecelakaan Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru

Dengan Ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya sendiri dan tidak dibuatkan oleh siapapun dan serta sepengetahuan saya Skripsi ini belum pernah dibuat oleh oranglain.Apabila dikemudian hari terbukti skripsi ini merupakan hasil karya orang lain atau hasil mencontek skripsi/ karya ilmiah oranglain (Plagiat),maka saya bersedia gelar saya S.H yang saya peroleh di cabut.

Demikian Surat ini saya buat tanpa paksaan dari pihak mana pun dan dalam keadaan sadar.

Pekanbaru, 03 Maret 2022

Yang menyatakan



Ikke Sintya



FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

Sertifikat

ORIGINALITAS PENELITIAN

Fakultas Hukum Universitas Islam Riau

MENYATAKAN BAHWA :

Ikke Sintya

161010421

Dengan Judul :

Tanggung Jawab Perusahaan Bus Trans Metro (Tnp) Terhadap Kerugian Pihak Ketiga Yang Menjadi Korban Kecelakaan Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Pekanbaru

Telah Lolos Similarity Sebesar Maksimal 30%

Pekanbaru, 30 Maret 2022

Prodi Ilmu Hukum



Harvia Santri

Harvia Santri, S.H., M.H.



No. Reg : 1087/V/UPM FH UIR 2021

Paper ID : 1796607484/28 %





UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jalan Kaharudin Nasution No. 113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru Riau
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674834 - 721 27
Website : law.uir.ac.id - e-mail : law@uir.ac.id

BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO. 2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Telah Dilaksanakan Bimbingan Skripsi Terhadap :

Nama : **IKKE SINTYA**
NPM : **161010421**
Fakultas : **HUKUM**
Program Studi : **ILMU HUKUM**
Pembimbing I : **Dr. ROSYIDI HAMZAH, S.H., M.H.**
Judul Skripsi : **TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN BUS TRANS METRO PEKANBARU (TMP) TERHADAP KERUGIAN PIHAK KETIGA YANG MENJADI KORBAN KECELAKAAN MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI KOTA PEKANBARU**

No	Tanggal	Berita Bimbingan	PARAF
			Pembimbing 1
1	18-10-2021	a. Revisi bab I b. Perbaiki latar belakang	<i>Rasyidi</i>
2	08-11-2021	a. Perbaiki bab II b. Penambahan referensi buku c. Perbaiki footnote	<i>Rasyidi</i>
3	15-11-2021	a. Perbaiki penulisan dengan 1 spasi b. Perbaiki paragraf c. Perbaiki footnote	<i>Rasyidi</i>
4	19-11-2021	a. Perbaiki penulisan bab III b. Membuat daftar wawancara c. Istilah asing tulisan miring d. Perbaiki tabel	<i>Rasyidi</i>
5	24-01-2022	a. Perbaiki paragraf bab III b. Perbaiki tabel karena bersambung ke belakang c. Pemakaian footnote di bab III d. Penulisan daftar pertanyaan di masukan ke dalam tabel	<i>Rasyidi</i>

Perpustakaan Universitas Islam Riau
Dokumen ini adalah Arsip Miik :

No	Tanggal	Berita Bimbingan	PARAF
			Pembimbing 1
6	17-02-2022	a. Lengkapi sistematika penulisan b. Tambah isi skripsi minimal 85 halaman c. Perbaiki footnote	
7	15-03-2022	a. Perbaiki judul b. Perbaiki penulisan abstrak c. Perbaiki daftar isi d. Perbaiki bab III	
8	23-03-2022	Acc . Dapat di Lanjutkan Untuk Ujian Komperensif	

Pekanbaru, 30 Maret 2022

Mengetahui :

An. Dekan


Dr. ROSYIDI HAMZAH. S.H.,M.H.
Wakil Dekan I



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jalan Kaharudin Nasution No. 113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru Riau
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674834 - 721 27
Website : law.uir.ac.id - e-mail : law@uir.ac.id

BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO.2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN BUS TRANS METRO PEKANBARU
(TMP) TERHADAP KERUGIAN PIHAK KETIGA YANG MENJADI KORBAN
KECELAKAAN MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI KOTA PEKANBARU**

IKKE SINTYA

NPM : 161010421

Telah Di Periksa Dan Di Setujui Oleh Dosen Pembimbing
Pembimbing


Dr. Rosyidi Hamzah, S.H.,M.H

**Mengetahui
Dekan**


Dr.M.MUSA,S.H.,M.H

Dokumen ini adalah Arsip Miik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU
Nomor : 111/Kpts/FH/2022
TENTANG PENETAPAN PEMBIMBING PENULISAN SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang
- 1 Bahwa untuk membantu mahasiswa dalam menyusun skripsi yang lebih berkualitas , perlu ditunjuk pembimbing yang akan memberikan bimbingan sepenuhnya terhadap mahasiswa tersebut
 - 2 Bahwa penetapan dosen sebagai pembimbing yang ditetapkan dalam surat keputusan ini dipandang mampu dan memenuhi syarat sebagai pembimbing.

- Mengingat
- 1 Undang-Undang Nomor : 20 tahun 2003 tentang Pendidikan Nasional
 - 2 UU No. 14 Tahun 2005 Tentang Guru Besar
 - 3 UU Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi
 - 4 PP Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi
 - 5 Permenristek Dikti Nomor 44 Tahun 2015 Tentang Standar Nasional Pendidikan Tinggi
 - 6 Permenristek Dikti Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Akreditasi Prodi dan Perguruan Tinggi
 - 7 SK. BAN-PT Nomor : 2777/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/X/2018
 - 8 Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2013
 - 9 SK. Rektor Universitas Islam Riau Nomor : 112/UIR/Kpts/2016

MEMUTUSKAN

- Menetapkan
- 1 Menunjuk
Nama : Dr. Rosyidi Hamzah, S.H., M.H.
NIP/NPK : 14 01 02 476
Pangkat/Jabatan : Penata / III/c
Jabatan Fungsional : Lektor
Sebagai : Pembimbing Penulisan Skripsi mahasiswa

Nama : IKKE SINTYA
NPM : 16 101 0421
Jurusan/program studi : Ilmu Hukum /Hukum Bisnis
Judul skripsi : Tanggungjawab Pengusaha Bus Trans Metro Pekanbaru (TMP) Terhadap Kerugian Pihak Ketiga Yang Menjadi Korban Kecelakaan Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Di Kota Pekanbaru.
 - 2 Tugas-tugas pembimbing adalah berpedoman kepada SK. Rektor Nomor : 052/UIR/Kpts/1989, tentang pedoman penyusunan skripsi mahasiswa fakultas di lingkungan Universitas Islam Riau
 - 3 Kepada yang bersangkutan diberikan honorarium, sesuai dengan ketentuan yang berlaku di lingkungan Universitas Islam Riau.
 - 4 Keputusan ini mulai berlaku semenjak ditetapkan, jika ternyata terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.
Kutipan : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dilaksanakan.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada tanggal : 28 Maret 2022
Dekan



Dr. M. Musa, S.H., M.H.

Tembusan : Disampaikan kepada :

1. Yth. Bapak Rektor UIR di Pekanbaru
2. Yth. Sdr. Ka. Departemen Ilmu Hukum Fak. Hukum UIR
3. Yth. Ka. Biro Keuangan UIR di Pekanbaru

NOMOR : 121 /KPTS/FH-UIR/2022
TENTANG PENETAPAN TIM PENGUJI UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI MAHASISWA
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang :
1. Bahwa untuk pelaksanaan ujian komprehensif skripsi mahasiswa perlu di tetapkan tim penguji dalam Surat Keputusan Dekan.
 2. Bahwa nama-nama tersebut di bawah ini dipandang mampu dan memenuhi syarat sebagai penguji.

- Mengingat :
1. Undang-undang Nomor : 20 Tahun 2003
 2. Undang-undang Nomor : 14 Tahun 2005
 3. Peraturan Pemerintah Nomor : 30 Tahun 1990
 4. Surat Keputusan Menteri Pendidikan Nasional :
 - a. Nomor : 232/U/2000
 - b. Nomor : 234/U/2000
 - c. Nomor : 176/U/2001
 - d. Nomor : 045/U/2002
 5. Surat Keputusan Direktur Jendral Pendidikan Tinggi Nomor : 02.Dikti/Kep/1991
 6. Keputusan BAN-PT Nomor : 217/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/X/2013
 7. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2018
 8. Surat Keputusan Rektor Universitas Islam Riau tentang Kurikulum FH Nomor :
 - a. Nomor : 52/UIR/Kpts/1998
 - b. Nomor : 55/UIR/Kpts/1989
 - c. Nomor : 117/UIR/KPTS/2012
 9. Surat Keputusan Rektor Universitas Islam Riau Nomor : 0580/UIR/KPTS/2021 tentang Pemberhentian Dekan Fakultas Hukum dan Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Periode 2020-2024 dan Pengangkatan Dekan Fakultas Hukum dan Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Riau Periode Sisa Jabatan 2020-2024

MEMUTUSKAN

- Menetapkan :
1. Tim Penguji Komprehensif Skripsi Mahasiswa :

N a m a	:	Ikke Sintya
N.P.M.	:	161010421
Program Studi	:	Ilmu Hukum
Judul Skripsi	:	Tanggung Jawab Perusahaan Bus Trans Metro (TMP) Terhadap Kerugian Pihak Ketiga Yang Menjadi Korban Kecelakaan Menurut UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru


Dengan susunan tim penguji terdiri dari

- | | | |
|--------------------------------|---|--|
| Dr. Rosyidi Hamzah, S.H., M.H | : | Ketua merangkap penguji materi skripsi |
| Dr. Desi Apriani, S.H., M.H | : | Anggota merangkap penguji sistematika |
| Selvi Harvia Santri, S.H., M.H | : | Anggota merangkap penguji methodologi |
| Sridevi Ayunda, S.H., M.H | : | Notulis |

2. Laporan hasil ujian serta berita acara ujian telah disampaikan kepada pimpinan fakultas selambat-lambatnya sehari setelah ujian dilaksanakan.
3. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.

Kutipan : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dapat diketahui dan dimaklumi.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada Tanggal 4 April 2022
Dekan,


Dr. M. Musa, S.H., M.H
NIDN. 1009116601

Tembusan disampaikan kepada :

1. Yth. Bapak Rektor Universitas Islam Riau di Pekanbaru
2. Yth. Bapak Kepala Biro Keuangan Universitas Islam Riau di Pekanbaru



UNIVERSITAS ISLAM RIAU FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jl. Kaharuddin Nasution No.113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru, Riau - 28284
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674 834, 721 27
Website : law.uir.ac.id - e-mail : law@uir.ac.id

BERAKREDITASI " A " BERDASARKAN SK BAN-PT NO. 2777/SK/BAN-PT/Akred/SI/X/2018

BERITA ACARA UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, **Nomor : 121/KPTS/FH-UIR/2022 Tanggal 4 April 2022**, pada hari ini **Selasa, 5 April 2022** telah dilaksanakan Ujian Skripsi Program Studi (S1) Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, atas nama :

Nama : Ikke Sintya
N P M : 161010421
Program Study : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : Tanggung Jawab Perusahaan Bus Trans Metro (TMP) Terhadap Kerugian Pihak Ketiga Yang Menjadi Korban Kecelakaan Menurut UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru
Tanggal Ujian : 5 April 2022
Waktu Ujian : 11.15-12.15 WIB
Tempat Ujian : Dilaksanakan Secara Daring
IPK :
Predikat Kelulusan :

Dosen Penguji

Tanda Tangan

- | | |
|-----------------------------------|----------|
| 1. Dr. Rosyidi Hamzah, S.H., M.H | 1. Hadir |
| 2. Dr. Desi Apriani, S.H., M.H | 2. Hadir |
| 3. Selvi Harvia Santri, S.H., M.H | 3. Hadir |

Notulen

- | | |
|------------------------------|----------|
| 4. Sridevi Ayunda, S.H., M.H | 4. Hadir |
|------------------------------|----------|

Pekanbaru, 5 April 2022
Dekan Fakultas Hukum UIR

Dr. Musa, S.H., M.H
NIK. 950202223

ABSTRAK

Untuk wilayah perkotaan, transportasi memegang peranan yang cukup menentukan. Suatu kota yang baik dapat ditandai, antara lain dengan melihat kondisi transportasinya. Transportasi yang baik, aman, dan lancar selain mencerminkan keteraturan kota, juga memperlihatkan kelancaran kegiatan perekonomian kota. Era modern seperti sekarang ini masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat masih menganggap penting keberadaan angkutan umum karena sebagai alternatif masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau juga para pedagang dalam membawa barang dagangannya.

Masalah pokok dalam penelitian ini adalah bagaimanakah pelaksanaan tanggung jawab perusahaan Trans Metro Pekanbaru terhadap kecelakaan dalam pengangkutan penumpang serta bagaimanakah upaya penyelesaian dari pengangkut Trans Metro Pekanbaru jika terjadi atas kecelakaan yang dilakukan oleh pengangkut.

Jenis penelitian ini adalah penelitian empiris melalui sifat deskriptif. Pada penelitian ini penulis bermaksud melihat langsung bagaimana pelaksanaan perlindungan hukum terhadap hak dan kewajiban Trans Metro Pekanbaru terhadap kecelakaan dalam pengangkutan penumpang serta apa saja hambatan dan kendala Data Capture di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dan PT. Trans Metro Pekanbaru. Teknik pengumpulan data menggunakan teknik wawancara.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Perlindungan Hukum terhadap penumpang Trans Metro Pekanbaru apabila terjadi kecelakaan maka dari perusahaannya sendiri akan memberi subsidi dan pengemudi akan dikenakan pemotongan gaji, hal ini dilakukan apabila sebelumnya telah di lakukannya mediasi secara kekeluargaan, namun apabila tidak menemukan hasil maka kejadian tersebut akan dibawa ke jalur hukum yang mana di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kata Kunci : Tanggung Jawab, Trans Metro Pekanbaru

ABSTRACT

For urban areas, transportation plays a decisive role. A good city can be marked, among others, by looking at the condition of its transportation. Good, safe, and smooth transportation not only reflects the orderliness of the city, but also shows the smooth running of the city's economic activities. In this modern era, people are very dependent on public transportation to fulfill their mobility needs, because most people still consider the existence of public transportation important because it is an alternative for people who do not have private vehicles or also traders in carrying their wares.

The main problem in this research is how the implementation of the responsibility of the Trans Metro Pekanbaru company for accidents in the transportation of passengers and how the settlement efforts of the Trans Metro Pekanbaru transporter if there is an accident committed by the carrier.

This type of research is empirical research through descriptive nature. In this study, the author intends to see firsthand how the implementation of legal protection for the rights and obligations of Trans Metro Pekanbaru against accidents in the transportation of passengers and what are the obstacles and constraints Data Capture at the Pekanbaru City Transportation Service and PT. Trans Metro Pekanbaru. Data collection techniques using interview techniques and questionnaires.

The results of this study indicate that legal protection for Trans metro Pekanbaru passengers in the event of an accident, the company itself will provide subsidies and the driver will be subject to a salary deduction, this is done if mediation has previously been carried out in a family manner, but if it does not find results then the incident will be taken to legal channels which are in UU No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation.

Keywords: Responsibility, Trans Metro Pekanbaru

PERSEMBAHAN

Puji Syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, yang telah memberikan kesehatan, rahmat dan hidayah, sehingga penulis masih diberikan kesempatan untuk menyelesaikan skripsi ini, sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar kesarjanaan. Walaupun jauh dari kata sempurna, namun penulis bangga telah mencapai pada titik ini, yang akhirnya skripsi ini bisa selesai di waktu yang tepat. Skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Tersayang untuk kedua Orang tua penulis Bapak bernama Mamat Rahmat dan Ibunda Yusniarty. Terima Kasih ketulusannya dari hati atas do'a yang tidak pernah putus
2. Penulis juga mengucapkan Terima Kasih kepada saudara kandung bernama Aldilan Rahmat Lazuardi yang selalu tidak memberi dukungan dalam penulisan skripsi.
3. Serta penulis juga mengucapkan Terima Kasih kepada Keluarga Besar H. Dakaria Yusuf yang telah memberikan semangat dan dukungan penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT, yang telah memberikan hikmat dan kekuatan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul **“TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN BUS TRANS METRO PEKANBARU (TMP) TERHADAP KERUGIAN PIHAK KETIGA YANG MENJADI KORBAN KECELAKAAN MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI PEKANBARU”**. Shalawat beserta salam kepada junjungan Nabi Besar Muhammad SAW, yang membawa manusia dari alam kebodohan menuju alam yang serba canggih seperti yang kita rasakan saat ini. Penyusunan penulisan hukum ini penulisan tujuan terutama untuk melengkapi salah satu syarat dalam mencapai gelar sarjana (S1) dalam bidang Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.

