

## Tanggung Gugat Pengangkut Terhadap Penumpang Sebagai Akibat Kecelakaan Angkutan Umum

### *The Carrier's Liability to Passengers Resulting from a Public Transportation Accident*

**Ilham Rasyid Irfany, Septira Putri Mulyana**

Fakultas Hukum, Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Mataram

Corresponding e-mail: [dianitri17@gmail.com](mailto:dianitri17@gmail.com)

#### Abstrak

Penelitian ini menganalisis tentang tanggung gugat pengangkut terhadap penumpang sebagai akibat kecelakaan angkutan umum. Maraknya kecelakaan transportasi publik yang menimbulkan kerugian besar bagi penumpang, sementara perlindungan hukum yang diberikan masih dirasa belum optimal. Dengan permasalahan utama meliputi bentuk tanggung gugat pengangkut, mekanisme penyelesaian sengketa yang tersedia, serta hambatan yang dihadapi korban dalam menuntut hak-haknya. Penelitian ini menggunakan metode normatif, dengan mengkaji berbagai peraturan perundang-undangan dan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tanggung gugat pengangkut di Indonesia diatur secara berlapis. Pertama, melalui prinsip tanggung gugat tanpa kesalahan (*strict liability*) yang diimplementasikan oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. Santunan Jasa Raharja diberikan secara otomatis tanpa melihat siapa yang bersalah. Kedua, melalui prinsip tanggung gugat berdasarkan kelalaian (*fault-based liability*) yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Prinsip ini memungkinkan korban menuntut ganti rugi tambahan di luar santunan Jasa Raharja, asalkan dapat membuktikan adanya kelalaian dari pengangkut. Mekanisme penyelesaian sengketa yang dapat ditempuh oleh korban meliputi jalur non-litigasi (santunan Jasa Raharja, musyawarah, dan mediasi di BPSK) serta jalur litigasi (gugatan perdata di pengadilan). Namun, dalam praktiknya, korban sering menghadapi banyak hambatan. Secara keseluruhan, meskipun kerangka hukum telah ada, implementasinya masih memerlukan perbaikan. Diperlukan penguatan peran BPSK dan sosialisasi hak-hak konsumen transportasi untuk memberikan perlindungan hukum yang lebih efektif dan efisien.

**Kata kunci:** *Tanggung Gugat, Angkutan Umum, Kecelakaan, Jasa Raharja, Perlindungan Konsumen.*

#### Abstract

*This study analyzes the liability of carriers toward passengers resulting from public transportation accidents. The prevalence of public transportation accidents has caused significant losses for passengers, while the legal protection provided is still considered suboptimal. The main issues include the form of carrier liability, the available dispute resolution mechanisms, and the obstacles faced by victims in asserting their rights. This study employs a normative approach, examining various laws and regulations as well as conceptual frameworks. The results of the study indicate that carrier liability in Indonesia is regulated in a multi-layered manner. First, through the principle of strict liability implemented by Law No. 33 of 1964 on the Mandatory Passenger Accident Insurance Fund. Compensation from Jasa Raharja is provided automatically regardless of who is at fault. Second, through the principle of fault-based liability, which is regulated in the Civil Code (KUHPerdata) and Law No. 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation (UU LLAJ). This principle allows victims to seek additional compensation beyond Jasa Raharja*

*benefits, provided they can prove negligence on the part of the carrier. The dispute resolution mechanisms available to victims include non-litigation channels (compensation from Jasa Raharja, deliberation, and mediation at the BPSK) as well as litigation channels (civil lawsuits in court). However, in practice, victims often face numerous obstacles. Overall, although the legal framework is in place, its implementation still requires improvement. Strengthening the role of the BPSK and raising awareness of transportation consumers' rights are necessary to provide more effective and efficient legal protection.*

**Keywords: Liability, Public Transportation, Accidents, Jasa Raharja, Consumer Protection.**

## **A. PENDAHULUAN**

Pada prinsipnya manusia sangat membutuhkan alat pengangkutan atau angkut dalam kegiatan sehari-hari sebagai sarana memudahkan dan percepatan lalu lintas orang dan barang. Kata pengangkutan sering diganti dengan kata "transportasi". Pengangkutan lebih menekankan pada aspek yuridis sedangkan transportasi lebih menekankan pada aspek kegiatan perekonomian, akan tetapi keduanya memiliki makna yang sama, yaitu sebagai kegiatan pemindahan dengan menggunakan alat angkut. Transportasi dianggap sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Munculnya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan adat istiadat dan budaya suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu Negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan.

