

## TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM ATAS KECELAKAAN PENUMPANG

Sugiono<sup>1</sup> Sri Astutik<sup>2</sup> Bachrul Amiq<sup>3</sup>

<sup>123</sup> Universitas Dr. Soetomo

Email: [sugionokolonel@gmail.com](mailto:sugionokolonel@gmail.com)

### ABSTRACT

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh pentingnya perlindungan hukum bagi penumpang sebagai konsumen jasa angkutan umum, terutama terkait tanggung jawab perusahaan angkutan ketika terjadi kecelakaan. Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana bentuk tanggung jawab perusahaan angkutan umum atas kecelakaan yang menimpa penumpang serta upaya hukum yang dapat ditempuh penumpang untuk memperoleh ganti rugi. Metode yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan angkutan umum memiliki tanggung jawab penuh terhadap keselamatan penumpang sejak keberangkatan hingga tiba di tempat tujuan, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Penumpang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan berhak menuntut ganti kerugian melalui mekanisme perdata, pidana, maupun administrasi sesuai tingkat kesalahan yang dilakukan. Dengan demikian, peran perusahaan angkutan umum sangat penting dalam memberikan kepastian hukum, perlindungan, dan rasa aman bagi masyarakat pengguna jasa transportasi.

**Kata Kunci:** Angkutan Umum, Kecelakaan, Perlindungan Hukum, Tanggung Jawab

### ABSTRACT

This study was motivated by the importance of legal protection for passengers as consumers of public transportation services, especially in relation to the responsibility of transportation companies in the event of an accident. The research question in this study is what form of responsibility public transportation companies have for accidents that befall passengers and what legal measures passengers can take to obtain compensation. The method used is normative juridical research with a legislative and conceptual approach. The results show that public transportation companies have full responsibility for passenger safety from departure to arrival at their destination, in accordance with Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation and the Civil Code. Passengers who suffer losses due to accidents have the right to claim compensation through civil, criminal, or administrative mechanisms in accordance with the level of fault committed. Thus, the role of public transportation companies is very important in providing legal certainty, protection, and a sense of security for the community who use transportation services.

**Kata Kunci:** Public Transportation, Accidents, Legal Protection, Responsibility

## PENDAHULUAN

Angkutan umum di Indonesia telah menjadi bagian integral dalam kehidupan masyarakat, tidak hanya di kota-kota besar tetapi juga di daerah pedesaan. Perannya sangat krusial dalam mendukung mobilitas sehari-hari, yang mencakup berbagai aktivitas penting seperti bekerja, bersekolah, berbelanja, dan berpartisipasi dalam kegiatan sosial lainnya.

Masyarakat Indonesia, terutama yang tinggal di kawasan urban, sangat bergantung pada angkutan umum sebagai sarana utama untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain.

Dengan pesatnya pertumbuhan jumlah penduduk dan urbanisasi yang semakin tinggi, kebutuhan akan sistem transportasi yang efisien dan terjangkau menjadi semakin mendesak. Perkembangan kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Surabaya, Bandung, dan Yogyakarta menyebabkan tingginya tingkat kepadatan penduduk, yang memaksa masyarakat untuk mencari alternatif transportasi massal yang dapat mengakomodasi jumlah penumpang yang besar dalam waktu yang relatif singkat (Farida, Juanda, & Novriani, 2024).

Angkutan umum di daerah pedesaan membantu membuka keterisoliran wilayah, yang memungkinkan produk lokal dapat dipasarkan lebih luas dan mendukung pembangunan ekonomi di daerah tersebut. Selain itu, angkutan umum juga mendukung program-program pembangunan pemerintah yang mengharuskan masyarakat untuk berpartisipasi dalam kegiatan ekonomi atau sosial di luar daerah mereka (Zhu, Zuo, Liang, & Cui, 2025).

Meskipun angkutan umum memiliki peran yang sangat besar, masih terdapat sejumlah tantangan yang harus dihadapi, seperti masalah kemacetan (Kapica, Melnikova, & Naumov, 2025), rendahnya kualitas layanan (Sogbe, Susilawati, & Pin, 2024), dan kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya penggunaan angkutan umum. Untuk itu, dibutuhkan upaya yang lebih serius dari pemerintah dan pihak swasta dalam mengembangkan dan memperbaiki sistem angkutan umum agar lebih efisien, terjangkau, dan ramah lingkungan..

Di Indonesia, sejumlah peraturan perundang-undangan telah diterapkan untuk mengatur keselamatan dan tanggung jawab hukum perusahaan angkutan umum. dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi landasan utama yang mengatur tentang keselamatan transportasi jalan raya, termasuk angkutan umum. Pasal-pasal dalam undang-undang ini menegaskan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang selama perjalanan dan diharuskan untuk memenuhi standar teknis serta keselamatan kendaraan yang mereka operasikan.