Dalam kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam memberi dukungan baik material maupun immaterial sehingga penulisan hukum ini dapat diselesaikan dengan lancar. Ucapan terima kasih ini terutama penulis tujukan kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, S.H., MCL., sebagai Rektor Universitas Islam Riau yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menuntut ilmu di Universitas Islam Riau.
2. Bapak Dr. M.Musa, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan izin dan kesempatan kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.

3. Bapak Dr. Rosyidi Hamzah, S.H., M.H., selaku dosen pembimbing yang telah banyak meluangkan waktu untuk mengoreksi, memberi arahan serta membimbing penulis dalam penulisan skripsi ini.
4. Ibu Dr. Desi Apriani, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan waktunya dalam membantu pengurusan administrasi yang dibutuhkan oleh penulis hingga pada akhirnya penulis bisa melangsungkan ujian skripsi.
5. Bapak S.Parman, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan waktunya dalam membantu pengurusan administrasi yang dibutuhkan oleh penulis hingga pada akhirnya penulis bisa melangsungkan ujian skripsi.
6. Bapak Rahdiansyah, S.H., M.H., selaku Ketua Departemen Hukum Bisnis di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan waktunya untuk penulis dan memberikan masukan kepada penulis dalam pemilihan judul skripsi.
7. Bapak Dr. Rosyidi Hamzah, S.H., M.H., selaku dosen pembimbing yang telah banyak meluangkan waktu untuk mengoreksi, memberi arahan serta membimbing penulis dalam penulisan skripsi ini.
8. Bapak-bapak dan Ibu-ibu dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan pengetahuan, pendidikan dan pengalaman yang berharga selama penulis menimba ilmu di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau

9. Bapak dan Ibu penguji Skripsi yang telah meluangkan waktunya untuk hadir pada ujian Skripsi penulis dan memberikan saran-saran serta masukan dalam penulisan Skripsi ini.
10. Pegawai Tata Usaha Fakultas Hukum Islam Riau yang tidak bisa disebut satu persatu yang mana telah memberikan pelayanan dan kemudahan dalam urusan administrasi bagi penulis.
11. Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dan PT. Trans Metro Pekanbaru yang telah memberikan kesempatan untuk penulis dalam mendapatkan data dan informasi tentang skripsi penulis.
12. Ade Triana Wicita, S.IP yang sudah membantu dalam keadaan suka dan duka hingga skripsi ini selesai.
13. Andi Hermawan, S.H, Dhea Putri Aorora, S.H, Nabila Triyuliani, yang selalu mendukung dan memberi semangat serta mendoakan yang terbaik kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
14. *Last but not least, I wanna thank me, I wanna thank me for believing in me, I wanna thank me for doing all this hard work, I wanna thank me for having no days off, I wanna thank me for never quitting, for just being me at all times.*

Penulis skripsi ini berdasarkan kemampuan hukum penulis yang masih sangat terbatas dalam memahami masalah hukum yang ada, karena hal tersebut penulis menyadari adanya kekeliruan yang penulis lakukan tanpa sengaja. Oleh karena itu penulis sangat berharap kritik dan saran yang bertujuan untuk membangun kesempurnaan dikemudian harinya.

Akhirnya penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu terwujudnya penulisan skripsi ini, semoga mendapat berkah-Nya Aamiin.

Pekanbaru, 9 Maret 2022

Penulis
Ikke Sintya



Dokumen ini adalah Arsip Miik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
PERSEMBAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
BAB I PENDAHULUAN	1
a) Latar Belakang Masalah	1
b) Rumusan Masalah	8
c) Tujuan dan Manfaat Penelitian	8
d) Tinjauan Pustaka	9
e) Konsep Operasional	17
f) Metode Penelitian	19
BAB II TINJAUAN UMUM	24
a) Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab Perusahaan	24
b) Tinjauan Umum Tentang Angkutan Umum	45
c) Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas Beserta Pengaturannya ..	53
d) Tinjauan Umum Tentang Trans Metro Pekanbaru	57

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	60
a) Pelaksanaan Tanggung Jawab Perusahaan Trans Metro Pekanbaru Terhadap Kecelakaan Dalam Pengangkutan Penumpang	60
b) Upaya Penyelesaian Dari Pengangkut Trans Metro Pekanbaru Yang Terjadi atas kecelakaan yang dilakukan oleh Pengangkut	70
BAB IV PENUTUP	77
a) Kesimpulan	77
b) Saran	78
DAFTAR PUSTAKA	79
LAMPIRAN	88



DAFTAR TABEL

Tabel I.1 Populasi dan Sampel

Tabel III.1 Tanggung Jawab Perusahaan Daerah Transmetro Terhadap Kecelakaan
Disaat Pengangkutan

Tabel III.2 Upaya Penyelesaian Dari Pengangkut Transmetro Pekanbaru Yang
Terjadi atas Kecelakaan yang dilakukan oleh Pengangkut



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan hal yang sudah lumrah ditemukan di banyak tempat. Seluruh wilayah di Indonesia memiliki alat transportasi yang saling menghubungkan satu tempat lainnya. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.¹

Transportasi sebagai dasar untuk perkembangan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat dan budaya suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu daerah atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam Negara atau bangsa yang bersangkutan.² Tujuan yang dicapai dalam pengembangan ekonomi dan beberapa, seperti halnya untuk meningkatkan pendapatan nasional, bidang-bidang usaha di daerah-daerah, meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat di hasilkan para konsumen. Industri nasional mengembangkan diri sehingga dapat menghasilkan devisa serta men-

¹ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Bakti, Bandung, 1998, hlm.7.

² Abbas Salim, *Majananmen Transportasi*, Rajawali Pers, Jakarta, 2004, hlm.8.

supply pasaran dalam negeri dan yang terakhir untuk menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.³

Masyarakat yang melakukan kegiatan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*). Seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha.⁴

Untuk wilayah perkotaan, transportasi memegang peranan yang cukup menentukan. Suatu kota yang baik dapat ditandai, antara lain dengan melihat kondisi transportasinya. Transportasi yang baik, aman, dan lancar selain mencerminkan keteraturan kota, juga memperlihatkan kelancaran kegiatan perekonomian kota. Era modern seperti sekarang ini masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat masih menganggap penting keberadaan angkutan umum karena sebagai alternatif masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau juga para pedagang dalam membawa barang dagangannya. Masyarakat yang masih tergantung dengan angkutan umum ini tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai, terutama

³ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Rajawali Pers, Jakarta, 2004, hlm.8.

⁴ Abbas Salim, *Op., Cit.*, hlm.2

ditinjau dari kapasitas angkutan sehingga akibatnya hampir semua angkutan umum yang tersedia terisi penuh dan sesak oleh penumpang.⁵

Namun Trans Metro Pekanbaru menunjukkan belum optimalnya pelaksanaan pelayanan dan mengatasi persoalan transportasi di Kota Pekanbaru dimana terjadi kekurangan atau minimnya fasilitas yang disediakan untuk pelanggan atau konsumen, serta manajemen yang belum berjalan dengan efektif. Pemerintah Kota Pekanbaru disarankan untuk segera melakukan pembenahan, pemerataan dan peningkatan fasilitas Trans Metro Pekanbaru. Penambahan koridor dan jumlah armada harus segera dilakukan agar semakin banyak masyarakat yang bisa dilayani oleh Trans Metro Pekanbaru, bisa dilihat sering terlambatnya bus Trans Metro tiba di halte sehingga masyarakat enggan menggunakan jasa transportasi umum, belum lagi tidak adanya jalur khusus bagi bus trans metro yang menyebabkan terganggunya mobilitas masyarakat dalam penggunaan jalan raya.

Hal ini menyebabkan para penumpang dalam memakai jasa angkutan umum terkadang kurang nyaman karena kondisi angkutan umum yang penuh dan sesak oleh penumpang. Kejadian-kejadian di atas dapat dikatakan bahwa transportasi saat ini sangat dibutuhkan oleh masyarakat sehingga perlu mendapatkan peningkatan kualitas pelayanan transportasi. Peningkatan kualitas di sini dari sisi sarana angkutan umum sendiri seperti halnya penambahan jumlah armada angkutan umum sehingga para penumpang dalam memakai jasa angkutan

⁵ Nugroho, Adi Lanugranto. *Konsumen dan Jasa Transportasi*. Universitas Muhammadiyah Surakarta. Surakarta.2008,hlm 75

umum bisa merasa nyaman dan aman dalam menggunakan angkutan umum tersebut.

Peningkatan kualitas sarana angkutan umum penting dilakukan selain untuk membuat penumpang nyaman dan aman juga demi meningkatkan minat masyarakat untuk memakai jasa angkutan umum. Selain itu perlindungan hukum bagi semua pihak yang terkait dengan sistem transportasi terutama pengguna jasa transportasi sangat penting mengingat pentingnya peran lalu lintas dan angkutan jalan bagi kehidupan orang banyak serta sangat penting bagi seluruh masyarakat, maka pembangunan dan pengembangan prasarana dan sarana pengangkutan perlu di tata dan di kembangkan serta kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi perlu mendapatkan prioritas dan pelayanan yang baik dari pemerintah maupun penyediaan jasa transportasi dan juga perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi juga harus mendapatkan kepastian.⁶

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan juga perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat dan harus tetap memperhatikan kepentingan umum dan ketertiban masyarakat untuk mewujudkan sistem transportasi yang diinginkan masyarakat guna memenuhi kebutuhannya. Pembahasan pembangunan aspek hukum transportasi tidak terlepas dari efektifitas hukum pengangkutan itu sendiri. Angkutan umum memiliki peranan penting dalam

⁶ Fidel Miro, *Pengantar System Transportasi* Erlangga, Jakarta, 2012, hlm.5.

pembangunan perekonomian, untuk menuju keberlanjutan angkutan umum memerlukan penanganan serius.

Angkutan merupakan elemen penting dalam perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota, berbagai bentuk modal angkutan umum dengan karakteristik dan tingkat pelayanan yang diberikan mewarnai perkembangan sistem angkutan umum kota yang seharusnya berorientasi kepada kenyamanan dan keamanan sehingga dapat bersaing dengan angkutan pribadi. Angkutan merupakan sarana untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain yang dikehendaki, atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Angkutan terdiri dari angkutan orang dengan kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil penumpang, maupun tak bermotor dan angkutan barang. Dilihat dari kepemilikannya angkutan dibedakan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum. Angkutan umum sebagai sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Pengguna angkutan umum ini bervariasi, mulai dari buruh, ibu rumah tangga, mahasiswa, pelajar, dan lain- lain.⁷

Salah satu kasus yang pernah terjadi pada Selasa (3/4/2018) siang pukul 10.30 WIB bus Trans Metro Pekanbaru (TMP) terlibat kasus kecelakaan. Seperti kecelakaan maut diruas jalan Ahmad Yani Kota Pekanbaru, antara sepeda motor dan bus Trans Metro Pekanbaru (TMP) yang mengakibatkan pemotor tersebut

⁷ Ibid.,*op.,cit.*, hlm.1

meninggal dunia dilokasi kejadian.⁸ Yang terjadi didepan Hotel Pangeran antara bus Trans Metro Pekanbaru dengan pengendara jalan pada pukul 11.45 WIB dan masih banyak kecelakaan yang terjadi.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di berlakukan agar dapat membantu mewujudkan kapasitas hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggara jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan serta penumpang. Trans metro Pekanbaru diharapkan dapat mengatasi permasalahan transportasi angkutan umum yang ada di wilayah Kota Pekanbaru. Sesuai pasal 203 ayat 1 dan 2, ayat 1 menjelaskan bahwa “Pemerintah bertanggung jawab keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.” Ayat 2 poin c dan d menjelaskan bahwa : “c. pengkajian masalah keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; dan d. manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan”.⁹

Undang-undang Nomor 8 tahun 1999 ayat 1 dan 2 tentang Perlindungan Konsumen. Ayat 1 menjelaskan bahwa “Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.” Ayat 2 menjelaskan bahwa “Konsumen adalah 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.”¹⁰

⁸ <http://www.GoRiau.com> di akses pada Tanggal 4 April 2021

⁹ Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009

¹⁰ Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999

Tanggung jawab hukum yang diberikan oleh seseorang atau pengusaha dalam kasus yang terjadi antara bus Trans Metro Pekanbaru terhadap pengguna jalan yang menjadi korban sehingga mengakibatkan kerugian materi dan formil dijelaskan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dalam pasal 1367 KUH Perdata bahwa :”Seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan perbuatan sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barangnya berada di bawah pengawasannya”.¹¹

Berdasarkan apa yang telah diuraikan di atas ada beberapa permasalahan yang sering terjadi di Trans Metro Pekanbaru di antaranya : banyaknya penumpang yang tidak mendapatkan tiket, tidak adanya jalur khusus untuk bus Trans Metro Pekanbaru, jam operasional yang tidak beraturan di karenakan armada yang tidak mencukupi lalu dan supir yang tidak jarang di temukan mengendarai bus secara ugal-ugalan sehingga terjadi kasus seperti yang telah penulis uraikan di atas. Oleh karena itu penulis tertarik melakukan penelitian mengenai bagaimana perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan antara bus Trans Metro Pekanbaru (TMP) dengan pengguna jalan maka penelitian ini diberi judul **“Tanggung Jawab Perusahaan Bus Trans Metro Pekanbaru (TMP) Terhadap Kerugian Pihak Ketiga Yang Menjadi Korban Kecelakaan Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Pekanbaru”**

¹¹ Pasal 1367 KUH Perdata

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas maka peneliti merumuskan pokok masalah yang akan dibahas dan dikembangkan lebih lanjut dalam penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

- a. Bagaimanakah pelaksanaan Tanggung Jawab Perusahaan Trans Metro Pekanbaru terhadap kecelakaan dalam pengangkutan penumpang ?
- b. Bagaimanakah upaya penyelesaian dari pengangkut Trans Metro Pekanbaru jika terjadi atas kecelakaan yang dilakukan oleh pengangkut?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah maka diharapkan penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pelaksanaan tanggung jawab perusahaan Trans Metro Pekanbaru terhadap kecelakaan dalam pengangkutan penumpang.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis upaya penyelesaian dari perusahaan Trans Metro Pekanbaru jika terjadi kecelakaan yang dilakukan oleh pengangkut tersebut.

2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa manfaat, baik manfaat praktis maupun manfaat secara teoritis.

1. Manfaat Praktis

- a) Memberikan sumbangan pemikiran bagi pihak perusahaan Trans Metro Pekanbaru khusus dalam hal tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga.
- b) Memberikan wawasan bagi masyarakat untuk mengetahui mengenai tanggung jawab pihak Trans Metro Pekanbaru (TMP) jika terjadi kecelakaan.

2. Manfaat Teoritis

- a) Selain manfaat praktis yang telah dikemukakan diatas, penelitian ini juga memiliki manfaat teoritis yaitu untuk memberikan landasan bagi para penelitian lain, diharapkan kepada peneliti yang berikutnya dapat mengembangkan ilmu pengetahuan hukum bisnis, khususnya dalam hal tanggung jawab hukum perusahaan terhadap pihak ketiga.
- b) Hasil penelitian ini dapat menambah kepustakaan dalam bidang hukum bisnis pada Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.

D. Tinjauan Pustaka

Perusahaan yaitu bahwa barulah dikatakan ada perusahaan jika secara terus-menerus bertindak keluar untuk memperoleh penghasilan dengan mempergunakan atau menyerahkan barang-barang atau mengadakan perjanjian perdagangan, ini merupakan perumusan dari Molenggraaf.

Dari pengertian di atas ada dua unsur pokok yang terkandung dalam suatu perusahaan, yaitu:

1. Bentuk badan usaha yang menjalankan setiap jenis usaha, baik berupa suatu persekutuan atau badan usaha yang didirikan, bekerja dan berkedudukan di Indonesia.
2. Jenis usaha yang berupa kegiatan dalam bidang bisnis, yang dijalankan secara terus menerus untuk mencari keuntungan.