Dalam perspektif etimologis, kata transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, *trans* yang berarti seberang atau sebelah lain; dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. maka, transportasi dapat diartikan mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain lainnya. Sehingga transportasi dapat di definisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya<sup>1</sup>

Ada 2 definisi lain dari transportasi yang pertama adalah definisi dari sistem, sistem merupakan suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara satu variabel dengan variabel lain dalam tatanan yang terstruktur, sedangkan yang kedua adalah definisi dari transportasi adalah suatu usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Dari kedua definisi tersebut dapat dipahami bahwa, sistem transportasi adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara berbagai variabel dalam suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya secara terstruktur untuk tujuan tertentu.<sup>2</sup>

Dalam perkembangannya, pelaku usaha sering kali mengabaikan hak-hak konsumen dan berpotensi mengeksploitasi kelemahan mereka tanpa takut menghadapi sanksi hukum. Kurangnya pemahaman konsumen tentang hak-haknya berdampak signifikan bagi pelaku usaha ketika mereka menawarkan produk. Berkurangnya hak konsumen

<sup>1</sup> Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, hal. 14.

<sup>2</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung 1998, (selanjutnya disebut Abdulkadir Muhammad I) hlm.7.

ini bisa muncul akibat upaya pelaku untuk meraih keuntungan yang lebih yang berdampak pada kualitas produksi, ketidakpastian informasi tentang produk yang dijual, dan berbagai masalah lainnya. Ketidaktahuan konsumen mengenai hak-hak mereka menempatkan mereka pada posisi yang rentan dalam melakukan transaksi. Hal ini diperparah oleh fakta bahwa peraturan perundang-undangan yang ada untuk melindungi konsumen sering kali tidak di implementasikan secara efektif oleh para pelaku usaha.<sup>3</sup>

Pada praktiknya masih ada beberapa perusahaan angkutan umum bus yang lalai dalam memenuhi hak-hak penumpang selaku konsumen jasa angkutan umum misalnya dalam hal kenyamanan dan keselamatan dalam menggunakan sarana dan prasarana yang tersedia.

Kembali pada pokok permasalahan dimana perusahaan-perusahaan angkutan umum masih banyak yang melakukan pelanggaran yang berakibat kepada kenyamanan dan keselamatan konsumen jasa angkutan umum tersebut. Pada beberapa waktu lalu telah diketahui bahwa terjadi Kecelakaan dialami bus menabrak mobil, motor dan masjid di Jalan Gora II, Kelurahan Bertais, Sandubaya, Kota Mataram, Nusa Tenggara Barat (NTB).

Akibat insiden kecelakaan bus tersebut, 8 orang mengalami luka-luka. Bus ini menabrak empat kendaraan bermotor. Ada Toyota Avanza hitam nomor polisi DR-1458-BO, Suzuki Carry kuning DR-1978-AM, sepeda motor Honda Vario hitam DR-5659-TL, sepeda motor Suzuki Smash hitam DK- 2181-UV,” Sabtu 20 Mei 2023. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, memberikan kerangka hukum yang mengatur tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang. Dalam pasal-pasal yang terdapat dalam Undang-Undang tersebut, diatur mengenai kewajiban pengangkut untuk menjamin keselamatan penumpang selama perjalanan. Namun, dalam praktiknya, sering kali terjadi kesalahpahaman mengenai tanggung jawab hukum pengangkut ketika terjadi kecelakaan. Hal ini menimbulkan pertanyaan mengenai sejauh mana pengangkut dapat dimintai pertanggung jawaban atas kerugian yang dialami oleh penumpang.

Kota Mataram, sebagai ibu kota provinsi, menjadi salah satu lokasi yang sering mengalami kecelakaan angkutan umum. Berbagai insiden kecelakaan yang melibatkan angkutan umum, menunjukkan perlunya kajian mendalam mengenai tanggung gugat pengangkut. Penumpang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan sering kali tidak mendapatkan perlindungan hukum yang memadai, sehingga menimbulkan ketidakadilan.