Penelitian ini menawarkan kontribusi yang signifikan dalam menutup gap tersebut dengan mengkaji secara komprehensif tanggung jawab hukum perusahaan angkutan umum

dalam kecelakaan penumpang di Indonesia. Penelitian ini akan mengeksplorasi lebih dalam bagaimana perusahaan angkutan umum mengelola kewajiban hukum mereka, baik dalam hal ganti rugi kepada korban kecelakaan maupun sanksi pidana yang dapat dikenakan pada perusahaan atau pengemudi. Penelitian sebelumnya lebih banyak membahas peraturan yang bersifat umum tanpa menganalisis penerapan hukum secara mendalam dalam konteks kecelakaan angkutan umum.

## **METODE PENELITIAN**

Tipe/jenis penelitian ini termasuk dalam kategori penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang dilakukan menganalisis kasus-kasus normatif yang berupa produk perilaku hukum, seperti undang-undang. Fokus utama dari penelitian ini adalah hukum yang dipahami sebagai norma atau kaidah yang berlaku dalam masyarakat dan menjadi pedoman bagi perilaku individu. Oleh karena itu, penelitian hukum normatif terfokus pada pengumpulan hukum positif, asas-asas dan doktrin hukum, penemuan hukum dalam kasus konkret, sistematika hukum, tingkat keselarasan, perbandingan hukum, dan sejarah hukum (Muhammad, 2004). Menurut Marzuki (Marzuki, 2017), penelitian hukum normatif merupakan suatu proses untuk mengidentifikasi aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, serta doktrin-doktrin hukum yang digunakan untuk menyelesaikan masalah hukum yang sedang dihadapi. Penelitian ini bertujuan untuk menelaah secara mendalam mengenai tanggung jawab perusahaan angkutan umum atas kecelakaan penumpang.

## **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

### **1. Hubungan Hukum Antara Penumpang Dengan Perusahaan Pengangkutan**

Dalam kaitannya dengan angkutan darat, secara spesifik dapat diartikan sebagai suatu usaha pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain yang berlangsung di darat dengan menggunakan alat angkut tertentu. Ruang lingkup angkutan darat cukup luas, mencakup angkutan jalan raya, sungai, danau, serta rel kereta api. Namun, fokus pembahasan dalam tulisan ini terbatas pada angkutan jalan. Berdasarkan Pasal 1 angka (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan merupakan kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke

tempat lain dengan menggunakan kendaraan, yang dimaksud kendaraan adalah sarana angkut di jalan yang terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Menurut Pasal 1 angka (8) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin, kecuali kendaraan yang berjalan di atas rel. Definisi ini lebih sederhana dibandingkan dengan definisi sebelumnya dalam Pasal 1 ayat (1) sub b Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965, yang mendefinisikan kendaraan bermotor sebagai kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu, biasanya digunakan untuk angkutan orang atau barang di jalan selain kendaraan yang berjalan di atas rel.

Dilihat dari tujuan penggunaannya, kendaraan bermotor dibagi menjadi kendaraan pribadi dan kendaraan bermotor umum. Kendaraan bermotor umum, menurut Pasal 1 angka (10) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Salah satu jenis kendaraan bermotor adalah mobil. Meskipun Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tidak memberikan definisi spesifik mengenai mobil, Pasal 47 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memberikan beberapa pengertian terkait mobil, yaitu mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang. Mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang dengan tempat duduk maksimal delapan orang termasuk pengemudi, atau beratnya tidak lebih dari 3.500 kg. Mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang dengan tempat duduk lebih dari delapan orang termasuk pengemudi, atau beratnya lebih dari 3.500 kg, sementara mobil barang adalah kendaraan bermotor yang digunakan khusus untuk angkutan barang (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009).

Menurut teori hukum, keberadaan hukum dalam masyarakat merupakan suatu keharusan, sebagaimana dinyatakan dalam ungkapan "*ubi societas ibi jus*" yang artinya di mana ada masyarakat, maka di situ pasti terdapat hukum. Hukum berfungsi untuk mengatur hubungan-hubungan sosial di antara individu dalam suatu masyarakat (Apeldoorn, 1975). Sebagai sistem pengaturan, hukum memberikan batas-batas kewenangan dan kewajiban bagi setiap individu dalam interaksi sosial seperti hubungan keluarga, perkawinan, perdagangan, kebangsaan, serta berbagai interaksi lainnya yang menimbulkan hubungan hukum (Apeldoorn, 1975; Utrecht, 1983).

Menurut Utrecht (1983), dalam masyarakat selalu terdapat hubungan antar individu, antara individu dengan kelompok, antar keluarga, serta berbagai bentuk hubungan sosial lainnya yang semuanya diatur oleh hukum. Dari pendapat ini, hubungan hukum dapat dipahami sebagai setiap hubungan yang terjadi antara dua atau lebih subjek hukum yang diatur oleh aturan hukum, baik dalam bentuk hukum tertulis maupun tidak tertulis, serta bersumber dari undang-undang, perjanjian, ataupun kebiasaan masyarakat.