Dengan demikian, suatu perusahaan harus mempunyai unsur-unsur antara lain:

1. Terus-menerus atau tidak terputus-putus.
2. Secara terang-terangan (karena berhubungan dengan pihak ketiga)
3. Dalam kualitas tertentu (karena dalam lapangan perniagaan)
4. Mengadakan perjanjian perdagangan
5. Harus bermaksud memperoleh laba.¹²

Hal ini menjadi suatu masalah baru dalam masyarakat, karena masyarakat belum mengetahui bagaimanakah aturan hukum mengenai kasus tersebut, dan bagaimana tanggung jawab dari masing-masing pihak. Tanggung jawab hukum yang diberikan oleh seseorang atau penguasa dalam kasus yang terjadi antara Bus Trans Metro Pekanbaru terhadap pengguna jalan yang menjadi korban sehingga mengakibatkan kerugian materi dijelaskan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dalam Pasal 1367 KUH Perdata bahwa :

“Seseorang tidak hanya bertanggung jawab, atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasannya”.¹³

¹² Zaeni Asyhadie, *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Rajawali Pers, PT.Raja Grafindo Persada, 2009, hlm.34.

¹³ Pasal 1367 KUH Perdata

Tanggung jawab sosial perusahaan atau *Corporate Social Responsibility* (CSR) menjadi tuntutan yang tak terelakkan seiring dengan bermunculannya tuntutan komunitas terhadap perusahaan. Perusahaan sadar bahwa keberhasilannya dalam mencapai tujuannya bukan hanya dipengaruhi oleh faktor internal saja, melainkan juga faktor komunitas yang berada disekelilingnya. Ini artinya, telah terjadi pergeseran antara perusahaan dengan komunitas. Perusahaan yang semula memosisikan diri sebagai pemberi donasi melalui kegiatan *charity* dan *philanthropy*, kini memosisikan komunitas sebagai mitra yang turut andil dalam kelangsungan hidup sebuah perusahaan.¹⁴

Menjalankan tanggung jawab sosial, perusahaan diharapkan tidak hanya mengejar keuntungan jangka pendek, namun turut juga berkontribusi bagi peningkatan kesejahteraan dan kualitas hidup masyarakat dan lingkungan sekitar dalam jangka panjang. Dalam artian bahwa tanggung jawab sosial yang dilakukan tidak hanya untuk mendapatkan nilai tambah dari msyarakat, tetapi tanggung jawab ini haruslah berkesinambungan (*Sustainable*) sampai waktu yang cukup panjang.

Perusahaan merupakan salah satu sendi kehidupan masyarakat modern, karena perusahaan merupakan salah satu pusat kegiatan manusia guna memenuhi kehidupannya. Selain itu, perusahaan juga sebagai salah satu sumber pendapatan negara melalui pajak dan wadah tenaga kerja. Dapat dikatakan bahwa suatu perusahaan adalah setiap badan usaha yang menjalankan kegiatan dalam bidang

¹⁴ [http://www. google.com](http://www.google.com). *Tanggungjawab Perusahaan*. Di akses pada Tanggal 4 April 2021

perekonomian secara terus-menerus, bersifat tetap, dan terang-terangan dengan tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba yang dibuktikan dengan pembukuan.

Hubungan ideal antara bisnis dengan masyarakat menjadi suatu masalah perdebatan (a matter of debate). Pendukung konsep tanggung jawab sosial (social responsibility) member argumentasi bahwa suatu perusahaan mempunyai kewajiban terhadap masyarakat selain mencari keuntungan. Ada beberapa definisi tentang CSR, yang pada dasarnya adalah etika dan tindakan untuk turut berperan dalam keberlanjutan ekonomi, sosial dan lingkungan perusahaan.¹⁵

Kata pengangkutan berasal dari kata dasar angkut yang berarti mengangkat dan membawa. Dalam kamus hukum tercantum bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.¹⁶

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu terjadi relatif

¹⁵ Hasan Asy'ari, *Implementasi Corporate Social Responsibility (CSR) Sebagai Modal Sosial Pada PT Newmont*, Tesis Program Magister Ilmu Hukum, Program Pascasarjana, Universitas Diponegoro, Semarang, 2009, hlm. 27.

¹⁶ Setiawan Widagdo, *Kamus Hukum*, PT. Prestasi Pustaka, Jakarta, 2012, hlm. 413.

singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan.¹⁷

Dalam setiap undang-undang yang dibuat, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip yang mendasari diterbitkannya undang-undang tersebut. Asas-asas hukum merupakan pondasi suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Mertokusumo menyatakan bahwa asas hukum bukan merupakan hukum konkrit, melainkan merupakan pikiran dasar umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan yang konkrit yang terdapat dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat ditemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri umum dalam peraturan konkrit tersebut.¹⁸

Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum. Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata. Berikut uraian kedua asas hukum pengangkutan tersebut. Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan.¹⁹ Objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai

¹⁷ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III, Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 2003, hlm. 1.

¹⁸ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2003, hlm. 34.

¹⁹ Lestari Ningrum, *Op.,Cit.*, hlm. 140

tujuan hukum pengangkutan, yaitu terpenuhinya hak dan kewajiban pihak-pihak secara benar, adil, dan bermanfaat.²⁰

Dalam Pasal 2 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dimuat asas-asas dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yakni: lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan :

- a. Asas transparan yaitu keterbukaan dan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Asas akuntabel yaitu penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan;
- c. Asas berkelanjutan yaitu penjamin kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis baik kendaraan dan rencana umum pembangunan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- d. Asas partisipatif yaitu pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- e. Asas bermanfaat yaitu semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat;

²⁰ *Ibid.*, hlm. 144

- f. Asas efisien yaitu pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap Pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna;
- g. Asas seimbang yang penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna Jasa dan penyelenggaraan;
- h. Asas terpadu yaitu penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan saling bergantung kewenangan dan tanggung jawab antar instansi Pembina;
- i. Asas mandiri yaitu upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Dalam Pasal 3 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur mengenai tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni:

- a. 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, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pemerintah Kota Pekanbaru mengeluarkan kebijakan pelayanan transportasi perkotaan yang dikenal dengan Sistem Angkutan Umum Massal

(SAUM) Trans Metro Pekanbaru, yang dilaksanakan berdasarkan surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2009, Pemerintah Pekanbaru secara resmi meluncurkan Trans Metro Pekanbaru sebagai transportasi umum massal yang menggunakan bus sebagai moda transportasi pilihan bagi masyarakat.

Pelaksanaan Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) Trans Metro Pekanbaru kerap mendapat kritikan dan keluhan tentang pelayanan dari masyarakat. Belum optimalnya Trans Metro memposisikan diri sebagai angkutan umum massal yang aman, nyaman, terjadwal, handal dan berkelanjutan. Dalam catatan pengelola, sedikitnya telah terjadi beberapa kecelakaan lalu lintas yang melibatkan Trans Metro Pekanbaru dengan kendaraan lain diduga karena kurang hati-hatinya pengemudi Trans Metro Pekanbaru.

Penyelenggaraan angkutan penumpang bus wajib mematuhi dan melaksanakan berbagai persyaratan ketentuan yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009, yang keseluruhannya bersumber pada asas dan tujuan jalan tersebut di atas. Hal ini tersebut merupakan suatu bentuk/wujud upaya memberikan perlindungan bagi penumpang, agar terjamin kenyamanan, keamanan dan keselamatannya, ada suatu mekanisme social control yang diberlakukan.

Ada berbagai persyaratan ketentuan yang harus dipatuhi dan dilaksanakan oleh penyelenggara angkutan penumpang bus umum, UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga memuat ketentuan yang berfungsi untuk mencegah (preentif), agar tidak terjadi pelanggaran terhadap berbagai

persyaratan ketentuan yang harus dipatuhi dan harus dilaksanakan oleh penyelenggara angkutan penumpang bus umum. Berbagai ketentuan yang berfungsi untuk mencegah tersebut, dituangkan dalam berbagai pasal UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang antara lain memuat ketentuan tentang persyaratan Teknis dan Lalu Jalan Kendaraan Bermotor, Surat Ijin Mengemudi, Waktu Kerja Pengemudi Kendaraan Umum , Jalan, Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan.²¹

E. Konsep Operasional

Untuk memperjelas agar terhindar dari kesalahpahaman dari pengertian terhadap judul ini maka, penulis memberikan batasan terhadap judul penelitian ini yaitu :

Tanggung jawab menurut kamus umum Bahasa Indonesia adalah, keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Perusahaan adalah organisasi yang didirikan oleh seseorang atau sekelompok orang atau badan lain yang kegiatannya melakukan produksi dan distribusi guna memenuhi kebutuhan ekonomis manusia. Kegiatan produksi dan distribusi dilakukan dengan menggabungkan berbagai faktor produksi, yaitu manusia, alam dan modal.

Daerah adalah pembagian administratif di Indonesia adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas-batas wilayah yang berwenang mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat.

²¹ jurnal.untag-sby.ac.id di akses 8 april 2021

Trans Metro Pekanbaru atau biasa disebut sebagai Trans Metro atau busway TMP adalah sebuah sistem transportasi bus rapid transit cepat yang terdapat di kota Pekanbaru.

Kecelakaan adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak di duga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan. Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan.

Undang-Undang adalah Peraturan perundang undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat dengan persetujuan bersama Presiden. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.

F. Metode Penelitian

Sebagaimana yang penulis harapkan untuk mendapatkan data yang sistematis dan akurat, maka dalam pembuatan proposal ini penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut :

1. Jenis dan sifat penelitian

Jenis penelitian yang akan penulis gunakan adalah *observational research* atau dengan cara wawancara yaitu penelitian yang menggunakan narasumber sebagai objek utama dalam pengumpulan data, dan observasi yang akan dilakukan di lokasi dimana penulis mengambil sampel kemudian terakhir yaitu dengan dokumentasi sebagai bukti pengambilan data yang penulis lakukan berupa foto dan beberapa artikel terkait.

Sedangkan apabila ditinjau dari sifatnya maka penelitian ini dikategorikan dalam penelitian deskriptif yaitu menggambarkan keadaan subjek atau objek penelitian (seseorang, lembaga, masyarakat, dan lain-lain) pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak sebagaimana adanya. Dalam penelitian ini, deksriptif itu adalah masalah yang diteliti yang berkaitan dengan hak dan kewajiban trans metro Pekanbaru terhadap kecelakaan dalam pengangkutan penumpang berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

2. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yaitu di Kota Pekanbaru Provinsi Riau yang terdapat di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Provinsi Riau yang terdapat di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Penulis Melakukan Penelitian Di Kota Pekanbaru Karena banyaknya laporan dari masyarakat terkait hak dan kewajiban Trans Metro Pekanbaru terhadap kecelakaan dalam pengangkutan penumpang di jalan.

3. Populasi dan Responden

Populasi adalah jumlah keseluruhan dari objek atau unit yang akan diteliti yang memiliki karakteristik yang sama. Sedangkan responden adalah seluruh atau sebagian populasi yang terikat langsung pada data yang dibutuhkan. Teknik yang digunakan dalam penelitian ini merupakan wawancara, sehingga peneliti mendapatkan data secara keseluruhan.

Sampel adalah perwakilan untuk mewakili dari keseluruhan populasi yang ada didalam penelitian. Sampel dalam penelitian ini ditetapkan dengan teknik *purposive sampling*, yaitu teknik pengambilan sample sumber data dengan pertimbangan tertentu, misalnya orang tersebut dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, maka dari itu peneliti mengambil sample secara acak oleh peneliti.

Untuk tercapainya maksud dan tujuan penelitian ini, maka yang menjadi populasi dan sampel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel I.1
Populasi dan Sampel

No	Klasifikasi Responden	Populasi	Sampel	%
1	Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru	1 orang	-	100 %
2	Pengguna Bus Trans Metro Pekanbaru	100orang	20	20 %

Sumber : Hasil Penelitian Lapangan, 2021

4. Data Dan Sumber Data

Data dalam penelitian ini terdiri dari:

1. Data Primer, yaitu data yang diperoleh langsung dari hasil wawancara dengan menggunakan alat pengumpul data mengenai:
 - a. Pelaksanaan Tanggung Jawab Perusahaan Trans Metro Pekanbaru terhadap kecelakaan dalam pengangkutan penumpang.
 - b. Upaya Penyelesaian Dari Pengangkut Trans Metro Pekanbaru Yang Terjadi atas kecelakaan yang dilakukan Oleh Pengangkut.
2. Data Sekunder, ialah data yang didapat dari bahan-bahan bacaan maupun literatur panduan, berupa:
 - a. Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.
 - b. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
 - c. Sumber-sumber pendukung lain baik dalam bentuk tulisan atau laporan yang telah disusun dalam daftar maupun yang telah dibukukan yang ada kaitannya dengan penelitian ini.

5. Alat Pengumpul Data

Untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam penelitian ini, maka alat pengumpul data yang dipergunakan adalah Wawancara dan observasi atau tinjauan ke lapangan guna mendapatkan informasi dan penjelasan berkenaan dengan permasalahan yang diteliti berdasarkan pertanyaan yang telah dipersiapkan sebelumnya.

6. Analisis Data

Dari data yang terkumpul dari hasil wawancara penulis melakukan pengolahan data, kemudian data dianalisis berdasarkan metode kualitatif²², yaitu dengan cara memberikan penjelasan dengan menggambarkan hasil penelitian yang diperoleh, kemudian membandingkan hasil penelitian tersebut dengan teori-teori dan pendapat para ahli hukum, serta berdasarkan ketentuan hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang telah ditetapkan, kemudian setelah data dianalisis, dirumuskan kesimpulan secara induktif yaitu mengambil kesimpulan dari hal-hal yang Khusus kepada hal-hal yang umum, yang merupakan jawaban akhir dari penelitian yang akan diuji pada sidang akhir sarjana.

7. Metode Penarikan Kesimpulan

²² Lexy J Moleaong, *Metodologi Penelitian Kualitatif.*, Remaja Nasda Karya, Bandung, 2010, hlm. 217.

Metode dalam penelitian ini dilakukan dengan metode deduktif adalah cara analisis dari kesimpulan umum yang diuraikan menjadi contoh kongkrit atau fakta untuk menjelaskan kesimpulan tersebut. Metode deduktif berupa teori hukum atau kaidah dalam menyusun suatu penjelasan tentang suatu kejadian khusus dalam menarik suatu kesimpulan. Dalam hal ini penulis berusaha untuk mengumpulkan data yang kemudian dihubungkan dengan aturan yang ada yang berkaitan dengan pelaksanaan perlindungan hukum terhadap pengguna transportasi umum.



BAB II

TINJAUAN UMUM

A. Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab Perusahaan

Tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) merupakan keadaan untuk wajib menanggung segala sesuatunya. Dalam hal ini, jika dijabarkan tanggung jawab adalah kesadaran seseorang akan kewajiban untuk menanggung segala akibat dari sesuatu yang telah diperbuatnya. Salah satu kutipan menerangkan bahwa sikap tanggung jawab akan terbentuk, seiring dengan pertumbuhan dan perkembangan anak yang berasal dari dalam hati dan kemauan sendiri untuk melakukan suatu kewajiban.²³

Sebuah konsep yang berkaitan dengan konsep kewajiban hukum adalah konsep tanggung jawab atau pertanggung jawaban hukum. Bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, artinya dia bertanggung jawab atas suatu sanksi bila perbuatannya bertentangan dengan peraturan yang berlaku.²⁴ Perusahaan sebagai suatu badan hukum (*recht person*) adalah cakap untuk melakukan perbuatan hukum (*rechtmatige daad*). Dalam melakukan perbuatan hukum ia diwakili oleh organ atau pengurusnya, sehingga tidak menutup kemungkinan menimbulkan kekhilafan (*culpa*) dan kelalaian (*alpa*) yang harus dipertanggungjawabkan. Secara teoritis, perusahaan sebagai badan hukum (*recht person*) dapat dimintai

²³ Kemendikbud berjudul “Pendidikan Orang Tua: Mengembangkan Tanggung Jawab Pada Anak” (2016)

²⁴ Hans kelsen, *Teori Umum tentang Hukum dan Negara*, PT. Raja Grafindo Persada Bandung: 2006 hlm 95.

pertanggungjawabkan yang dapat dibebankan menjadi dua yaitu: pertama, tanggung jawab dalam makna *liability* atau tanggung jawab yuridis atau hukum. Kedua, tanggung jawab dalam makna *responsibility* atau tanggung jawab moral atau etis. Sejalan dengan perkembangan dan kompleksitas dinamika dunia usaha atau bisnis, maka *responsibility* dikembangkan dalam bentuk tanggung social perusahaan (*corporate social responsibility* atau disingkat dengan CSR).²⁵

1. Tanggung Jawab Perusahaan dalam Makna “*Liability*”

Liability (the state of being liable) merupakan istilah hukum yang luas (*a broad legal term*) yang mengandung makna “*it has been referred to as of the most comprehensive significance, including almost every character of hazard or responsibility, absolute, contingent, or likely. It has been defined to mean: all character of debts and obligations.*”²⁶ Dalam terjemahan bebasnya kurang lebih berarti, *liability* menunjuk pada makna yang paling komprehensif, meliputi hampir setiap karakter resiko atau tanggung jawab, yang pasti, yang bergantung atau yang mungkin. *Liability* lebih didefinisikan untuk menunjukkan semua karakter hak dan kewajiban.