## **B. METODE**

Dalam penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif, dengan menggunakan metode pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini adalah metode studi kepustakaan atau *library research*. Adapun cara pengelolaan bahan hukum dalam penelitian ini adalah melalaui analisis kualitatif dengan menggunakan penjelasan deduktif.

---

<sup>3</sup> Windi Eka Oktaviani, *Tanggung Jawab Pelaku Usaha Terhadap Kerugian Konsumen Akibat Produk Cacat*, Reformasi Hukum, Vol. XIX No. 2 Juli- Desember 2024, hlm. 219.

## C. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

### 1. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Dalam Perjanjian Pengangkutan Dengan Angkutan Umum

Dalam pasal 1 angka 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang dimaksud penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan. Dengan mengikatkan diri setelah membayar uang atau tiket angkutan umum sebagai kontra prestasi dalam perjanjian pengangkutan maka seseorang telah sah sebagai penumpang alat angkutan penumpang umum yang apabila mengalami kecelakaan diri, yang diakibatkan oleh penggunaan alat angkutan umum, selama penumpang yang bersangkutan berada dalam angkutan tersebut, yaitu saat naik dari tempat pemberangkatan sampai turun di tempat tujuan. Tiket penumpang adalah tanda bukti bahwa seseorang telah membayar uang angkutan dan akibatnya berhak naik pesawat udara sebagai penumpang. Tiket penumpang juga menjadi tanda bukti telah ditutupnya perjanjian angkutan udara antara pengangkut dan penumpang. Jadi penumpang adalah salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan darat, sedangkan pihak lawannya adalah pengangkut darat. Tiket penumpang merupakan syarat dalam perjanjian pengangkutan darat, tetapi bukan merupakan syarat mutlak sebab tidak adanya tiket penumpang tidak berarti tidak adanya perjanjian pengangkutan. Dengan adanya dasar hukum yakni :

- a. UUNomor33Tahun1964tentangDanaPertanggungWajibKecelakaanPenumpang;
- b. UU Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan;
- c. UU Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana PertanggungWajib Kecelakaan Penumpang;
- d. UU Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan
- e. UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Maka penumpang angkutan umum telah mendapat jaminan hukum atas keselamatannya jikalau pengangkut tidak dapat melaksanakan kewajibannya dalam pengangkutan orang yakni membawa atau mengangkut penumpang tersebut sampai di tempat tujuan dengan selamat.

Subjek hukum adalah pendukung hak dan kewajiban. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan.

Pihak-pihak yang terlibat di dalam perjanjian pengangkutan antara lain:

- a. Pihak pengangkut,

Secara umum, di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) tidak dijumpai definisi pengangkut, kecuali dalam pengangkutan laut. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) dan/atau barang.

- b. Pihak Penumpang,

Peraturan pengangkutan di Indonesia menggunakan istilah “orang” untuk pengangkutan penumpang. Akan tetapi, rumusan mengenai “orang” secara umum tidak diatur. Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang

adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini dia berhak untuk memperoleh jasa pengangkutan.

c. Pihak Pengirim,

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia juga tidak mengatur definisi pengirim secara umum. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan, pengangkutan barang dari pengangkut. Dalam bahasa Inggris, pengirim disebut *consigner*, khusus pada pengangkutan perairan pengangkut disebut *shipper*.

Adapun yang menjadi kewajiban utama pihak penumpang dalam perjanjian pengangkutan adalah membayar biaya pengangkutan. Setelah membayar biaya pengangkutan kepada pihak pengangkut maka secara otomatis pihak penumpang berhak atas pelayanan pengangkutan dari pihak pengangkut dan yang menjadi kewajiban utama pihak pengirim dalam perjanjian pengangkutan adalah membayar biaya pengangkutan (Pasal 491 KUHD), selain itu pihak pengirim berkewajiban untuk memberitahukan tentang sifat, macam, dan harga barang yang akan diangkut (Pasal 469, 470 ayat (2), 479 ayat (1) KUHD), menyerahkan surat-surat yang diperlukan untuk pengangkutan barang tersebut (Pasal 478 ayat (1) KUHD).

Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan. Selain itu Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang (Pasal 191 dan Pasal 192 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009).

Kewajiban hukum yang melekat pada perusahaan atau pengangkut untuk menjamin keselamatan penumpang dan memberikan ganti rugi jika terjadi kerugian akibat kecelakaan. Tanggung jawab ini bersifat mutlak, yang artinya tidak bergantung pada apakah pengangkut melakukan kelalaian atau tidak. Bentuk dari perjanjian pengangkutan orang di darat termasuk dalam kategori perjanjian untuk melakukan jasa-jasa (pelayanan berkala) sebab kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah sama dan tidak mempunyai tujuan untuk menciptakan sesuatu benda materiil, pekerjaan yang dilakukan oleh pengangkut itu adalah suatu jasa dan hubungan kerja antara penumpang dengan pengangkut hanya terjadi kalau penumpang membutuhkan pengangkutan.

## **2. Pertanggungjawaban Kerugian Asuransi PT. Jasa Raharja Pada Kecelakaan Angkutan Umum**

Pertanggungjawaban kerugian PT. Jasa Raharja yang telah melaksanakan tanggung jawabnya dengan memberikan santunan kepada korban kecelakaan angkutan umum membuktikan berjalannya salah satu bentuk perlindungan hukum bagi penumpang. Namun, santunan ini tidak menutup kemungkinan bagi korban untuk menuntut ganti rugi lebih lanjut. Sebagaimana kasus-kasus yang ada, korban dan ahli waris sering kali menghadapi kerugian yang jauh lebih besar dari sekadar biaya medis awal, termasuk kehilangan penghasilan dan penderitaan psikis. Dengan demikian, pembahasan selanjutnya akan berfokus pada beragam mekanisme penyelesaian sengketa lebih komprehensif, baik melalui jalur negosiasi, mediasi, maupun litigasi, untuk menuntut

ganti rugi di luar santunan asuransi. yang dapat ditempuh oleh korban untuk mendapatkan keadilan dan pemulihan yang seutuhnya.

Dalam praktik penyelesaiannya, terdapat 2 mekanisme utama yang dapat ditempuh, yaitu melalui jalur pengadilan (*litigasi*) dan jalur di luar pengadilan (*non litigasi*) yang sering disebut *Alternative Dispute Resolution* (ADR).<sup>4</sup> Proses litigasi mengacu pada penyelesaian sengketa melalui lembaga peradilan dengan tahapan yang telah diatur dalam sistem hukum yang berlaku. Metode ini umumnya lebih formal, membutuhkan waktu yang lebih lama, serta melibatkan biaya yang cukup besar.

Dalam proses penyelesaian sengketa konsumen, alat bukti penting untuk diperhatikan. Alat bukti ini bisa berupa barang dan/atau jasa yang menjadi objek sengketa, serta keterangan dari pihak yang terlibat. Di samping itu, keterangan dari saksi dan/atau saksi ahli juga sangat berperan dalam memberikan gambaran yang lebih jelas tentang situasi yang terjadi. Dokumen penting seperti surat dan berkas lain yang relevan juga digunakan sebagai bukti pendukung untuk memperkuat argumen masing-masing pihak. Jika salah satu pihak memerlukan bukti tambahan, mereka bisa meminta majelis BPSK untuk menyertakan bukti tersebut dalam proses mediasi.<sup>5</sup>

Setelah kedua belah pihak, yaitu konsumen dan pelaku usaha, menyetujui kesepakatan melalui musyawarah, hasil akhir dari pembicaraan ini akan disampaikan kepada majelis BPSK. Majelis kemudian akan membuat putusan BPSK, yang berfungsi untuk memperkuat perjanjian yang telah dicapai antara kedua pihak. Pelaksanaan mediasi di BPSK secara umum memiliki kesamaan dengan mediasi yang dilakukan di pengadilan, sesuai dengan apa yang diatur dalam Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 1 Tahun 2016.