Subekti (1981) lebih lanjut menyatakan bahwa hubungan hukum dapat dilihat sebagai suatu hubungan antara dua pihak yang memberikan hak kepada satu pihak untuk menuntut sesuatu dari pihak lainnya, yang berkewajiban memenuhi tuntutan tersebut. Berdasarkan sumbernya, hubungan hukum atau perikatan dapat berasal dari undang-undang ataupun perjanjian. Undang-undang dalam hal ini tidak terbatas pada undang-undang formil saja, melainkan juga undang-undang materiil, seperti keputusan pemerintah yang mengikat warga tertentu. Sementara perjanjian merupakan suatu keadaan di mana seseorang atau dua orang saling berjanji untuk melakukan sesuatu hal yang disebut prestasi, baik berupa memberikan sesuatu, melakukan sesuatu, maupun tidak melakukan sesuatu (Subekti, 1981).

Dalam konteks hukum angkutan, sebelum membahas tanggung jawab pengangkut secara spesifik, perlu dipahami terlebih dahulu prinsip-prinsip tanggung jawab yang berlaku dalam bidang hukum angkutan. Terdapat empat prinsip tanggung jawab utama dalam hukum angkutan, yaitu prinsip tanggung jawab mutlak (absolute liability principle), prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (based on fault liability principle), prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (presumption of liability principle), dan prinsip tanggung jawab terbatas (limitation of liability principle) (Wiradipraja, 1989).

Secara historis, prinsip tanggung jawab mutlak berasal dari konsep bahwa setiap perbuatan yang merugikan orang lain pasti menyebabkan pelakunya bertanggung jawab, tanpa perlu membuktikan kesalahan (aman acts at his peril). Prinsip ini menegaskan bahwa siapa pun yang tindakannya menyebabkan kerugian pada pihak lain wajib bertanggung jawab tanpa mempermasalahkan ada atau tidaknya unsur kesalahan. Jika prinsip ini diterapkan dalam angkutan penumpang, maka pengangkut harus bertanggung jawab mutlak atas segala kerugian yang dialami penumpang selama proses angkutan berlangsung, tanpa ada kemungkinan untuk bebas dari tanggung jawab (Wiradipraja, 1989).

Prinsip tanggung jawab mutlak (absolute liability) memiliki kelemahan utama, yaitu adanya kemungkinan pemberian hukuman kepada pihak yang sebenarnya tidak bersalah. Hal ini terjadi karena prinsip tersebut mengabaikan unsur kesalahan; selama suatu tindakan menyebabkan kerugian pada orang lain, pelaku wajib bertanggung jawab, bahkan jika tidak ada unsur kesalahan yang melekat pada perbuatannya (Wiradipraja, 1989). Contohnya, dalam suatu peristiwa kecelakaan bus yang disebabkan oleh bencana alam, meskipun pihak pengangkut tidak dapat dipersalahkan, prinsip tanggung jawab mutlak tetap mewajibkan pihak pengangkut untuk bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang.

Dalam konteks pengangkutan umum, perjanjian pengangkutan terjadi melalui kesepakatan antara pihak pengangkut dengan penumpang. Persetujuan ini sering kali bersifat implisit, di mana penumpang dianggap telah menyetujui tawaran pihak pengangkut sejak membeli tiket atau karcis. Kesepakatan ini memenuhi unsur konsensus, yang merupakan salah satu syarat sahnya perjanjian menurut Pasal 1320 KUH Perdata, selain kecakapan pihak yang terlibat, adanya objek tertentu, dan sebab yang halal (Subekti, 1981). Selain syarat tersebut, perjanjian juga harus memenuhi ketentuan Pasal 1321 KUH Perdata tentang ketiadaan kekhilafan, Pasal 1323 KUH Perdata tentang ketiadaan paksaan, serta Pasal 1328 KUH Perdata tentang ketiadaan penipuan (Subekti, 1981).

Kesepakatan antara pihak pengangkut dan penumpang ini menciptakan hubungan hukum yang melahirkan hak dan kewajiban. Umumnya, pelaksanaan kewajiban dan realisasi hak ini dibuktikan melalui dokumen tertulis seperti tiket atau karcis (Wiradipraja, 1989). Proses pelaksanaan pengangkutan terdiri atas empat tahap, yakni tahap persiapan yang mencakup penyediaan sarana angkutan, tahap penyelenggaraan yang melibatkan perpindahan barang atau orang dari titik pemberangkatan ke tujuan, tahap penyerahan barang atau turunnya penumpang serta pembayaran biaya, dan terakhir tahap penyelesaian yang meliputi penanganan segala permasalahan yang muncul selama atau akibat pengangkutan (Wiradipraja, 1989).

## **2. Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Angkutan Umum Terhadap Kecelakaan Yang Melibatkan Penumpang**

Secara prinsipil, tidak ada pengangkut yang sengaja menghendaki terjadinya kecelakaan selama proses pengangkutan berlangsung. Hal ini karena kejadian kecelakaan

tersebut biasanya akan menyebabkan kerugian bagi pihak pengangkut, baik secara material maupun non-material. Namun demikian, kecelakaan terkadang tidak bisa dihindari dan terjadi di luar kendali pengangkut (Purwosutjipto, 1986).