Sedangkan menurut Pinto, *liability* menunjuk kepada akibat yang timbul dari akibat kegagalan untuk memenuhi kegagalan standard tertentu, sedangkan bentuk tanggung jawabnya diwujudkan dalam bentuk ganti rugi dan pengalihan

²⁵ Busyra Azheri, *Corporate Social Responsibility: Dari Voluntary menjadi Mandatory*, Rajawali Pers, Jakarta, 2011, hlm.57.

²⁶ Henry Chambell, *Black Law Dictionary, fifth Edition*, USA: ST. Paul Minn, West Publishing Co, 1979, hlm. 823.

sebagai akibat dari terjadinya kerusakan atau kerugian. Dengan kata lain tanggung jawab dalam makna *liability* adalah tanggung jawab hukum.²⁷

a. Tanggung Jawab Perusahaan Bersifat Internal

Bila tanggung jawab perusahaan dalam makna *liability* dilihat dalam perspektif pengelolaan perusahaan dapat dibedakan menjadi dua yaitu tanggung jawab perusahaan bersifat internal dan eksternal. Tanggung jawab perusahaan bersifat internal adalah tanggung jawab pengelola perusahaan yang timbul dari hubungan hukum terhadap para pemegang saham atau investor dan kepada para buruh atau pekerjaannya. Semua itu tidak terlepas dari struktur dari perusahaan itu sendiri. Perusahaan dalam bentuk perseroan merupakan kumpulan dari sero-sero atau saham-saham, sehingga dalam melakukan aktifitasnya diwakili oleh organnya. Menurut pasal 1 angka 2 UUPT organ perusahaan terdiri atas Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), Direksi, dan Dewan Komisaris. Organ yang bertanggung jawab atas jalannya perusahaan adalah pengurus dalam hal ini Direksi.²⁸ Menurut pasal 1 butir 5 UUPT Direksi adalah organ perusahaan yang berwenang dan bertanggung jawab penuh atas pengurusan perusahaan untuk kepentingan perusahaan, sesuai dengan maksud dan tujuan perusahaan serta mewakili perusahaan, baik di dalam maupun diluar pengadilan sesuai dengan ketentuan anggaran dasar.

²⁷ Juanda, Hukum Pemerintahan Daerah: *Pasang Surut Hubungan Antara DPRD dan Kepala Daerah*, Bandung: Alumni, 2004, hlm. 105-106.

²⁸ Busyra Azheri, Op. Cit., hlm. 59.

Direksi sebagai pihak yang ditujuk untuk mengurus perusahaan tunduk pada dua prinsip dasar, yaitu prinsip kepercayaan atau fidusia (*fiduciary duties*), dan prinsip kemampuan serta hati-hatian (*duty of skill and care*). Atas dasar prinsip tersebut, maka tanggung jawab perusahaan bersifat internal dapat dibedakan atas dua yaitu, tanggung jawab kepada pemegang saham atau pemodal dan kepada pekerja atau buruh.²⁹

1. Tanggung jawab kepada pemegang saham atau investor

Direksi atau pengurus sebagai organ dari ketua perusahaan, dimana ia tidak bertanggungjawab atas perbuatannya melainkan menjadi tanggung jawab diwakilinya, yaitu perusahaan terbatas (PT) yang bersangkutan.³⁰ Jadi pengurus suatu PT haruslah sebagai orang yang profesional yang sesuai dengan tugas dan wewenang sebagaimana diamanatkan, baik oleh UUPT maupun putusan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS).

Secara umum, maksud dan tujuan didirikannya perusahaan oleh para pemegang saham atau investor adalah untuk mendapatkan keuntungan (*profit orientate*). Oleh karena itu tanggungjawab perusahaan kepada pemegang saham atau investor meliputi beberapa hal, yaitu:

- a. Berkaitan dengan dividen yang berhak ia terima
- b. Berkaitan dengan harga saham di pasar
- c. Berhak atas sisa asset perusahaan dalam hal terjadinya kepailitan.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Rudhi Prasetya, *Kedudukan Mandiri Perusahaan Terbatas*, Citra Aditya, Bandung, 1995, hlm.206-207.

Jadi tanggung jawab perusahaan terhadap pemegang saham adalah agar perusahaan dapat mewujudkan maksud dan tujuannya, yaitu untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya dengan pertanggung jawaban keuntungan yang transparan, sehingga tanggung jawab ini dikatakan sebagai tanggung jawab secara ekonomi. Untuk itu, perusahaan harus berusaha agar kinerja ekonomisnya selalu baik dan sehat, sehingga mampu menghasilkan keuntungan maksimal (*maximization profit*).³¹

2. Tanggung Jawab Kepada Pekerja atau Buruh

Keberadaan pengurus suatu perusahaan tidak ada artinya tanpa adanya pekerja atau buruh. Keberadaan pekerja atau buruh mempunyai peranan yang sentral dalam pencapaian tujuan suatu perusahaan. Oleh karena itu, perusahaan harus bertanggung jawab atas pemenuhan hak-hak pekerja atau buruh. Bila dilihat dari undang-undang nomor 13 tahun 2003 tentang ketatanegaraan (UUK) terlihat begitu banyaknya tanggung jawab yang harus diemban oleh perusahaan terhadap pekerja atau buruh. Namun, menurut G. Velasquez ada dua masalah mendasar yang berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan terhadap pekerja atau buruh, yaitu masalah gaji dan kondisi kerja. Gaji dan kondisi kerja merupakan aspek kompensasi yang diterima pekerja atau buruh jasa yang ia berikan, dan keduanya berkaitan dengan masalah apakah pekerja atau buruh menyetujui akan kontrak kerja secara sukarela dan

³¹ *Ibid*, hlm. 207.

sadar serta sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.³²

Tanggung jawab perusahaan tentang gaji dan kondisi kerja ini berkaitan juga dengan Pasal 1602 buku III KUHPerdara, khususnya yang mengatur tentang perjanjian kerja yang menegaskan bahwa “si majikan diwajibkan membayar kepada si buruh upahnya pada waktu yang telah ditentukan”.

Apabila kewajiban tersebut tidak dipenuhi, maka majikan wajib mengganti kerugian yang menimpa buruh dalam menjalankan pekerjaannya, kecuali ia dapat membuktikannya bahwa tidak dipenuhinya kewajiban-kewajiban itu disebabkan oleh keadaan memaksa, atau bahwa kerugian tersebut sebagian besar disebabkan oleh kesalahan buruh sendiri.

Selain tanggung jawab perusahaan sebagaimana dimaksud di atas, masih banyak lagi tanggung jawab perusahaan dalam makna hak pekerja atau buruh yang harus diperhatikan oleh perusahaan, seperti, hak atas upah yang adil, hak untuk berserikat dan berkumpul, hak atas perlindungan keamanan dan kesehatan, hak untuk diproses hukum secara sah, hak untuk diperlakukan secara sama, hak atas rahasia pribadi, dan hak atas kebebasan suara hati.³³ Namun, dalam implementasinya hak-hak tersebut tergantung pada perkembangan ekonomi dan sosial budaya dimana perusahaan itu beroperasi.

³² Busyra Azheri, *Op., Cit.*, hlm.61.

³³ Sonny Keraf, *Etika Bisnis, Tuntutan dan Relevansinya*, Kanisius, Yogyakarta, 1998, hlm. 162.

Undang-Undang Ketenagakerjaan secara tegas mengatur tentang perlindungan, pengupahan, dan kesejahteraan pekerja atau buruh, seperti:³⁴

- a. Pasal 79 UUK, dimana pengusaha wajib memberi waktu istirahat dan cuti kepada pekerja atau buruh.
- b. Pasal 80 UUK, menegaskan bahwa perusahaan wajib memberikan kesempatan yang secukupnya kepada pekerja atau buruh untuk melaksanakan ibadah yang diwajibkan oleh agamanya.
- c. Pasal 82 UUK, menyatakan bahwa pekerja atau buruh perempuan berhak memperoleh istirahat selama dua setengah bulan sebelum saatnya melahirkan anak dan satu setengah bulan sesudah melahirkan menurut perhitungan dokter kandungan atau bidan. Pekerja atau buruh perempuan yang mengalami keguguran kandungan berhak memperoleh istirahat satu setengah bulan atau sesuai dengan surat keterangan dokter kandungan atau bidan.
- d. Pasal 85 UUK dimana perusahaan dapat memperkerjakan pekerja atau buruh untuk bekerja pada hari-hari libur resmi apabila jenis dan sifat pekerjaan tersebut harus dilaksanakan atau dijalankan secara terus menerus atau pada keadaan lain berdasarkan kesepakatan pekerja atau buruh dengan pengusaha.
- e. Pasal 86 UUK mengatur hak-hak pekerja atau buruh berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja. Dalam ketentuan ini ditegaskan bahwa

³⁴ Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan.

perusahaan bertanggung jawab atas keselamatan dan kesehatan kerja, moral dan kesusilaan dan perlakuan yang sesuai dengan harkat dan martabat manusia serta nilai-nilai agama.

- f. Pasal 87 UUK menegaskan bahwa perusahaan wajib menerapkan sistem manajemen keselamatan dan kesejahteraan kerja yang terintegrasi dengan sistem manajemen perusahaan.
- g. Pasal 88 ayat 3 UUK berkaitan dengan sistem pengupahan meliputi: a. upah minimum, b. upah kerja lembur, c. upah tidak masuk kerja karena berhalangan, d. upah tidak masuk kerja karena melakukan kegiatan lain di luar pekerjaannya, e. upah karena menjalankan hak waktu istirahat kerjanya, f. bentuk dan cara pembayaran upah, g. denda dan potongan upah, h. hal-hal yang dapat diperhitungkan dengan upah, i. struktur dan skala pengupahan yang proporsional, j. upah untuk pembayaran pesangon, dan k. upah untuk perhitungan pajak penghasilan.³⁵

Berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan dalam upaya peningkatan kesejahteraan pekerja atau buruh, dalam Pasal 101 UUK ditegaskan bahwa perusahaan harus memfasilitasi dibentuknya koperasi. Selain itu, dalam upaya memperjuangkan hak-hak mereka, pekerja/buruh berhak membentuk dan menjadi anggota serikat pekerja atau serikat buruh. Dalam melaksanakan fungsi maksud, serikat pekerja atau buruh berhak menghimpun dan mengelola keuangan serta

³⁵ Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan.

mempertanggungjawabkan keuangan serta mempertanggungjawabkan keuangan organisasi termasuk dana mogok.

Berdasarkan hal tersebut di atas, seyogyanya peraturan perusahaan yang berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan terhadap pekerja atau buruh memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Larangan praktik diskriminasi.
- b. Menjamin kesehatan, keamanan dan keselamatan kerja.
- c. Memberi gaji atau upah yang adil.
- d. Larangan memberhentikan pekerja atau buruh dengan semena-mena.³⁶

Selain keempat hal tersebut, dalam peraturan perusahaan perlu juga diatur mengenai:

- a. Menciptakan komunikasi atas dasar kejujuran dengan pekerja dan terbuka dalam memberikan informasi.
- b. Setiap konflik yang terjadi dalam perusahaan diselesaikan atas dasar musyawarah.
- c. Mendorong dan membantu pekerja dalam upaya mengembangkan pengetahuan dan keterampilan.

b. Tanggung Jawab Perusahaan Bersifat Eksternal

Tanggung jawab perusahaan bersifat eksternal adalah tanggung jawab perusahaan yang timbul dari akibat hukum aktifitasnya, baik terhadap pihak ke tiga dan lingkungan di mana perusahaan beroperasi. Dalam hukum keperdataan

³⁶ K. Bertens, *Pengantar Etika Bisnis*, Kanisius, Yogyakarta, 2000, hlm. 184.

prinsip-prinsip tanggung jawab yang timbul sebagai akibat hukum dari aktifitas usaha suatu perusahaan dapat dikelompokkan atas dua hal yaitu tanggung jawab yang timbul karena perjanjian dan karena ketentuan Undang-undang.³⁷

1. Tanggung Jawab Karena Perjanjian atau Kontrak

Setiap perjanjian yang dibuat perusahaan merupakan ketentuan yang bersifat mengikat sebagaimana ditegaskan Pada Pasal 1338 KUHPerdara sebagai berikut:

- a. Semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-undang bagi mereka yang membuatnya.
- b. Persetujuan-persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak atau karena alasan-alasan yang oleh Undang-undang dinyatakan cukup untuk itu.
- c. Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Berdasarkan ketentuan Pasal 1338 KUHPerdara, tidak ada alasan bagi para pihak untuk tidak melaksanakan apa yang telah mereka sepakati. Ketentuan ini dikenal dengan asas "*pacta sunt servanda*" (perjanjian yang dibuat secara sah mengikat para pihak). Bagi pihak yang tidak melaksanakan isi perjanjian ini disebut melakukan wanprestasi.³⁸ Setiap pihak yang melakukan wanprestasi bisa dimintakan pertanggungjawaban sesuai dengan apa yang telah disepakati dalam perjanjian. Dengan demikian, tanggung jawab yang lahir atas dasar perjanjian bisa

³⁷ Busyra Azheri, *Op., Cit.*, hlm. 68.

³⁸ Wanprestasi adalah apabila salah satu pihak tidak melaksanakan prestasi sebagaimana yang telah ditetapkan dalam suatu perjanjian atau kontrak.

disebut sebagai tanggung jawab hukum, sepanjang memenuhi syarat sah suatu perjanjian.

Berkaitan dengan ketentuan Pasal 1338 Tom Connon menyatakan bahwa pada saat suatu perusahaan memulai aktivitas usahanya, maka pada saat yang bersamaan itu pula lahirnya kontrak sosial antara perusahaan dengan masyarakat.³⁹

2. Tanggung Jawab Karena Undang-undang

Masyarakat pasca industri mengalami perubahan yang mendasar mengenai dunia bisnis, hal ini terlihat dari tujuan dan asumsi mereka mengenai strategi sumber daya, yaitu dari *finansial capital* menjadi *human capital*, dari memperoleh keuntungan secara maksimal berubah menjadi manusia sebagai sasaran utama dan sasaran akhir.⁴⁰ Dengan kata lain, pendekatan dunia usaha lebih mengedepankan pendekatan para pihak-pihak yang berkepentingan (*stakeholder*). *Stakeholder* meliputi pelanggan, pengelola perusahaan atau manajemen perusahaan, pekerja, pemegang saham, pemasok, pesaing, masyarakat dan lain-lain.

Pendekatan *stakeholder* ini tidak akan ada artinya apabila perusahaan dalam mewujudkan tujuan bisnisnya tidak tunduk pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hal ini terlihat dari proses pendirian sampai dengan aktifitas perusahaan itu sendiri, baik berkaitan dengan syarat

³⁹ Tom Connon, *Corporate Responsibility*, Terjemahan, Jakarta: Alex Media Komputindo, 1992, hlm. 33.

⁴⁰ Sri Rejeki Hartono, *Op.Cit.*, hlm. 4.

formal maupun materil. Seperti syarat formal, dimana setiap perusahaan harus didaftarkan, memiliki izin usaha, memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP), dan lain-lain. Sedangkan syarat materil, berkaitan dengan pendirian perusahaan di mana harus dipenuhi syarat-syarat seperti akta pendirian atau anggaran dasar, nama perusahaan dan lain sebagainya.