Proses ini harus dilakukan atas dasar pilihan dan persetujuan yang berlaku dari semua pihak yang bersangkutan. Artinya, kedua belah pihak, baik konsumen maupun pelaku usaha pengangkutan, memiliki hak untuk memilih metode mana yang paling sesuai untuk menyelesaikan permasalahan mereka. Dalam Pasal 4 ayat (2) juga menjelaskan bahwa :

“Penyelesaian sengketa konsumen sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) bukan merupakan proses penyelesaian sengketa secara berjenjang”

Dalam penelitian ini, tanggung jawab timbul akibat mengelabui konsumen bahwa barang dan/atau jasa tersebut banyak pembeli dan mempunyai testimoni yang bagus tetapi kualitas barang tidak sesuai, sehingga merugikan konsumen. Tindakan tersebut telah melanggar salah satu hak konsumen sebagaimana diatur dalam Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen UUPK.

Hingga saat ini, kasus tanggung gugat angkutan umum yang dilaporkan ke Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) masih sangat minim, bahkan hampir tidak ada. Salah satu faktor utama yang menyebabkan hal ini adalah kurangnya pemahaman konsumen mengenai hak-hak mereka dalam perlindungan hukum. Banyak konsumen yang merasa dirugikan akibat kelalaian pengangkut, seperti tanggung jawab perusahaan pengangkut dalam mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang dalam melaksanakan pelayanan angkutan, atau layanan yang tidak memenuhi janji dalam promosi. Namun, mereka tidak tahu harus melaporkannya ke mana dan bagaimana proses penyelesaiannya.

---

4 Helmi, *Penyelesaian Sengketa Bisnis Melalui Jalur Mediasi*, Skripsi Universitas Mataram, 2018, hlm. 8  
5 *Ibid*

Di sisi lain, pelaku usaha pengangkutan yang beroperasi juga cenderung tidak merasa terancam oleh kemungkinan tuntutan hukum dari konsumen. Dengan minimnya laporan yang masuk ke BPSK, mereka bisa lebih leluasa dalam menjalankan usahanya, termasuk yang berpotensi merugikan konsumen. Tanpa adanya tekanan dari konsumen atau tindakan hukum yang tegas, beberapa pengangkut mungkin tidak memiliki dorongan kuat untuk lebih transparan dan jujur dalam menyampaikan informasi dalam kelalaian mereka.

Oleh karena itu, diperlukan upaya lebih lanjut untuk meningkatkan kesadaran konsumen mengenai hak-hak mereka dalam menghadapi sengketa kelalaian tersebut. Sosialisasi yang lebih luas tentang peran dan wewenang BPSK, serta penyebaran informasi mengenai mekanisme pelaporan yang mudah diakses, dapat membantu konsumen memahami bahwa mereka memiliki jalur hukum yang dapat ditempuh jika merasa dirugikan oleh pelaku usaha pengangkutan. Dengan meningkatnya kesadaran ini, diharapkan lebih banyak laporan yang masuk, sehingga pelaku usaha pengangkutan juga lebih berhati-hati dalam menjalankan strategi pengangkutan mereka dan lebih bertanggung jawab kepada konsumen.

#### **D. KESIMPULAN**

Tanggung gugat hukum pengangkut selama penyelenggaraan angkutan diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Bentuk pertanggungjawaban ini bersifat berlapis. Pertama, melalui prinsip tanggung gugat mutlak (*strict liability*) yang diimplementasikan oleh Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, di mana santunan Jasa Raharja diberikan secara otomatis tanpa melihat siapa yang bersalah dan Kedua, melalui prinsip tanggung gugat berdasarkan kelalaian (*fault-based liability*) yang diatur dalam KUHPerdata dan UU No. 22 Tahun 2009. Pertanggungjawaban PT. Jasa Raharja merupakan salah satu bentuk perlindungan hukum bagi penumpang korban kecelakaan angkutan umum. Pertanggungjawaban ini didasarkan pada prinsip tanggung gugat mutlak (*strict liability*) atau pertanggungjawaban tanpa kesalahan. Artinya, korban atau ahli warisnya berhak mendapatkan santunan dari Jasa Raharja secara otomatis dan tidak perlu membuktikan siapa yang bersalah atas kecelakaan tersebut. Penyelesaian sengketa untuk menuntut ganti rugi dapat ditempuh melalui berbagai mekanisme, baik di luar pengadilan (*non-litigasi*) maupun melalui jalur pengadilan (*litigasi*). Jalur non-litigasi mencakup klaim santunan Jasa Raharja, musyawarah, negosiasi, atau mediasi di Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK)