Ketika terjadi kecelakaan yang menyebabkan penumpang mengalami luka, cacat permanen, atau bahkan kematian, penumpang atau keluarganya tentu merasakan dampak yang sangat merugikan, dan dengan demikian membutuhkan perlindungan hukum. Dalam kecelakaan yang mengakibatkan cedera, baik ringan maupun berat, selain kerugian karena kehilangan waktu produktif, juga menjadi beban seperti besarnya biaya pengobatan yang harus dikeluarkan dan ditanggung keluarga (Tasane, Ucuk, Subekti, & Widodo, 2024). Sebelum pemberlakuan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, perlindungan hukum tersebut telah diatur dalam Pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965, yang menyatakan bahwa pengusaha kendaraan umum bertanggung jawab atas segala kerugian yang dialami penumpang selama berada dalam kendaraan, kecuali jika pengusaha dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan disebabkan oleh kesalahan dirinya atau pegawainya (Purwosutjipto, 1986).

Tujuan utama dari ketentuan ini adalah untuk memberikan perlindungan hukum kepada penumpang yang mengalami kerugian selama berada dalam kendaraan umum, sehingga penumpang tersebut berhak memperoleh ganti rugi dari pihak pengangkut. Prinsip yang digunakan dalam pengaturan tanggung jawab ini adalah "presumption of liability", di mana pengangkut secara umum dianggap bertanggung jawab terhadap kerugian penumpang, kecuali pengangkut mampu membuktikan bahwa kerugian terjadi di luar tanggung jawab atau kesalahannya. Jika pengangkut berhasil membuktikan hal tersebut, maka kewajiban untuk memberikan ganti rugi dapat ditiadakan (Purwosutjipto, 1986).

Pasal 1 angka 24 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menjelaskan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Terdapat beberapa faktor utama yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas. Pertama, faktor manusia merupakan penyebab paling dominan, umumnya melibatkan pelanggaran lalu lintas seperti mengabaikan rambu-rambu lalu lintas, tidak mematuhi batas kecepatan, berkendara dalam kondisi mengantuk, mabuk, atau berada di bawah pengaruh

obat-obatan terlarang. Pelanggaran tidak hanya dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor tetapi juga oleh pejalan kaki atau pengguna jalan lainnya yang kurang berhati-hati, misalnya menyeberang jalan sembarangan atau mengabaikan tanda lalu lintas khusus untuk pejalan kaki (Sari & Lestari, 2024). Kedua, faktor kendaraan juga menjadi penyebab kecelakaan, biasanya disebabkan oleh kelalaian dalam pemeliharaan kendaraan, seperti sistem pengereman yang tidak berfungsi dengan baik, kondisi ban yang buruk, dan pencahayaan kendaraan yang tidak memadai sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

Ketiga, faktor kondisi jalan juga sangat signifikan. Hal ini mencakup desain geometrik jalan yang kurang baik, permukaan jalan yang rusak atau berlubang, minimnya fasilitas pengaman seperti pagar pelindung jalan, serta kurangnya penerangan jalan yang memadai. Kondisi ini meningkatkan risiko kecelakaan terutama bagi pengguna sepeda motor atau sepeda (Novia Kusumastuti I.P dan Astri Dyah Utami, 2014). Terakhir, faktor lingkungan atau cuaca turut memberikan kontribusi besar terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Cuaca buruk seperti hujan deras dapat menyebabkan jalan licin, memperpanjang jarak pengereman kendaraan, dan mengurangi jarak pandang pengemudi. Selain itu, fenomena cuaca lainnya seperti kabut dan asap juga dapat membatasi jarak pandang, terutama di daerah pegunungan, yang secara signifikan meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan bus merupakan jenis kecelakaan lalu lintas berat sebagaimana yang disebut dalam Pasal 229 ayat (4) jo. Pasal 229 ayat (1) huruf c UU LLAJ, yakni kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat. Lantas apakah perusahaan angkutan umum turut bertanggung jawab jika pengemudi lalai?

Berdasarkan hasil penelitian, ditemukan bahwa tanggung jawab pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan perusahaan angkutan umum atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pemilik barang, atau pihak ketiga akibat kelalaian pengemudi diatur dalam Pasal 234 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Namun, terdapat pengecualian tanggung jawab sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 234 ayat (3) UU LLAJ, yaitu keadaan memaksa di luar kemampuan pengemudi, perilaku korban atau pihak ketiga, atau gerakan orang maupun hewan meskipun telah dilakukan upaya pencegahan.

Terpenuhi atau tidaknya unsur pengecualian ini harus ditetapkan melalui proses persidangan di pengadilan sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 236 ayat (1) UU LLAJ. Penelitian juga menunjukkan bahwa pengecualian dalam Pasal 234 ayat (3) hanya berlaku untuk kewajiban mengganti kerugian secara perdata, bukan untuk pembebasan dari tuntutan pidana. Mengenai tuntutan pidana terhadap pengemudi, Pasal 310 ayat (3) UU LLAJ menetapkan ancaman hukuman pidana maksimal lima tahun penjara atau denda maksimal sepuluh juta rupiah, jika terbukti adanya kelalaian yang menyebabkan kecelakaan dengan korban luka berat.