2. Tanggung jawab Perusahaan dalam makna *Responsibility*

Responsibility (tanggung jawab) yaitu terdiri dari dua suku kata yaitu *response* (tanggapan) dan *ability* (kemampuan), sehingga pada dasarnya tanggung jawab menunjukkan kemampuan yang dimiliki seseorang atau sebuah organisasi perusahaan untuk memberikan tanggapan terhadap berbagai hal yang dimintakan tanggapannya kepada orang atau perusahaan tersebut terhadap pihak lain.⁴¹

Responsibility berarti “*the state of being answerable for an obligation, and includes judgement, skill, ability and capacity.*”⁴² Dalam terjemahan bebasnya kurang lebih berarti “hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan, keahlian, kemampuan dan kecakapan”. Selain itu *responsibility* juga berarti “*the obligation on answer for an act done, and to repair or otherwise make restitution for any injury it may have caused.*”⁴³ Dalam terjemahan bebasnya kurang lebih berarti “kewajiban bertanggungjawab atas undang-undang yang dilaksanakan, dan memperbaiki atau sebaliknya memberi ganti rugi atas kerusakan apa pun yang telah ditimbulkan”.

⁴¹ Ismail Sholihin, *pengantar bisnis : pengenalan praktis dan study kasus*, Jakarta Kencana, 2006, hlm. 109.

⁴² Busyra Azheri, *Op.Cit.*, hlm. 85.

⁴³ *Ibid.*, hlm. 86.

Sedangkan menurut Burhanudin Salam menjelaskan bahwa tanggung jawab yaitu: “*responsibility is having the character of a free moral agent: capable of determining one’s acts;capable deterred by consideration of sanction or consequences*” dari pengertian ini dapat dicatat dua hal yaitu:

- a. Harus ada kesanggupan untuk menempatkan sesuatu perbuatan.
- b. Harus ada kesanggupan untuk memikul risiko dari sesuatu perbuatan.⁴⁴

Bila kata tanggung jawab dalam makna *responsibility* dilihat secara filosofis terdapat tiga unsur yaitu:

- a. Kesadaran (*awareness*)

Berarti tahu, kenal, mengerti dapat memperhitungkan arti, guna sampai kepada soal akibat perbuatan atau pekerjaan yang dihadapi. Dengan kata lain, seseorang baru dapat dimintai pertanggungjawaban, bila yang bersangkutan sadar tentang apa yang dilakukannya.

- b. Kecintaan atau kesukaan (*affection*)

Berarti suka, menimbulkan rasa kepatuhan, kerelaan dan kesediaan berkorban. Rasa cinta timbul atas dasar kesadaran, apabila tidak ada kesadaran berarti rasa kecintaan tidak akan muncul. Jadi cinta timbul atas dasar kesadaran, atas kesadaran inilah lahirnya rasa tanggung jawab.

- c. Keberanian (*bravery*)

Berarti merupakan suatu rasa yang didorong keikhlasan tidak ragu-ragu dan tak takut dengan rintangan. Suatu, keberanian mesti disertai dengan

⁴⁴ Baharuddin Salam, *Etika Moral, Asas Moral dalam Kehidupan Sosial Manudia*, Renika Cipta, Jakarta, 1997, hlm.28-29.

perhitungan, pertimbangan, dan kewaspadaan atas segala kemungkinan.

Dengan demikian, keberanian itu timbul atas dasar tanggung jawab.⁴⁵

Tanggung jawab sosial merujuk pada kewajiban-kewajiban sebuah organisasi untuk melindungi dan memberikan kontribusi kepada masyarakat dimana ia berada, sebuah organisasi ia mengemban tanggung jawab sosial dalam tiga domain, yaitu: pelaku organisasi, pada lingkungan alam, pada kesejahteraan sosial secara umum.⁴⁶

Secara umum, prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:⁴⁷

1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan (*Liability based on fault*)

Prinsip ini adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum perdata khususnya Pasal 1365 KUHPerdata tentang Perbuatan Melawan Hukum, berbunyi:

“Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut.”

Definisi tersebut memberi pengertian bahwa perbuatan melawan hukum ini tidak hanya perbuatan positif, tetapi juga perbuatan negatif yang meliputi tidak berbuat sesuatu yang seharusnya menurut hukum orang harus

⁴⁵ *Ibid*, hlm. 33-34.

⁴⁶ Rafik Isa, *Etika Bisnis Islami*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2004, hlm. 63.

⁴⁷ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, PT. Sinar Grafika, Jakarta: 2008 hlm.92.

berbuat. Pengertian kesalahan disini adalah pengertian umum, yaitu baik karena kesengajaan maupun karena kelalaian. Adapun yang menjadi ukuran atau kriteria perbuatan pelaku adalah perbuatan manusia normal yang dapat membedakan kapan dia harus melakukan sesuatu dan kapan dia tidak melakukan sesuatu.⁴⁸

Vicarious liability mengandung pengertian, majikan bertanggung jawab atas kerugian pihak lain yang ditimbulkan oleh orang atau karyawan yang dibawah pengawasannya. *Corporate liability* memiliki pengertian yang sama dengan *vicarious liability*. Menurut doktrin ini, lembaga yang menaungi suatu kelompok pekerja mempunyai tanggung jawab terhadap tenaga yang diperkerjakannya.

Persoalan semacam ini tidaklah sederhana, karena dalam praktek belum tentu setiap pengangkut bersedia akan mengakui kesalahannya. Jika demikian, maka pihak penumpang, pengirim atau penerima barang atau pihak ketiga tidak boleh bertindak sepihak dan harus dapat membuktikan bahwa kerugian terjadi karena kesalahan pengangkut. Pembuktian tersebut dilakukan di Pengadilan untuk diputus oleh hakim.⁴⁹

2. Prinsip Praduga untuk Selalu Bertanggung Jawab (*presumption of liability*)

Menurut prinsip ini, tergugat (pengangkut) dianggap bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul, tetapi tergugat dapat membebaskan tanggung jawabnya, apabila ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak

⁴⁸ E. Saefullah Wiradipradja, *Op. Cit*, hlm. 22-23.

⁴⁹ JOM Fakultas Hukum Volume III Nomor 1 Februari 2016

bersalah (*absence of fault*). Pada dasarnya prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan, tetapi dengan pembalikan beban pembuktian kepada pihak tergugat.⁵⁰

Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab sampai ia dapat membuktikan ia tidak bersalah. Jadi, beban pembuktian ada pada si tergugat. Apabila pihak tergugat tidak dapat membuktikan kesalahan pengangkut, maka ganti rugi tidak akan diberikan. Berkaitan dengan prinsip tanggung jawab ini, dalam doktrin hukum pengangkutan dikenal empat variasi:

- a) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab kalau ia dapat membuktikan, kerugian ditimbulkan oleh hal-hal diluar kekuasaannya.
- b) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, ia mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian.
- c) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, kerugian yang timbul bukan karna kesalahannya.
- d) Pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerugian itu ditimbulkan oleh kesalahan penumpang atau kualitas barang yang tidak baik.

Dalam KUHD menganut prinsip tanggung jawab praduga. Dalam ketentuan Pasal 468 ayat 2 KUHD berbunyi:

⁵⁰ Khairandy Ridwan, Op. Cit., hlm. 380.

“Apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali ia dapat membuktikan bahwa diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya.”⁵¹

Dengan demikian bahwa prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian yang artinya bahwa pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa ia tidak bersalah atau lalai maka ia akan dibebaskan dari tanggung jawab.

3. Prinsip Praduga untuk Tidak Selalu Bertanggung Jawab (*presumption nonliability principle*)

Prinsip ini merupakan kebalikan dari prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab. Prinsip ini hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas.⁵² Prinsip ini lebih diterapkan pada kasus-kasus seperti kasus yang dimana apabila terjadi suatu kecelakaan lalu lintas yang mempunyai peran aktif dalam melakukan pembuktian adalah pihak penggugat.

⁵¹ Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

⁵² Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, PT. Sinar Grafika, Jakarta: 2008 hlm. 95.

Berdasarkan penjelasan tersebut dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, penerapan prinsip ini dapat dilihat dari pasal 194 ayat (1) yang menyatakan bahwa perusahaan angkutan umum tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan Perusahaan Angkutan Umum sehingga ia dapat menuntut ganti kerugian yang ia derita.

4. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*strict liability*)

Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) sering diidentikan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*). Dengan begitu para ahli membedahkan kedua terminologi diatas.⁵³ Ada pendapat mengatakan *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Tetapi, ada pengecualian yang memungkinkan dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya dalam keadaan *force majeure*. Sebaliknya *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualian.

Asas tanggung jawab mutlak merupakan salah satu jenis pertanggung jawaban perdata (*Civil Liability*).⁵⁴ Tanggung jawab perdata merupakan suatu instrumen hukum perdata dalam konteks penegakkan hukum untuk mendapatkan ganti kerugian pada kasus tersebut.

5. Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability principle*)

⁵³ Shidarta, 2000, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT. Grasindo, Jakarta, hlm. 63.

⁵⁴ Salim H.S, *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*, PT. Sinar Grafika, Jakarta: 2008, hlm45

Prinsip ini berhubungan dengan semua prinsip tanggung jawab yang telah dikemukakan, yaitu baik *based of fault*, *presumption of liability* maupun *absolute liability*. Pembatasan tanggung jawab pengangkut pada dasarnya merupakan batasan dalam jumlah ganti rugi yang harus dijabarkan dalam ketentuan perundangan dibidang angkutan.

Beberapa alasan digunakannya prinsip ini yaitu:

- a) Dalam kegiatan pengangkutan risiko terbesar ada pada pengangkut, maka sudah sepantasnya risiko itu dibatasi, walaupun mungkin dipandang dari sudut moral, pembatasan tanggung jawab terhadap korban yang mengalami kerugian baik menderita luka-luka atau meninggal adalah tidak pantas.
- b) Pengangkut tidak boleh mengadakan syarat-syarat perjanjian pengangkutan yang meniadakan tanggung jawabnya
- c) Adanya limit tertentu sebagai dasar untuk menyelesaikan tuntutan ganti rugi dengan secepat-cepatnya dan semudah-mudahnya tanpa harus meminta perantaraan hakim lagi. Setidaknya pencantuman limit ganti rugi dalam perundang-undangan dibidang angkutan akan memberikan pedoman yang jelas baik bagi pengangkut maupun pihak yang menuntut ganti rugi mengenai ganti rugi yang harus dibayarkan.

Menurut kamus administrasi, *responsibility* adalah keharusan seseorang untuk melaksanakan secara layaknya apa yang telah diwajibkan kepadanya. Selain itu disebutkan juga bahwa pertanggungjawaban mengandung makna bahwa

meskipun seseorang mempunyai kebebasan dalam melaksanakan sesuatu tugas yang dibebankan kepadanya, namun ia tidak dapat membebaskan diri dari hasil atau akibat kebebasan perbuatannya, dan ia dapat dituntut untuk melaksanakan secara layak apa yang diwajibkan kepadanya.⁵⁵

Pada sisi lain Pinto menegaskan bahwa *responsibility* ditujukan pada indikator penentu atas lahirnya suatu tanggung jawab, yakni suatu standar yang telah ditentukan terlebih dahulu dalam suatu kewajiban harus ditaati. Jadi prinsip tanggung jawab dalam arti *responsibility* lebih menekankan pada suatu perbuatan yang harus atau wajib dilakukan secara sadar dan siap untuk menanggung segala risiko dan atau konsekuensi apa pun dari perbuatan yang didasarkan atas moral tersebut. Dengan kata lain *responsibility* merupakan tanggung jawab dalam arti luas yaitu tanggung jawab yang hanya disertai sanksi moral. Sehingga tidak salah apabila pemahaman sebagian pelaku usaha dan/atau perusahaan terhadap CSR hanya sebatas tanggung jawab moral yang mereka wujudkan dalam bentuk *philanthropy* maupun *charity*.⁵⁶

Mengingat perusahaan sebagai subjek hukum dalam makna *rechts persoon* dalam aktivitas usahanya sudah barang tentu akan melakukan berbagai hubungan hukum (*rechts betrekking*) antar subjek hukum. Hubungan hukum itu sendiri merupakan suatu peristiwa yang diatur dalam hukum. Dalam hal ini akan terjadi interaksi antara subjek hukum yang akan melahirkan hak dan kewajiban (*rechten*

⁵⁵ Arifin P. Suria Atmadja, *Mekanisme Pertanggungjawaban Keuangan Negara*, Gramedia, Jakarta, 1986, hlm. 44-45.

⁵⁶ Busya Azheri, *Op., Cit.*, hlm. 87.

en plichten). Di sinilah peran hukum dibutuhkan untuk mengatur dan menata hubungan tersebut, agar hak dan kewajiban masing-masing pihak dapat ditegakkan dan sekaligus dilindungi (*bescherming*), karena hukum diciptakan untuk mewujudkan keadilan, kemanfaatan dan kepastian. Pada saat, subjek hukum melalaikan kewajiban hukum yang lain, kepada subjek hukum yang melalaikan kewajiban dan melanggar hak dibebani tanggung jawab, baik dalam makna *liability* atau *responsibility*.

Jadi dapat disimpulkan bahwa perbedaan antara tanggung jawab dalam makna *responsibility* dengan tanggung jawab dalam makna *liability* pada prinsipnya hanya terletak pada sumber pengaturannya. Jika tanggung jawab itu belum ada pengaturannya secara eksplisit dalam suatu norma hukum, maka termasuk dalam makna *responsibility*. Sebaliknya, jika tanggung jawab itu benar diatur dalam norma hukum, maka termasuk dalam makna *liability*.⁵⁷

B. Tinjauan Umum Tentang Angkutan Umum

Menurut H.M.N. Purwosutjipto pada buku yang berjudul *Pengertian Pokok Hukum Dagang, Buku 3 Hukum Pengangkutan* perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran antara perjanjian pelayanan berkala dengan perjanjian penyimpanan (*bewaargeving*) yang di dalamnya terdapat unsur pemberian kuasa (*lastgeving*).⁵⁸ Perjanjian pelayanan berkala terjadi karena hubungan antara pengangkut dan pengirim tidak berlangsung terus-menerus, melainkan hanya pada saat tertentu di kala pengirim hendak mengirimkan barang.

⁵⁷ *Ibid.* hlm. 88.

⁵⁸ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang*, hlm. 7-10.

Pengangkutan Melalui Jalur Darat, salah satu dasar hukum angkutan darat yaitu UU nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.⁵⁹

1. Macam-macam Angkutan

Abbas Salim membagi angkutan yang digunakan yang dapat di klasifikasikan menurut unsur-unsur operasional dalam beberapa golongan seperti:

a. Angkutan Darat

Angkutan darat terdiri dari 3 macam yaitu angkutan jalan raya, angkutan kereta api, angkutan sungai, danau dan penyeberangan.⁶⁰

b. Angkutan Laut

Hukum pengangkutan di laut adalah bagian atau lingkungan keperdataan dari hukum laut karena apabila kita berbicara tentang hukum laut hal ini tidak hanya terbatas pada lingkungan hukum privatnya saja tetapi juga meliputi hal-hal termasuk lingkungan hukum publik dari hukum laut itu.⁶¹

Angkutan laut mempunyai fungsi untuk pengoperasian pelayaran dalam negeri dan luar negeri dengan menaikkan kualitas pelayanan jasa-jasa angkutan, dalam bidang operasi meningkatkan produktifitas angkutan laut, penyediaan fasilitas pelabuhan untuk berlabuh kapal-kapal dan dalam

⁵⁹ *Ibid.*, hlm. 7-10.

⁶⁰ Abbas Salim, *Op. Cit*, hlm. 102.

⁶¹ Achmad Ichsan, *Op. Cit*, hlm. 460.

operasional angkutan laut sasaran utama ialah pemerataan ekonomi nasional dalam pembangunan.

c. Angkutan Udara

Angkutan udara mempunyai fungsi sebagai penyedia jasa angkutan udara serta meningkatkan pelayanan, peningkatan armada atau pesawat udara serta menjaga keselamatan penumpang selaku pemakai jasa dan pengembangan jasa-jasa angkutan udara atas dasar pertumbuhan ekonomi.⁶²

Kemajuan komunikasi antar negara maka soal hubungan melalui udara menjadi sangat meningkat yang menumbuhkan hubungan hukum lalu lintas udara nasional yang berciri internasional, bahkan dapat dikatakan hukum nasional lalu lintas udara hanya merupakan penerapan dan penyesuaian dari hukum lalu lintas internasional internasional yang dimuat dalam berbagai perjanjian antar negara. Sumber hukum yang utama dari ketentuan-ketentuan mengenai pengangkutan udara adalah yang tercantum dalam "perjanjian yang diadakan di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929", yang penerapannya di Indonesia diatur dalam ordonnantie pengangkutan udara. Di Indonesia mulai berlaku sejak tanggal 1 Mei 1939.