Pemerintah perlu memperketat pengawasan terhadap kelayakan operasional angkutan umum untuk memastikan perlindungan hukum yang optimal bagi penumpang serta Perlu adanya peningkatan sosialisasi mengenai hak-hak penumpang dan prosedur hukum yang dapat ditempuh jika terjadi kecelakaan. Pemerintah, melalui lembaga seperti Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK), harus lebih aktif menginformasikan kepada masyarakat bahwa BPSK memiliki wewenang untuk menangani sengketa angkutan umum yang merugikan konsumen. Perusahaan angkutan umum perlu mengambil tindakan tegas dalam melaksanakan pertanggungjawaban ganti rugi kepada korban, dan penegakan perlindungan hukum harus dioptimalkan agar hak penumpang dan kewajiban pengangkut terlaksana dengan baik dan Perusahaan

pengangkut hendaknya meningkatkan kesadaran untuk mematuhi standar keselamatan dan kelayakan kendaraan demi meminimalkan risiko kecelakaan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung : PT Citra Aditya Bakti.
- Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, 2005, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Edisi 1, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Amirudin dan Zainal Asikin, 2012, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Aulia Muthiah, 2016, *Aspek Hukum Dagang dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Pustaka Baru, Yogyakarta
- Salim H.S dan Erlies Septiana Nurbani, 2013, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Sudiarto, 2012, *Tanggung Gugat Pengangkut Terhadap Penumpang dalam Kecelakaan Pesawat Udara pada Penerbangan Domestik*, Mataram : Pustaka Bangsa
- Shidarta, , 2000, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Grasindo, Jakarta.
- Susilo S. Dajaan, Agus Suwandono, Deviana Yuanitasari, 2022 *Hukum Perlindungan Konsumen*, Universitas Terbuka, Tangerang Selatan.
- Titik Triwulan dan Shinta Febrian, 2010, *Perlindungan Hukum bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta.
- Zainal Asikin. “*Pokok-Pokok Hukum Perbankan di Indonesia*” . PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011
- Putri, Rizky Krismonita, 2020 *Penyelesaian Sengketa Konsumen Oleh Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK)*, Kota Yogyakarta Melalui Proses Mediasi Tahun 2016-2019. Diss. UIN SUNAN KALIJAGA YOGYAKARTA,
- Wasty Soemanto. *Pedoman Teknik Penulisan Skripsi dan Karya Ilmiah*, PT Bumi Aksara, Jakarta, 2005
- Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan tentang Pelaksanaan Tugas dan Wewenang Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen, Kepmen Perdagangan No. 350/ MPP/Kep/12/2001
- Indonesia Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Wajib Kecelakaan Penumpang
- Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, LN. No. 12 Tahun 1975, TLN. 3050.
- Indonesia Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
- Indonesia, Peraturan Pemerintah tentang Pembinaan Dan Pengawasan Penyelenggaraan Perlindungan Konsumen, PP No. 58 Tahun 2001. LN No. 103 Tahun 2001, TLN. No. 4126
- Indonesia, Undang-Undang No. 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa, LN. No. 138 Tahun 1999, TLN. No. 3872

Indonesia Undang-Undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan

Antonius Alijoyo, Makna Akuntabilitas dan Responsibilitas: Konteks Manajemen Kepatuhan, <https://icopi.or.id/makna-akuntabilitas-dan-responsibilitas-konteks-manajemen-kepatuhan/>, diakses pada tanggal 27 Juni 2025, pukul 15.26 wita

Siti Nur Baiti, <https://download.garuda.kemdikbud.go.id/>, diakses pada tanggal 29 Juni 2025, pukul 00.45 wita

Luthfia Ayu azanella dan Rizal Setyo Nugroho, <https://tambahpinter.com/perbedaan-tanggung-jawab-dan-tanggung-gugat> at diakses pada tanggal 5 Mei 2025, pada pukul 03.00 wita