Selain itu, tanggung jawab terkait biaya medis korban kecelakaan angkutan umum secara eksplisit diatur dalam Pasal 235 ayat (2) dan Pasal 191 UU LLAJ, yang menegaskan bahwa perusahaan angkutan umum berkewajiban memberikan bantuan berupa biaya pengobatan serta bertanggung jawab atas segala perbuatan yang dilakukan oleh pihak yang dipekerjakan dalam penyelenggaraan angkutan.

Kecelakaan lalu lintas umumnya terjadi karena kelalaian pengemudi, berupa kurangnya kehati-hatian dalam mengemudikan kendaraan. Kelalaian ini dapat menimbulkan akibat fatal seperti luka-luka atau bahkan kematian, sehingga tindakan tersebut dikategorikan sebagai tindak pidana kealpaan (culpa) (Sangki, 2012). Dalam konteks angkutan umum, tanggung jawab secara hukum terhadap keselamatan penumpang memang terletak pada pihak operator atau perusahaan angkutan umum. Hal ini karena operator memiliki kendali penuh atas pengoperasian, perawatan, dan aspek keselamatan dari kendaraan. Sebaliknya, penumpang cenderung bersifat pasif, hanya membayar ongkos dan mempercayakan keselamatannya kepada operator (Wardana, 2009).

Namun demikian, tanggung jawab dalam kecelakaan lalu lintas tidak semata-mata dibebankan kepada pengemudi. Perusahaan angkutan umum juga turut bertanggung jawab atas tindakan pegawainya, sebagaimana diatur dalam Pasal 191 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menegaskan bahwa perusahaan angkutan umum wajib bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh pegawai dalam menjalankan tugasnya (UU No. 22 Tahun 2009). Selain itu, Pasal 234 ayat (1) UU yang sama menyatakan bahwa pengemudi, pemilik kendaraan, dan perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, pemilik barang, atau pihak ketiga akibat kelalaian pengemudi. Namun, tanggung jawab ini tidak berlaku apabila

terdapat keadaan yang tidak dapat dihindari, kesalahan dari korban atau pihak ketiga, atau akibat gerakan hewan atau orang yang tak terduga.

Selain tanggung jawab perdata, kecelakaan lalu lintas juga dapat mengarah pada pertanggungjawaban pidana. Hal ini diatur dalam Pasal 230 UU No. 22 Tahun 2009 yang menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban luka berat atau kematian harus diproses secara pidana. Dalam hal ini, perusahaan angkutan umum bisa menghadapi pertanggungjawaban pidana terutama terkait kelalaian dalam pemeliharaan kendaraan. Kelalaian perusahaan dalam memastikan kondisi kendaraan yang layak jalan, seperti rem tidak berfungsi baik, dapat menjadi dasar pertanggungjawaban pidana perusahaan (UU No. 22 Tahun 2009).

Kerugian akibat kecelakaan lalu lintas mencakup kerugian materiil maupun immateriil seperti luka-luka atau kematian. Berdasarkan Pasal 229 UU No. 22 Tahun 2009, kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi tiga kategori, yaitu kecelakaan ringan (hanya merusak kendaraan atau barang), kecelakaan sedang (mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang), dan kecelakaan berat (mengakibatkan luka berat atau kematian). Sesuai Pasal 236 UU No. 22 Tahun 2009, pihak yang menyebabkan kecelakaan wajib mengganti kerugian berdasarkan putusan pengadilan, atau melalui kesepakatan damai di luar pengadilan (UU No. 22 Tahun 2009).

Ancaman pidana terhadap kelalaian pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas diatur dalam Pasal 310 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009, yang menetapkan pidana penjara maksimal enam bulan atau denda maksimal satu juta rupiah. Selain itu, berdasarkan Pasal 315 UU yang sama, perusahaan angkutan umum juga dapat dikenakan sanksi pidana tambahan berupa denda tiga kali lipat dari yang dikenakan pada individu, serta pencabutan izin operasional kendaraan. Lebih lanjut, Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP mengatur tentang sanksi pidana bagi pelaku kelalaian yang menyebabkan kematian atau luka berat, dengan ancaman hukuman penjara maksimal lima tahun (KUHP). Sanksi ini bertujuan memberikan efek jera bagi masyarakat supaya tidak mengulangi lagi tindakan yang bertentangan dengan UU LLAJ dalam berkendara (Faida, Ucu S, & Widodo, 2023).

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan terhadap tindakan yang dilakukan oleh orang yang dipekerjakannya diatur dalam Pasal 191 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ). Pasal ini menyatakan bahwa perusahaan

angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan orang yang bekerja dalam aktivitas angkutan jalan. Ketentuan ini selaras dengan Pasal 1367 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), yang juga mengatur bahwa seseorang bertanggung jawab atas kerugian akibat perbuatan orang-orang yang berada dalam pengawasannya. Namun, dalam konteks ini, Pasal 191 UULLAJ yang berlaku karena didasarkan pada prinsip *lex specialis derogate lex generalis*, yang berarti ketentuan khusus mengesampingkan ketentuan yang lebih umum.