2. Pengertian Angkutan Umum

Pengertian Angkutan menurut Undang Undang Lalu Lintas Dan Angkutan jalan yaitu perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain

⁶² *Ibid.*, hlm. 104.

dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.⁶³ Angkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan/barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan) kendaraan yang harus diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan dengan jumlah barang maupun orang yang memerlukan angkutan. Jika dirumuskan dalam suatu kalimat yang dimaksud angkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat tempat pemuatan yang diangkat ke tempat tujuan dan diturunkan ke tempat yang telah ditetapkan.⁶⁴

Angkutan umum adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan untuk umum dengan dipungut bayaran.

Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau membayar. Juga dikatakan bahwa yang termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.⁶⁵ Angkutan umum ada untuk tujuan menyelenggarakan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat dan ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, nyaman, cepat dan murah.

Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya

⁶³ Pasal 1 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

⁶⁴ H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan* berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008, Jakarta: Rajawali Press, 2011, hlm. 5-6.

⁶⁵ Warpani, Suwardjoko. *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Bandung: Penerbit ITB, 1990

penumpang dapat ditekan serendah mungkin.⁶⁶ Angkutan penumpang merupakan angkutan massal sehingga perlu ada kesamaan diantara para penumpang seperti kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian tetapi kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap sehingga pelayanan angkutan umum terhadap penumpang akan berjalan dengan baik sehingga dapat tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Pemerintah mempunyai peran penting dan campur tangan khusus untuk mewujudkan keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan guna mencapai pelayanan angkutan umum penumpang yang sesuai dengan Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3. Asas Angkutan Umum

Dalam setiap Undang-undang yang dibuat pembentuk Undang-undang, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip yang mendasari diterbitkannya Undang-undang tersebut. Asas-asas hukum merupakan fondasi suatu Undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Bila asas-asas dikesampingkan, maka runtuhlah bangunan Undang-undang itu dan segenap peraturan pelaksanaannya.⁶⁷

Ada beberapa asas-asas dalam angkutan umum :

- a. Asas Koordinasi

⁶⁶ Warpani, P. Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: Penerbit ITB, 2002

⁶⁷ Yusuf Shofie, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002, hlm. 25.

Asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan walaupun perjanjian pengangkutan merupakan "pelayanan jasa", asas subordinasi antara buruh dan majikan pada perjanjian perburuan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan.

b. Asas Campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpan barang dari pengirim kepada pengangkut, dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Jika dalam perjanjian pengangkutan tidak diatur lain, maka diantara ketentuan ketiga jenis perjanjian itu dapat diberlakukan. Hal ini ada hubungannya dengan asas konsensual.

c. Asas Tidak Ada Hak Retensi

Penggunaan hak retensi sangat bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan karena penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkut sendiri seperti penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang.

4. Sistem Angkutan Umum

Secara umum ada 2 kelompok besar sistem angkutan umum, yaitu:⁶⁸

a. Sistem Setoran

⁶⁸ http://eprints.undip.ac.id/17982/1/JOHAN_PAUL_ENGELBERTHUS_ANGGOMAN.pdf hlm 62

Sistem setoran yaitu sistem yang biasanya diterapkan oleh perusahaan swasta di bidang angkutan dengan orientasi kepada jumlah pendapatan, termasuk juga yang mengoperasikan bus-bus besar dan memberikan target kepada pengemudi yang dikenal dengan istilah populer "setoran". Sistem setoran tidak hanya membuat para pengemudi menjadi ofensif, tetapi juga lepas kendali dari atasannya yaitu operator. Kondisi ini yang membuat pengemudi tidak bisa mengoperasikan busnya dengan tertib dan mematuhi jadwal perjalanan. Mereka justru didorong untuk melanggar peraturan, tanpa memperdulikan keselamatan penumpang.

b. Sistem Rute Metoda Baru

Sistem ini merupakan sistem baru dan masih asing bagi masyarakat yang diujicobakan pada ruas Rawamangun-Pasar Baru sejak 12 Agustus 1991. Walaupun masih bersifat percontohan namun hasilnya bisa berjalan mulus, sesuai hasil evaluasi pada bulan November 1991 menunjukkan bahwa sambutan penumpang di ruas jalan tersebut amat baik. Bus-bus RMB yang di dalamnya hanya ada seorang pengemudi sebagai satu-satunya awak, beroperasi menurut jadwal tetap, menaikkan dan menurunkan penumpang hanya pada tempat-tempat resmi, meminta penumpang untuk naik lewat pintu depan dan langsung membayar ongkos ke dalam kotak dengan uang pas dan turun lewat pintu belakang. Pintu-pintu selalu tertutup dan dibuka oleh pengemudi lewat kendali jauh.⁶⁹

⁶⁹ Suryawan, dalam MTI 1996:135

5. Permintaan terhadap Angkutan Umum

Menurut Morlok E.K. transportasi manusia pada dasarnya bukanlah merupakan tujuan akhir, melainkan dilakukan dalam rangka mencapai suatu tujuan lain. Oleh karena itu permintaan atau jasa transportasi merupakan permintaan atau jasa transportasi merupakan permintaan turunan (*Derived Demand*) yang timbul akibat adanya permintaan atau komoditas atau jasa lain.⁷⁰ Pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi ini diturunkan dari dua hal, yaitu:

1. Kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan kegiatan seperti, bekerja, sekolah, ibadah, belanja, dll.
2. Permintaan akan barang tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan.

Untuk angkutan penumpang, karakter turunan dari permintaan dicerminkan pada faktor-faktor yaitu:

1. Jenis jenis kegiatan yang mempengaruhi suatu tempat atas tingkat pencapaian tujuan perjalanan di tempat itu.
2. Biaya untuk mencapai tempat tujuan dari tempat asal penumpang.
3. Karakteristik alat transportasi sebagai faktor utama dalam menentukan moda dan rute yang akan ditempuh.
4. Jumlah orang atau penduduk.
5. Penghasilan penduduk.

6. Pengguna Angkutan Umum

⁷⁰ Morlok, E.K., *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, (Terjemahan John K Naimin). Jakarta: Erlangga, 1998.

Menurut Miro, 2008 dalam Ardiansyah, 2015 menyatakan bahwa masyarakat pelaku perjalanan (konsumen jasa transportasi) dapat dikelompokkan ke dalam dua kelompok pengguna, yaitu:⁷¹

a. Golongan Paksawan (captive)

Golongan Paksawan (captive) merupakan jumlah terbesar di negara berkembang, yaitu golongan masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum, karena ketiadaan mobil pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke bawah (miskin atau ekonomi lemah).

b. Golongan Pilihan (choice)

Golongan Pilihan (choice) merupakan jumlah terbanyak di Negara-negara maju, yaitu golongan masyarakat yang mempunyai kemudahan (akses) ke kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke atas (kaya atau ekonomi kuat).⁷²

7. Karakteristik Pengguna Angkutan Umum

Karakteristik Pengguna Angkutan Umum terdiri dari variabel-variabel yang memberi kontribusi pada pengguna dalam memilih moda angkutan umum. Menurut Bruton, variabel-variabel tersebut di antaranya adalah:⁷³

⁷¹ Ardiansyah, *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr Moestopo Beragama: Jakarta Pusat, 2015.

⁷² Miro, Fidel, *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*, Erlangga, Jakarta, 2005, hlm. 116.

⁷³ Bruton. M. J, *Introduction to Transportation Planning*, Melbourne, Hutchinson, 1985

- a. Variabel pendapatan (*income*), berupa daya beli sang pelaku perjalanan untuk membiayai perjalanannya entah dengan mobil pribadi atau angkutan umum.
- b. Variabel kepemilikan kendaraan (*car ownership*), berupa tersedianya kendaraan pribadi sebagai sarana melakukan perjalanan.
- c. Variabel kondisi kendaraan pribadi (tua, jelek, baru, dan lain-lain).
- d. Variabel kepadatan pemukiman (*density of residential development*).
- e. Variabel sosial ekonomi lainnya, seperti struktur dan ukuran keluarga (pasangan muda, punya anak, pensiun, atau bujangan dan lain-lain), usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, punya lisensi mengemudi (SIM) atau tidak, dan lain sebagainya.⁷⁴

C. Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas Beserta Pengaturannya

Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menjelaskan bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.⁷⁵

⁷⁴ http://eprints.undip.ac.id/17982/1/JOHAN_PAUL_ENGELBERTHUS_ANGGOMAN.pdf

⁷⁵ Pasal 1 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

a. Asas Transparan

Keterbukaan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Asas Akuntabel

Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.

c. Asas Berkelanjutan

Penjamin kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis lain kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

d. Asas Partisipatif

Pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

e. Asas Bermanfaat

Semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

f. Asas Efisien dan Efektif

Pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.

g. Asas Seimbang

Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan penyelenggara.

h. Asas Terpadu

Penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina.

i. Asas Mandiri

Upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan :

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, terpadu dengan moda angkutan lain untuk memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.⁷⁶

⁷⁶ Pasal 3 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-undang lalu lintas berlaku untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

- a. Kegiatan gerak pindah kendaraan, orang dan/atau barang di jalan
- b. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan, dan
- c. Kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan.⁷⁷

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh pemerintah, pemerintah daerah, badan hukum dan/atau masyarakat. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan oleh pemerintah dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:

- a. Urusan pemerintah di bidang jalan, oleh kementerian Negara yang bertanggung jawab di bidang jalan.
- b. Urusan pemerintah di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian Negara yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

⁷⁷ Pasal 4 UU NO. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- c. Urusan pemerintah di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian Negara yang bertanggung jawab di bidang industri.
- d. Urusan pemerintah di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan oleh kementerian Negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi, dan
- e. Urusan pemerintah di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh kepolisian Negara republik Indonesia.⁷⁸

D. Tinjauan Umum Tentang Trans Metro Pekanbaru

1. Sejarah Trans Metro Pekanbaru

Sejak pertengahan Juni 2009, Kota Pekanbaru telah memiliki fasilitas angkutan umum dengan mengedepankan paradigma pelayanan angkutan umum yang baru dan berbeda dari sistem sebelumnya. Pemerintah Kota Pekanbaru bekerja sama dengan Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, meluncurkan sistem angkutan umum massal berbasis bus, yaitu sistem bus Rapi Transit dinamakan Trans Metro Pekanbaru untuk memberikan pelayanan angkutan umum bagi warga Kota Pekanbaru dan wilayah sekitarnya.⁷⁹

Pengelolaan Trans Metro Pekanbaru dilaksanakan oleh PD. Pembangunan Pekanbaru, dibawah Koordinator dan Pengawasan Dinas Perhubungan Kota

⁷⁸ Pasal 7 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁷⁹ Standar Pelayanan Minimum, PD. Pembangunan Trans Metro Pekanbaru, tahun 2014.

Pekanbaru. Sebanyak 75 (tujuh puluh lima) unit armada bus, salah satu tujuan penting dalam mengembangkan sistem angkutan umum masal adalah menciptakan kesinambungan proses dalam pelayanan dan operasional yang berkaitan dengan kebutuhan publik.

Supaya berkelanjutan proses tersebut dapat terlaksana dengan baik dan guna meningkatkan kinerja PD Pembangunan Pekanbaru sebagai pengelola Trans Metro Pekanbaru, pemerintah Kota Pekanbaru berencana untuk menerapkan pola pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah. Pelayanan publik yang terjangkau tanpa berorientasi kepada keuntungan, perlu didukung dengan suatu standar pelayanan yang menjamin kualitas pelayanan publik yang disediakan oleh pemerintah sebagai salah satu indicator kesejahteraan masyarakat.

2. Visi dan Misi Perusahaan

Bagi suatu perusahaan visi dan misi memiliki peranan yang sangat penting untuk menentukan arah kebijakan dan tujuan perusahaan yang ingin dicapai. Maka dari itu adapun visi dan misi perusahaan adalah sebagai berikut:⁸⁰

- a. Visi

⁸⁰ <http://repository.uin-suska.ac.id/2697/3/BAB%20II.pdf>

Untuk memastikan bahwa kebutuhan publik akan layanan angkutan umum yang baik dapat disediakan dengan standar yang minimal bagi masyarakat.

b. Misi

1. Melaksanakan pelayanan angkutan umum masal di perkotaan yang aman, nyaman, terjadwal dan andal.
2. Mewujudkan kemandirian pengelolaan yang profesional.
3. Mewujudkan pola kinerja petugas dan operator.
4. Melaksanakan reformasi sistem angkutan umum dan budaya penggunaan angkutan umum.
5. Memberikan solusi terhadap permasalahan angkutan umum disektor angkutan umum.
6. Mengembangkan sistem angkutan umum yang terintegritas.
7. Mengembangkan struktur institusi yang berkesinambungan.
8. Mengembangkan sistem kelembagaan dengan berlandaskan akuntabilitas dan transparan.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Tanggung Jawab Perusahaan Trans Metro Pekanbaru Terhadap Kecelakaan Dalam Pengangkutan Penumpang

Transportasi merupakan hal yang sudah lumrah ditemukan di banyak tempat. Seluruh wilayah di Indonesia memiliki alat transportasi yang saling menghubungkan satu tempat dengan tempat yang lainnya. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.⁸¹

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.⁸² Transportasi merupakan alat yang memiliki esensi yaitu untuk mempermudah aktivitas masyarakat dalam mencapai lokasi tujuan. Kemajuan zaman menuntut manusia untuk berlaku cekatan dan memiliki totalitas dalam beraktivitas. Transportasi sudah menjadi kebutuhan primer yang melekat dengan seluruh aktivitas manusia. Hal ini dikarenakan kedekatan manusia dengan aktivitasnya seakan-akan tak terbatas.

⁸¹ Muhammad Abdulkadir, *Op. Cit.*, 1998, hlm. 7.

⁸² Abbas Salim, *Op. Cit.*, hlm. 6.

Berdasarkan pengetahuan penumpang menjelaskan tentang Tanggung Jawab Perusahaan Daerah Trans Metro Terhadap Kecelakaan disaat pengangkutan adalah sebagai berikut:

Tabel III.I
Tanggung Jawab Perusahaan Daerah Trans Metro Terhadap Kecelakaan Disaat Pengangkutan

No	Kuesioner	Jawaban Responden	Persentase %
1	Ada	5	20%
2	Tidak Ada	15	80%
	Jumlah	20 orang	100%

Sumber : Data Olahan 2021

Pada table di atas, diketahui pengetahuan penumpang menjelaskan tentang Tanggung Jawab Perusahaan Daerah Transmetro Terhadap Kecelakaan disaat pengangkutan yaitu tidak ada, hal ini dapat dibuktikan bahwa dari hasil jawaban penumpang menjawab tidak ada sebanyak 25 orang dari 30 responden atau 80%. Dari keterangan tersebut dapat penulis katakan bahwa tanggung jawab perusahaan Daerah Trans Metro Terhadap Kecelakaan disaat pengangkutan tidak ada dilakukan pihak pengangkut karena disebabkan terkadang kecelakaan hanya kecelakaan ringan.⁸³

Hasil wawancara penulis dengan Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menjelaskan bahwa, masalah pertanggung jawaban itu dialihkan kepada perusahaan Trans Metro itu sendiri, sedangkan Dinas

⁸³ Hasil jawaban pertanyaan wawancara kepada penumpang Trans Metro Pekanbaru pada tanggal 18 Oktober 2021.

Perhubungan hanya menjadi sarana fasilitator untuk Transmetro tersebut dan sebagai pengawas. Wawancara ini dilakukan bersama Bapak Sarwono, S.ST (TD), MT.⁸⁴

Penulis mewancarai dari PT. Trans Metro Bapak Elvian Effendi sebagai Supervisor beliau menjelaskan bahwasanya jika terjadi kecelakaan maka dilakukan secara kekeluargaan terlebih dahulu antara pramudi dan korban, jika tidak ditemukannya jalan keluar maka kasus dibawa ke jalur hukum. Dan dari perusahaan sendiri akan memberikan kompensasi perusahaan dan sebagian lagi dari gaji karyawan, hal ini tergantung dari besar kecilnya kecelakaan tersebut.⁸⁵

Hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu dapat dilakukan dengan cara membantai berbagai kepentingan di lain pihak.⁸⁶ Kepentingan hukum adalah mengurus hak dan kepentingan manusia, sehingga hukum memiliki otoritas tertinggi untuk menentukan kepentingan manusia yang perlu diatur dan dilindungi. Perlindungan hukum harus melihat tahapan yakni perlindungan hukum lahir dari suatu ketentuan hukum dan segala peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat pada dasarnya merupakan kesepakatan masyarakat tersebut untuk mengatur hubungan perilaku antara anggota-anggota masyarakat dan antara

⁸⁴ Hasil wawancara penulis dengan Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, pada tanggal 1 November 2021.