Dalam kasus kecelakaan bus Sinar Jaya yang disebabkan kelalaian pengemudi sehingga mengakibatkan korban jiwa dan luka-luka pada penumpang bus Arimbi, maka sesuai ketentuan Pasal 191 UULLAJ, perusahaan PT. Sinar Jaya Megah Langgeng wajib bertanggung jawab atas kerugian tersebut. Selain itu, berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata, setiap perbuatan melawan hukum yang menyebabkan kerugian mewajibkan pelaku untuk mengganti kerugian tersebut. Dalam kasus ini, kelalaian pengemudi bus yang menyebabkan kecelakaan merupakan perbuatan melawan hukum karena bertentangan dengan hak orang lain dan norma kesusilaan.

Untuk menuntut ganti rugi, pihak yang dirugikan harus membuktikan bahwa kerugian yang dialami memang diakibatkan oleh perbuatan melawan hukum tersebut, sebagaimana diatur dalam Pasal 1865 KUHPerdata. Selain itu, tanggung jawab perusahaan angkutan umum terhadap pihak ketiga juga diatur dalam Pasal 194 ayat (1) UULLAJ, yang menyebutkan bahwa perusahaan tidak bertanggung jawab atas kerugian pihak ketiga, kecuali pihak ketiga mampu membuktikan bahwa kerugian tersebut akibat kesalahan perusahaan angkutan.

Dalam kasus ini, berdasarkan hasil wawancara dengan saksi yang menyaksikan kejadian tersebut, perusahaan PT. Sinar Jaya Megah Langgeng terbukti bertanggung jawab atas kecelakaan yang menimpa penumpang bus Arimbi. Dengan demikian, jika perusahaan tidak bertanggung jawab, maka perusahaan dianggap melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yaitu UULLAJ beserta peraturan pelaksanaannya.

Meski demikian, Pasal 194 UULLAJ memiliki kelemahan karena tidak mengatur secara jelas besaran ganti rugi yang harus diberikan oleh perusahaan pengangkutan kepada pihak yang dirugikan. Pasal tersebut hanya mengatur jangka waktu pengajuan tuntutan ganti rugi, yaitu maksimal 30 hari sejak terjadinya kerugian sesuai Pasal 192 ayat (2) UULLAJ.

Sistem tanggung jawab yang digunakan dalam Pasal 194 UULLAJ adalah sistem tanggung jawab berdasarkan kesalahan (based on fault), sehingga pihak ketiga harus membuktikan kesalahan dari perusahaan pengangkutan. Hal ini berbeda dengan sistem presumption of liability, yang hanya berlaku apabila terdapat perjanjian pengangkutan secara eksplisit antara kedua pihak.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tanggung jawab tersebut bersifat ganda, yaitu perdata dan pidana. Secara perdata, perusahaan angkutan umum wajib bertanggung jawab terhadap kerugian yang dialami penumpang akibat kelalaian pengemudi, baik dalam bentuk kerugian materiil maupun immateriil. Hal ini sebagaimana diatur secara eksplisit dalam Pasal 234 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ). Ketentuan ini memperjelas kewajiban perusahaan untuk memastikan bahwa pelayanan yang diberikan harus menjamin keselamatan penumpang. Selain itu, ketentuan Pasal 191 UULLAJ serta Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) juga menegaskan bahwa perusahaan bertanggung jawab atas tindakan pegawai atau pihak yang berada dalam pengawasannya, dengan mengacu pada doktrin vicarious liability (Wiradipraja, 1989).

Lebih lanjut, tanggung jawab pidana dapat dikenakan kepada perusahaan angkutan umum jika kecelakaan tersebut terbukti akibat kelalaian pengemudi yang menyebabkan dampak serius seperti korban meninggal dunia atau luka berat. Hal ini sejalan dengan Pasal 310 UULLAJ serta Pasal 359-360 KUHP, yang secara jelas menyebutkan konsekuensi hukum pidana berupa sanksi penjara atau denda terhadap kelalaian yang menimbulkan kecelakaan berat. Temuan lapangan menunjukkan bahwa dalam praktiknya, implementasi tanggung jawab ini masih menghadapi tantangan terkait pembuktian unsur kelalaian serta proses hukum yang rumit, sehingga diperlukan mekanisme yang lebih jelas dan efisien dalam menegakkan tanggung jawab hukum perusahaan angkutan umum secara efektif (Subekti, 1981; Utrecht, 1983).

Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab sepenuhnya terhadap kerugian yang dialami penumpang akibat kecelakaan selama proses pengangkutan berlangsung. Tanggung jawab ini secara tegas diatur dalam Pasal 192 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyebutkan bahwa perusahaan angkutan umum wajib bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang, baik

berupa luka maupun meninggal dunia selama proses pengangkutan berlangsung, kecuali kecelakaan tersebut terjadi akibat peristiwa yang tidak dapat dihindari atau disebabkan oleh kesalahan penumpang sendiri.