⁸⁵ Hasil wawancara penulis dengan PT. Trans Metro Pekanbaru, pada tanggal 24 Januari 2022.

⁸⁶ Satijipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, hlm. 53.

perseorangan dengan pemerintah yang dianggap mewakili kepentingan masyarakat.⁸⁷

Menurut Lili Rasjidi dan I.B Wysa Putra bahwa hukum dapat difungsikan untuk mewujudkan perlindungan yang sifatnya tidak sekedar adaptif dan fleksibel, melainkan juga predektif dan antipatif. Perlindungan hukum merupakan gambaran dari bekerjanya fungsi hukum untuk mewujudkan tujuan-tujuan hukum, yakni keadilan, kemanfaatan dan kepastian hukum. Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan kepada subyek hukum sesuai dengan aturan hukum, baik itu yang bersifat preventif maupun dalam bentuk yang bersifat represif, baik yang secara tertulis maupun tidak tertulis dalam rangka menegakkan peraturan hukum.⁸⁸ Hukum dapat diartikan sebagai ketentuan atau pedoman yang digunakan oleh aparat penegak hukum untuk mengatur permasalahan hidup manusia bermasyarakat/pranata sosial. Sedangkan tujuannya untuk menciptakan tatanan kehidupan bermasyarakat sehingga tercipta ketertiban, keamanan dan kelangsungan hidup masyarakat serta memberikan rasa keadilan bagi semua pihak.

Keberadaan kendaraan umum menjadi sangat penting bagi kepentingan masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Bus patas identik dengan model yang mewah serta memiliki tingkat kenyamanan yang lebih baik jika dibandingkan dengan bus non-patas. Seperti yang tercantum di dalam Pasal 141

⁸⁷ *Ibid.*, hlm. 54.

⁸⁸ Lili Rasjidi dan I.B Wysa Putra, *Hukum Sebagai Suatu Sistem*, Remaja Rusdakarya, Bandung, 1993, hlm. 118.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.

Berdasarkan teori-teori tentang tujuan hukum sebagaimana yang telah diuraikan maka dapat diperoleh suatu kesimpulan bahwa jika tujuan hukum semata-mata hanya untuk mewujudkan keadilan saja maka tidak seimbang sehingga akan bertentangan dengan kenyataan. Sebaliknya akan terjadi juga kesenjangan jika tujuan hukum hanya untuk mewujudkan hal-hal yang berfaedah atau yang sesuai dengan kenyataan karena akan bertentangan dengan nilai keadilan. Hanya untuk mewujudkan kepastian hukum saja, maka akan menggeser nilai keadilan maupun nilai kegunaan dalam masyarakat. Sehingga kita harus melihat tujuan hukum dari ketiga nilai dasar hukum, yakni nilai keadilan, kegunaan, dan manfaat dan kepastian hukum.⁸⁹

Pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan mengatur asas dan tujuan pengangkutan. Adapun asas penyelenggaraan lalu lintas, yaitu :

- a. Asas transparansi.
2. Asas akuntabel.
3. Asas berkelanjutan.
4. Asas partisipatif.

⁸⁹ Chainur Anasjid, *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2000, hlm. 47.

5. Asas bermanfaat.
6. Asas efisiensi dan efektif.
7. Asas seimbang.
8. Asas terpadu.
9. Asas mandiri.

Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyebutkan mengenai tujuan dari lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu:⁹⁰

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain yang mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Supaya berkelanjutan proses tersebut dapat terlaksana dengan baik dan guna meningkatkan kinerja PD. Pembangunan Pekanbaru sebagai pengelola Trans Metro Pekanbaru, pemerintah kota Pekanbaru berencana untuk menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah. Pelayanan publik yang terjangkau tanpa berorientasi kepada keuntungan, perlu didukung dengan suatu standar pelayanan yang menjamin kualitas pelayanan publik yang disediakan oleh

⁹⁰ Pasal 3 UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ

pemerintah sebagai salah satu indikator kesejahteraan masyarakat yang dikenal sebagai Standar Pelayanan Minimal.

Berdasarkan konsideran menimbang Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, menyatakan bahwa jalan sebagai salah satu prasarana transportasi merupakan unsur penting dalam pembangunan kehidupan berbangsa dan bernegara, dalam pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa, wilayah negara, dan fungsi masyarakat serta dalam memajukan kesejahteraan umum sebagaimana dimaksud dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.⁹¹ Untuk terpenuhinya peranan jalan sebagaimana mestinya, pemerintah mempunyai hak dan kewajiban menyelenggarakan jalan.

Ketentuan Pasal 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, menyatakan bahwa Pengaturan penyelenggaraan jalan bertujuan untuk:

1. Mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan.

⁹¹ Konsideran menimbang Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

2. Mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan.
3. Mewujudkan peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat.
4. Mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat.
5. Mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu.
6. Mewujudkan pengusaha jalan tol yang transparan dan terbuka.⁹²

Setiap kecelakaan pengangkutan darat selalu menimbulkan kerugian bagi penumpang yang tentu saja melahirkan permasalahan hukum, khususnya berkenaan dengan tanggung jawab perusahaan pengangkutan darat terhadap penumpang dan pemilik barang baik sebagai para pihak dalam perjanjian pengangkutan maupun sebagai konsumen, selain itu persoalan lain yang dihadapi konsumen yaitu keterlambatan pelaksanaan pengangkutan darat yang terkadang melebihi batas toleransi. Tidak ada upaya hukum yang dapat dilakukan terhadap permasalahan tersebut.⁹³

Perlindungan hukum adalah penyempitan arti dari perlindungan, dalam hal ini hanya perlindungan oleh hukum saja. Perlindungan yang diberikan oleh hukum, terkait pula dengan adanya hak dan kewajiban, dalam hal ini yang dimiliki oleh manusia sebagai subyek hukum dalam interaksinya dengan sesama

⁹² Pasal 3 UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

⁹³ M. Nur Nasution, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2008, hlm. 323.

manusia serta lingkungannya. Sebagai subyek hukum manusia memiliki hak dan kewajiban untuk melakukan suatu tindakan hukum.⁹⁴

Hukum harus dapat memberikan kepastian hukum bagi siapa saja yang tunduk dibawahnya. KUHPerdara memberikan perlindungan hukum bagi para pihak untuk membuat perjanjian dengan asas kebebasan berkontrak dimana orang bebas, membuat atau tidak membuat perjanjian, bebas menentukan isi, berlakunya dan syarat syarat perjanjian, dengan bentuk tertentu atau tidak tertentu, dan bebas memilih undang-undang mana yang akan dipakainya untuk perjanjian itu, serta dengan asas itikad baik. Dalam suatu perjanjian, orang bebas membuat perjanjian, bebas menentukan isi, luas, dan bentuk perjanjian, asalkan tidak bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum, dan kesusilaan. Perjanjian tersebut tentu mempunyai asas-asas hukum.

Perlindungan hukum merupakan gambaran dari bekerjanya fungsi hukum untuk mewujudkan tujuan-tujuan hukum, yakni keadilan, kemanfaatan dan kepastian hukum. Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan kepada subyek hukum sesuai dengan aturan hukum, baik itu yang bersifat preventif (pencegahan) maupun yang bersifat represif (pemaksaan), baik secara tertulis maupun tidak tertulis dalam rangka menegakkan peraturan hukum.

Hak adalah segala sesuatu yang harus didapatkan oleh setiap orang yang telah ada sejak lahir bahkan sebelum lahir. Di dalam Kamus Bahasa Indonesia hak memiliki pengertian tentang suatu hal yang benar, milik, kepunyaan,

⁹⁴ CST Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1999, hlm. 6.

kewenangan, kekuasaan untuk berbuat sesuatu (karena telah ditentukan oleh undang-undang, aturan, dsb), kekuasaan yang benar atas sesuatu atau untuk menuntut sesuatu, derajat atau martabat. Sedangkan kewajiban adalah sesuatu yang wajib dilaksanakan, keharusan (sesuatu hal yang harus dilaksanakan).⁹⁵

Tanggung jawab merupakan suatu keadaan dengan mana seseorang wajib untuk menanggung segala sesuatunya yang merugikan pihak lain. Menurut W.J.S Poerwadarminto, tanggung jawab diartikan sebagai sesuatu keharusan yang di sertai dengan sanksi, apabila terdapat sesuatu yang merugikan pihak lain, dalam keadaan wajib menanggung segala sesuatu tersebut.⁹⁶ Mengenai tanggung jawab terhadap pihak lain diluar alat angkutan seperti yang telah di jelaskan sebelumnya diatur didalam ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) pada Pasal 1365 KUH Perdata, 1366 KUH Perdata, 1367 KUH Perdata Serta 1371 KUH Perdata.

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Tujuannya membatu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan. Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang

⁹⁵ <https://id.wikipedia.org/wiki/Hak>, diakses pada Tanggal 8 Maret 2022.

⁹⁶ Amin soerja atmaja, *Mekanisme Pertanggung Jawaban Keuangan Negara*, Gramedia, Jakarta, 1986, hlm. 42.

yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar.⁹⁷

B. Upaya Penyelesaian Dari Pengangkut Transmetro Pekanbaru Yang Terjadi atas kecelakaan yang dilakukan Oleh Pengangkut

Disahkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang mulai tanggal 22 Juni 2009 merupakan awal perubahan sistem dalam pengaturan lalu lintas dan penerapan sanksi atas pelanggaran lalu lintas. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah berjalan tahap sosialisasinya kepada warga masyarakat Indonesia yang sebagai subyek hukum dari undang-undang tersebut.

Terkait dengan angkutan jalan umum, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Bab I Ketentuan Umum mendefinisikan Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. PP No.41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan pada Bab I Ketentuan Umum mendefinisikan transportasi adalah pergerakan manusia, barang dan informasi dari suatu tempat ke tempat lain dengan aman, nyaman, cepat, murah dan sesuai dengan lingkungan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia.⁹⁸

⁹⁷ <http://folorensus.blogspot.com/2008/07/hukum4entang-perjanjianpengangkutan.html>, Diakses pada Tanggal 8 Maret 2022.

⁹⁸ PP No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.

Berdasarkan pengetahuan penumpang menjelaskan tentang upaya penyelesaian dari pengangkut Trans Metro Pekanbaru yang terjadi atas kecelakaan yang dilakukan oleh pengangkut adalah sebagai berikut:

Tabel III.2
Upaya Penyelesaian Dari Pengangkut Trans Metro Pekanbaru Yang Terjadi atas Kecelakaan yang dilakukan oleh Pengangkut

No	Kuesioner	Jawaban Responden	Persentase %
1	Musyawah dengan ganti rugi	20 orang	100%
2	Musyawah dengan tidak ganti rugi	-	-
	Jawaban	20 orang	100%

Sumber : Data Olahan 2021

Pada tabel di atas, diketahui pengetahuan penumpang menjelaskan tentang Upaya Penyelesaian Dari Pengangkut Trans Metro Pekanbaru Yang Terjadi atas kecelakaan yang dilakukan Oleh Pengangkut yaitu musyawarah dengan ganti rugi, hal ini dapat dibuktikan bahwa dari hasil jawaban penumpang menjawab musyawarah dengan ganti rugi sebanyak 30 orang dari 30 responden atau 100%. Dari keterangan tersebut dapat penulis katakan bahwa Upaya Penyelesaian Dari Pengangkut Trans Metro Pekanbaru yang terjadi atas kecelakaan yang dilakukan oleh Pengangkut.

Hasil wawancara penulis dengan supervisor PT. Trans Metro Pekanbaru juga menjelaskan bahwa upaya penyelesaian dari pengangkutan Transmetro Pekanbaru yang terjadi atas kecelakaan yang dilakukan oleh pengangkut adalah

kenyataannya masih sering pengemudi angkutan melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, oleh sebab itu jika terjadi kecelakaan maka sepenuhnya akan di tanggung oleh pengemudi walaupun dari perusahaan akan memberikan kompensasi namun pengemudi akan bertanggung jawab sebisanya, yang mana setiap prosesnya akan dimulai dengan mediasi secara kekeluargaan terlebih dahulu.⁹⁹

Angkutan umum memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian, untuk menuju keberlanjutan angkutan umum memerlukan penanganan serius. Angkutan merupakan elemen penting dalam perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota, berbagai bentuk moda angkutan umum dengan karakteristik dan tingkat pelayanan yang diberikan mewarnai perkembangan sistem angkutan umum kota yang seharusnya berorientasi kepada kenyamanan dan keamanan sehingga dapat bersaing dengan angkutan pribadi.¹⁰⁰

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

⁹⁹ Hasil wawancara penulis dengan PT. Trans Metro Pekanbaru, pada tanggal 24 Januari 2022.

¹⁰⁰ Zulvikar Sani, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, UI Press, Jakarta, 2012, hlm. 14.

Secara umum, masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum (paratransit dan masstransit). Angkutan umum paratransit merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi disepanjang rutennya, sedangkan angkutan umum masstransit merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas.¹⁰¹

Pengertian pengguna jasa menurut Pasal 1 angka 20 UU No. 22 Tahun 2009 adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan umum, sedangkan penumpang adalah orang yang mengikatkan diri kepada pihak pengangkut. Keberadaan Angkutan Umum bertujuan untuk menyelenggarakan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik dan layak antara lain mencakup pelayanan yang aman, nyaman, cepat, dan biaya murah.

Angkutan memegang peranan yang sangat vital karena tidak hanya sebagai alat fisik, alat yang harus membawa barang-barang yang diperdagangkan dari produsen ke konsumen, tetapi juga sebagai alat penentu harga dari barang-barang tersebut. Transportasi sebagai dasar untuk perkembangan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat dan budaya suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu

¹⁰¹ <http://wikipedia.org/wiki/Hukum>, Diakses pada Tanggal 8 Maret 2022.

negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan.¹⁰²

Tujuan yang dicapai dalam pengembangan ekonomi ada beberapa, seperti halnya untuk meningkatkan pendapatan nasional, bidang-bidang usaha dan daerah-daerah, meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintah. Industri nasional mengembangkan diri sehingga dapat menghasilkan devisa serta men-supply pasaran dalam negeri dan yang terakhir untuk menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.¹⁰³

Masyarakat yang melakukan kegiatan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*). Seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau keperluan usaha.

Bila seorang penumpang mengajukan tuntutan ganti rugi karena luka atau lain-lainnya kepada pengangkut, cukuplah bila dia mendalilkan bahwa dia menderita luka disebabkan pengangkutan itu. Jika tuntutan itu dibantah oleh pengangkut, maka pengangkut harus membuktikan bahwa kelalaian atau kesalahan tidak ada padanya. Bila pembuktian pengangkut ini berhasil, maka giliran penumpang yang harus membuktikan adanya kelalaian atau kesalahan pada pengangkut. Jadi kalau ada tuntutan ganti rugi dari penumpang yang menderita

¹⁰² Achmad Ichsan, *Op. Cit*, hlm. 404.

¹⁰³ Abbas Salim, *Op. Cit.*, him. 1-2.

luka-luka, maka beban pembuktian terletak di atas pundak pengangkut, bahwa dia tidak lalai atau salah.

Hukum adalah tata aturan sebagai suatu sistem aturan-aturan tentang perilaku manusia.¹⁰⁴ Dengan demikian hukum tidak menunjuk pada satu aturan tunggal, tetapi seperangkat aturan yang memiliki suatu kesatuan sehingga dapat dipahami sebagai suatu sistem. Sehingga konsekuensinya adalah tidak mungkin memahami hukum jika hanya memperhatikan satu aturan saja. Menurut Van Apeldoorn tujuan hukum adalah untuk mengatur tata tertib masyarakat secara damai dan adil. Perdamaian diantara manusia dipertahankan oleh hukum dengan melindungi kepentingan-kepentingan manusia yang tertentu, kehormatan, kemerdekaan, jiwa, harta dan sebagainya terhadap yang merugikannya.

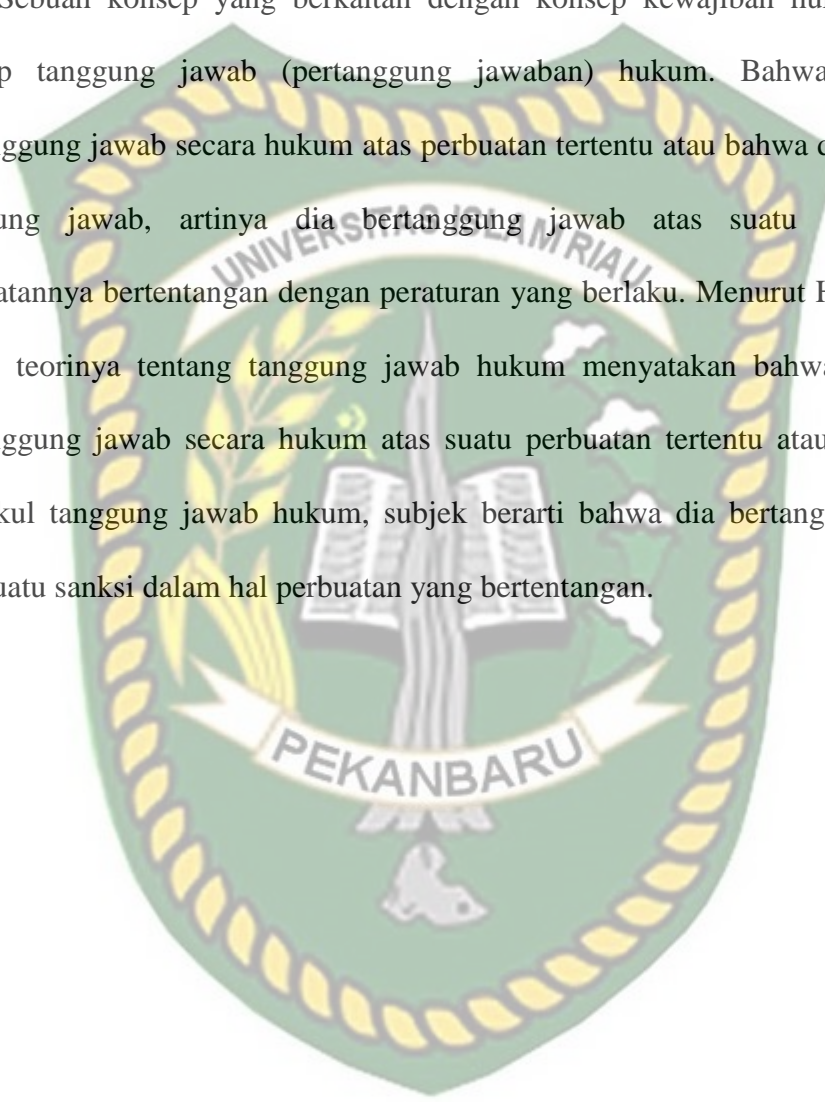
Aristoteles dalam buah pikirnya *Etichea* dan *Rhetoricha* menyatakan hukum mempunyai tugas yakni memberikan kepada setiap orang apa yang berhak diterimanya. Anggapan ini berdasarkan etika dan Aristoteles berpendapat bahwa hukum bertugas hanya membuat keadilan. Sedangkan menurut Van Kant, tujuan hukum adalah untuk menjaga kepentingan tiap-tiap manusia sehingga kepentingan itu tidak dapat diganggu oleh manusia lain. Dengan kata lain hukum bertujuan untuk melindungi hak-hak setiap manusia yang diakui dan diatur oleh hukum.

Menunjukkan bahwa kurangnya kesadaran penyedia jasa dimana disini angkutan umum dalam memperhatikan tingkat keselamatan dan kenyamanan penumpang sebagai pengguna jasa dan juga dari segi penumpang sendiri kurang

¹⁰⁴ Jimly Asshiddiqie dan Ali Safaat, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Sekjen dan Kepaniteraan MKRI, Jakarta, 2006, him. 13.

mengerti bahwa hak-hak mereka untuk mendapatkan kenyamanan dan keselamatan dalam memakai jasa angkutan umum telah terabaikan.

Sebuah konsep yang berkaitan dengan konsep kewajiban hukum adalah konsep tanggung jawab (pertanggung jawaban) hukum. Bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab, artinya dia bertanggung jawab atas suatu sanksi bila perbuatannya bertentangan dengan peraturan yang berlaku. Menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subjek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan.



BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan penelitian didalam skripsi ini, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Tanggung Jawab Perusahaan Daerah Trans Metro Terhadap Kecelakaan adalah bahwasanya tanggung jawab dari pihak Trans Metro dapat berupa keselamatan dan kenyamanan ini sangat penting karena, jasa keselamatan merupakan hal yang paling utama dibutuhkan maupun kenyamanan, apalagi ini merupakan angkutan umum yang digunakan orang ramai. Apabila masyarakat merasa terjaga keselamatan dan kenyamanannya berada didalam bus maka akan berdampak terhadap peningkatan penumpang TMP (Trans Metro Pekanbaru). Jasa keselamatan kami bekerja sama dengan jasa raharja mengasuransikan penumpang setelah menerima tiket dari pramugara.
2. Upaya Penyelesaian Dari Pengangkut Trans Metro Pekanbaru Yang Terjadi atas kecelakaan yang dilakukan oleh Pengangkut adalah kenyataannya masih sering pengemudi angkutan melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian secara nyata dialami oleh penumpang (kerugian materil), maupun kerugian yang secara immateril seperti kekecewaan dan tidak nyaman yang dirasakan oleh penumpang seperti tindakan pengemudi yang mengemudi secara tidak wajar sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban,

oleh sebab itu jika terjadi kecelakaan disaat pengangkutan maka upaya penyelesaian dari pengangkut.

B. SARAN

Berdasarkan dari kesimpulan diatas, penulis memberikan saran, yaitu :

1. Pembangunan Bus Trans Metro Pekanbaru merupakan suatu cara atau ide yang cemerlang dalam rangka untuk mengurangi angka kemacetan dan risiko angka kecelakaan. Maka perlu adanya pembangunan jalur khusus. Serta dalam pemberian ganti rugi juga harus memperhatikan keadaan masing-masing pihak dan kondisi korban yang dirugikan sehingga korban atau ahli waris atau pihak yang bertanggung jawab sama-sama tidak akan merasa diberatkan dalam melakukan pengobatan dan lain-lain. Selain itu, pihak perusahaan juga sebaiknya setelah memberikan biaya ganti rugi seharusnya tidak langsung lepas tangan dengan keadaan korban atau ahli waris, perlu adanya pemantauan lebih lanjut.
2. Tanggung jawab pelaku usaha terhadap pihak ketiga sebaiknya harus maksimal jika terbukti pekerja yang bekerja dibawah pengawasannya melakukan suatu perbuatan melawan hukum. Dikarenakan kerugian yang diderita oleh pihak ketiga bukan hanya sekedar kerugian fisik namun juga kerugian berupa rusaknya kendaraan bermotor yang dikendarai.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

A. Sonny Keraf, *Etika Bisnis Membangun Citra Bisnis Sebagai Profesi Luhur*, Kanisius, Yogyakarta, 1993.

A.B Susanto, *Reputation-Driven Corporate Social Responsibility*, Penerbit Erlangga, Jakarta, 2009.

Abbas Salim, *Majanamen Transportasi*, Rajawali Pers, Jakarta, 2004.

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1982.

Achmad Ichsan, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1981.

Amin Soerja Atmaja, *Mekanisme Pertanggung Jawaban Keuangan Negara*, Gramedia, Jakarta, 1986

Andriansyah, *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr Moestopo Beragama, Jakarta Pusat, 2015

Arifin P. Suria Atmadja, *Mekanisme Pertanggungjawaban Keuangan Negara*, Gramedia, Jakarta, 1986.

Baharuddin Salam, *Etika Moral, Asas Moral dalam Kehidupan Sosial Manusia*, Renika Cipta, Jakarta, 1997.

Bambang Rudito dan Melia Famiola, *Etika Bisnis dan Tanggung Jawab Sosial Perusahaan di Indonesia*, Rekayasa Sains, Bandung, 2007.

Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, 2002

Bruton. M. J, *Introduction to Transportation Planning*, Melbourne, Hutchinson, 1985

Busyra Azheri, *Corporate Social Responsibility: Dari Voluntary menjadi Mandatory*, Rajawali Pers, Jakarta, 2011

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

Chainur Anasjid, *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2000.

CST Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1999

Dedi Soemardi, *Aspek Hukum dari Wewenang dan Tanggung Jawab*, Jurnal Hukum dan Pembangunan, 1986

E.Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Transportasi Udara Internasional dan Nasional*, Universitas Indonesia, Kemerdekaan, Yogyakarta, 1989

Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*, Erlangga, Jakarta, 2012

H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008*, Rajawali Press, Jakarta, 2011

H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III, Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 2003.

Hans Kelsen, *Teori Umum tentang Hukum dan Negara*, PT. Raja Grafindo Persada, Bandung, 2006

Hasan Asy'ari, *Implementasi Corporate Social Responsibility (CSR) Sebagai Modal Sosial Pada PT Newmont*, Tesis Program Magister Ilmu Hukum, Program Pascasarjana, Universitas Diponegoro, Semarang, 2009

Henry Chambell, *Black Law Dictionary, fifth Edition*, ST. Paul Minn, West Publishing Co, USA, 1979

Ismail Sholihin, *Pengantar Bisnis : Pengenalan Praktis dan Study Kasus*, Kencana, Jakarta, 2006

Jimly Asshiddiqie dan Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Sekjen dan Kepaniteraan MKRI, Jakarta, 2006

Juanda, *Hukum Pemerintahan Daerah: Pasang Surat Hubungan Antara DPRD dan Kepala Daerah*, Alumni, Bandung, 2004

K. Bertens, *Pengantar Etika Bisnis*, Kanisius, Yogyakarta, 2000

Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, PT.

Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004.

Lexy J Moleaong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Nasda Karya, Bandung, 2010.

Lili Rasjidi dan I.B Wya Putra, *Hukum Sebagai Suatu Sistem*, Remaja Rusdakarya, Bandung, 1993.

M. Nur Nasution, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2008

Morlok, E.K., *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Terjemahan John K Naimin, Erlangga, Jakarta, 1998

Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Bakti, Bandung, 1998

Nugroho, Adi Lanugranto, *Konsumen dan Jasa Transportasi*, Universitas Muhammadiyah Surakarta, Surakarta, 2008

Rafik Isa, *Etika Bisnis Islami*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2004

Rudhi Prasetya, *Kedudukan Mandiri Perusahaan Terbatas*, Citra Aditya, Bandung, 1995

Salim H.S, *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*, PT. Sinar Grafika, Jakarta, 2008

Satijipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000

Setiawan Widagdo, *Kamus Hukum*, PT. Prestasi Pustaka, Jakarta, 2012

Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT. Grasindo, Jakarta, 2000

Soekanto Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1984

Sonny Keraf, *Etika Bisnis, Tuntutan dan Relevansinya*, Kanisius, Yogyakarta, 1998

Sri Redjeki Hartono, *Kapita Selekta Hukum Perusahaan*, Mandar Maju, Bandung, 2000

Sri Soemantri, *Asas Negara Hukum dan Perwujudannya dalam Sistem Hukum Nasional dalam Politik Pembangunan Hukum Nasional*, UII Press, Yogyakarta, 2005

Sudikno Mertokusumo, *engenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2003

Tom Connon, *Corporate Responsibility*, Terjemahan Alex Media Komputindo, Jakarta, 1992

Yusuf Shofie, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002

Yusuf Wibisono, *Membedah Konsep dan Aplikasi CSR (Corporate social responsibility)*, Fascho Publising, Gresik, 2007

Warpani, Suwardjoko, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, ITB, Bandung, 1990

Warpani, P. Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung, 2002

Zaeni Asyhadie, *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Rajawali Pers, PT. Raja Grafindo Persada, 2009

Zulvikar Sani, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, UI Press, Jakarta, 2012

B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1367

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Dasar 1945

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan

Pasal 1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002

Pasal 4 ayat (1) UU No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban

Kecelakaan Lalu Lintas dan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan

C. JURNAL

Eri, Surya, Wibowo. 2016. *Tanggung Jawab Pengusaha Bus Trans Metro Pekanbaru (TMP) Terhadap Kerugian Pihak Ketiga Yang Menjadi Korban Kecelakaan Ditinjau Dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, JOM Fakultas Hukum Vol. III No. 1 Februari. Universitas Riau.

Sanny, Aswimbi. 2015. *Pelaksanaan Pelayanan Publik Pada Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) Trans Metro Pekanbaru*. Jom FISIP Vol. 2 No.2 Oktober, Program Studi Administrasi Publik FISIP Universitas Riau.

D. INTERNET

<http://www.GoRiau.com> di akses pada Tanggal 4 April 2021 pada jam 10.05 WIB

jurnal.untag-sby.ac.id di akses pada tanggal 8 April 2021 pada jam 13.15 WIB

<http://www.google.com>. *Eksistensi Perusahaan dan Lingkungannya*. Diakses pada Tanggal 24 September 2021.

<http://www.google.com>. *Tanggungjawab Perusahaan*. Diakses pada tanggal 16 April 2021 pada jam 14.11 WIB

[http://folorensus.blogspot.com/2008/07/hukum4entang-](http://folorensus.blogspot.com/2008/07/hukum4entang-perjanjianpengangkutan.html)

[perjanjianpengangkutan.html](http://folorensus.blogspot.com/2008/07/hukum4entang-perjanjianpengangkutan.html).. Diakses pada tanggal 11 Mei 2021 pada jam 13.07

WIB

<http://folorensus.blogspot.com/2008/07/hukum4entang->

[perjanjianpengangkutan.html](http://folorensus.blogspot.com/2008/07/hukum4entang-perjanjianpengangkutan.html), diakses pada tanggal 11 Mei pada jam 14.20 WIB

<http://wikipedia.org/wiki/Hukum>, diakses pada tanggal 11 April 2021 pada jam 14.33 WIB

<https://id.wikipedia.org/wiki/Hak>, diakses pada tanggal 12 November 2021 pada jam 15.09 WIB

<http://repository.uin-suska.ac.id/2697/3/BAB%20II.pdf> diakses pada tanggal 12 November 2021 pada jam 15.37 WIB

https://www.dpr.go.id/dokjdih/document/uu/UU_2009_22.pdf di akses pada Tanggal 13 November 2021 pada jam 10.03 WIB

<http://e-journal.uajy.ac.id/12960/3/2TS14720.pdf> diakses pada tanggal 13 November 2021 pada jam 10.11 WIB

http://repository.upi.edu/6098/9/D3_TS_0904099_bibliography.pdf diakses pada tanggal 15 Januari 2022 pada jam 20.14 WIB

<http://repository.untag-sby.ac.id/1742/2/Bab%20II.pdf> diakses pada tanggal 15 Januari 2022 pada jam 20.35 WIB

<http://scholar.unand.ac.id/19727/4/daftar%20pustaka.pdf> diakses pada tanggal 17 Februari 2022 pada jam 14.25 WIB

http://eprints.undip.ac.id/34170/6/1662_chapter_II.pdf diakses pada tanggal 17 Februari 2022 pada jam 14.33 WIB

<http://jhp.ui.ac.id/index.php/home/article/view/1198> diakses pada tanggal 17 Februari 2022 pada jam 14.40 WIB

<http://e-journal.uajy.ac.id/12048/4/MTS024302.pdf> diakses pada tanggal 26 Februari 2022 pada jam 11.49 WIB

<https://adoc.pub/queue/bab-ii-perkembangan-dan-relevansi-tanggung-jawab-sosial-peru.html> di akses pada Tanggal 1 Maret 2022 pada jam 14.06 WIB

<https://jom.unri.ac.id/index.php/JOMFHUKUM/article/view/9410/9075> diakses pada Tanggal 1 Maret 2022 pada jam 14.17 WIB

<https://www.hukumonline.com/klinik/a/pertanggungjawaban-hukum-dalam-kecelakaan-yang-mengakibatkan-kerugian-materi-1t4ee0929d2179f> diakses pada Tanggal 8 Maret 2022 Pukul 21.17 WIB

https://www.dpr.go.id/dokjdih/document/uu/UU_2009_22.pdf diakses pada tanggal 14 Maret 2022 pada jam 09.43 WIB

<https://repositori.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/23471/140200532.pdf?sequence=1&isAllowed=y> diakses pada tanggal 14 Maret 2022 pada jam 10.21 WIB

<https://dspace.uir.ac.id/bitstream/handle/123456789/10899/05.2%20bab%202.pdf?sequence=6&isAllowed=y> diakses pada tanggal 14 Maret 2022 pada jam 10.58 WIB