Dalam penyelenggaraan jasa angkutan, aspek keselamatan penumpang maupun barang yang diangkut menjadi tanggung jawab utama dari perusahaan pengangkut. Oleh karena itu, sangatlah wajar jika perusahaan angkutan diwajibkan untuk menanggung segala bentuk kerugian yang muncul akibat kelalaian dalam proses pengangkutan. Tanggung jawab terhadap barang yang diangkut, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 186 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, dimulai dari saat barang diterima perusahaan angkutan hingga barang tersebut diserahkan kembali kepada pengirim atau pihak penerima barang. Ketentuan ini berlaku setelah adanya kesepakatan perjanjian pengangkutan atau telah dilakukannya pembayaran tarif angkutan oleh pihak pengirim barang atau penumpang (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009).

Faktor-faktor yang mempengaruhi tanggung jawab hukum perusahaan angkutan umum, penelitian ini menemukan beberapa faktor utama. Pertama, faktor manusia atau pengemudi merupakan faktor dominan, di mana perilaku pengemudi yang lalai, seperti ketidakpatuhan terhadap aturan lalu lintas, mengemudi dalam kondisi fisik dan mental yang tidak optimal seperti mengantuk atau mabuk, serta ketidakcakapan dalam mengoperasikan kendaraan, sangat mempengaruhi terjadinya kecelakaan (Sari & Lestari, 2024, Sangki, 2012). Kedua, faktor kendaraan juga menjadi aspek krusial dalam tanggung jawab perusahaan angkutan umum, khususnya terkait dengan kelayakan operasional kendaraan. Hasil penelitian di lapangan menunjukkan bahwa kendaraan dengan sistem pengereman yang tidak optimal, ban dalam kondisi tidak layak, serta pencahayaan yang buruk berkontribusi besar terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas (Wiradipraja, 1989).

Ketiga, faktor jalan dan infrastruktur yang meliputi kondisi jalan rusak, desain geometrik yang tidak memadai, minimnya penerangan, serta tidak tersedianya fasilitas pengaman seperti pagar pembatas jalan, turut memperbesar risiko kecelakaan lalu lintas. Kondisi infrastruktur jalan yang buruk ini berhubungan erat dengan kemampuan perusahaan angkutan untuk mengantisipasi dan melakukan pencegahan dini terhadap kecelakaan yang dapat terjadi (Novia Kusumastuti I.P dan Astri Dyah Utami, 2014).

Faktor terakhir yang turut memengaruhi tingkat kecelakaan lalu lintas adalah kondisi lingkungan dan cuaca. Elemen-elemen alam seperti hujan deras, kabut tebal, dan asap dari kebakaran hutan merupakan contoh kondisi eksternal yang berada di luar kendali manusia, namun memiliki dampak signifikan terhadap keselamatan transportasi, khususnya angkutan jalan. Hujan lebat, misalnya, dapat menyebabkan genangan air, mengurangi daya cengkeram ban terhadap permukaan jalan, serta meningkatkan risiko aquaplaning yang dapat membuat kendaraan tergelincir. Selain itu, jalan yang basah dan licin menurunkan efektivitas pengereman dan memperpanjang jarak berhenti kendaraan.

Kabut dan asap berkontribusi pada penurunan jarak pandang secara drastis, yang membuat pengemudi sulit mengenali rambu lalu lintas, kendaraan lain, maupun bahaya di depan mereka tepat waktu. Hal ini sangat membahayakan terutama bagi kendaraan besar seperti bus dan truk, yang memiliki massa dan momentum lebih tinggi sehingga membutuhkan waktu dan jarak lebih lama untuk berhenti. Penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar kecelakaan beruntun di jalan tol seringkali dipicu oleh penurunan visibilitas akibat kabut atau asap (Novia Kusumastuti I.P dan Astri Dyah Utami, 2014).

Menurut teori manajemen risiko dalam transportasi (Pande & Wolshon, 2016), cuaca ekstrem merupakan bagian dari hazard alamiah yang harus diprediksi dan dimitigasi oleh penyelenggara angkutan maupun otoritas transportasi melalui sistem peringatan dini, pelatihan pengemudi untuk kondisi darurat, serta pemeliharaan kendaraan yang adaptif terhadap perubahan cuaca.

Untuk meminimalkan dampak dari kondisi cuaca buruk, perusahaan angkutan umum harus secara proaktif melakukan penyesuaian operasional, seperti menunda keberangkatan saat kondisi cuaca ekstrem, menyediakan pelatihan berkala bagi pengemudi dalam menghadapi situasi visibilitas rendah, dan memastikan semua sistem keselamatan kendaraan seperti lampu, wiper, serta sistem pengereman berfungsi optimal. Pemerintah pun diharapkan meningkatkan infrastruktur pendukung seperti penerangan jalan, drainase yang baik, serta rambu peringatan cuaca ekstrem yang mudah diakses di sepanjang jalur utama angkutan umum.

Penelitian ini juga mengidentifikasi kelemahan regulasi terkait tanggung jawab hukum perusahaan angkutan umum, terutama dalam Pasal 194 UULLAJ, yang belum secara eksplisit mengatur besaran ganti rugi yang harus diberikan oleh perusahaan kepada pihak

yang mengalami kerugian, serta penggunaan prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (based on fault), yang memerlukan pembuktian khusus dari pihak korban.

Hasil penelitian ini menegaskan pentingnya memperkuat regulasi dan sistem pengawasan guna memastikan perusahaan angkutan umum memenuhi kewajibannya dalam memberikan perlindungan maksimal terhadap penumpang serta mampu mengurangi risiko kecelakaan melalui peningkatan kesadaran hukum dan penerapan standar keselamatan yang ketat.

Penelitian ini juga mengungkap adanya kelemahan normatif dalam regulasi yang mengatur tanggung jawab hukum perusahaan angkutan umum, khususnya pada ketentuan Pasal 194 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ). Ketentuan tersebut tidak merinci besaran kompensasi atau ganti rugi yang wajib dibayarkan oleh perusahaan angkutan kepada korban kecelakaan atau pihak yang dirugikan. Kekosongan norma ini menimbulkan ketidakpastian hukum bagi korban, khususnya dalam proses memperoleh hak atas ganti rugi yang adil dan proporsional. Lebih lanjut, sistem tanggung jawab yang dianut dalam pasal tersebut masih berpegang pada prinsip based on fault (tanggung jawab berdasarkan kesalahan), yang mengharuskan pihak korban untuk membuktikan adanya unsur kelalaian dari pengangkut agar dapat menuntut ganti rugi.

Dalam perspektif teori hukum perlindungan konsumen, posisi korban dalam kecelakaan angkutan umum dapat dikategorikan sebagai konsumen jasa yang berhak memperoleh jaminan keselamatan, kenyamanan, dan kepastian hukum sebagaimana ditegaskan oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Menurut Kotler dan Armstrong (2008), dalam setiap hubungan antara penyedia jasa dan konsumen, harus ada prinsip keadilan dan kesetaraan informasi. Ketika terjadi ketimpangan posisi tawar antara penumpang dan penyedia jasa, negara harus hadir untuk memberikan perlindungan hukum yang komprehensif.

Selain itu, berdasarkan prinsip strict liability dalam hukum perdata, seharusnya perusahaan angkutan dapat dimintai pertanggungjawaban secara langsung atas setiap kerugian yang ditimbulkan, tanpa perlu pembuktian unsur kesalahan. Pendekatan ini telah lama diakui dalam hukum transportasi internasional, terutama dalam hukum pengangkutan udara melalui Konvensi Warsawa dan Montreal, yang memberikan perlindungan lebih kuat

kepada penumpang dengan membatasi kebutuhan pembuktian di pihak korban (Wiradipraja, 1989).

Oleh karena itu, diperlukan langkah-langkah perbaikan regulasi dan kebijakan guna memperkuat perlindungan terhadap korban kecelakaan angkutan umum. Upaya pertama yang perlu dilakukan adalah revisi terhadap UULLAJ, khususnya Pasal 194, dengan menambahkan ketentuan yang jelas mengenai besaran minimal ganti rugi serta ketentuan tanggung jawab mutlak (absolute liability) untuk kondisi tertentu, seperti kecelakaan massal atau terbukti adanya kelalaian standar operasional. Selain itu, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan dapat menetapkan standar kompensasi minimal dalam bentuk peraturan pelaksana, sehingga terdapat pedoman yang seragam dan mengikat bagi semua penyelenggara angkutan umum.

Ketiga, pembentukan lembaga penyelesaian sengketa cepat seperti transportation ombudsman atau public transport accident board yang bersifat independen, dapat menjadi solusi alternatif penyelesaian sengketa di luar pengadilan, sekaligus mempercepat proses pemberian ganti rugi. Keempat, perusahaan angkutan umum wajib mengikutsertakan penumpang dalam program asuransi yang menjamin perlindungan atas risiko kecelakaan, sebagaimana diamanatkan Pasal 237 UULLAJ.

Dengan demikian, hasil penelitian ini menegaskan pentingnya memperkuat regulasi dan sistem pengawasan guna memastikan perusahaan angkutan umum memenuhi kewajibannya dalam memberikan perlindungan maksimal terhadap penumpang serta mampu mengurangi risiko kecelakaan melalui peningkatan kesadaran hukum dan penerapan standar keselamatan yang ketat.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan dalam penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa:

Hubungan hukum antara pengangkut dan penumpang lahir melalui perjanjian pengangkutan, baik secara tertulis maupun implisit, yang menimbulkan hak dan kewajiban bagi kedua belah pihak. Untuk menjamin keadilan, hukum angkutan mengenal prinsip-prinsip tanggung jawab, mulai dari tanggung jawab mutlak hingga tanggung jawab terbatas.

Dengan adanya aturan tersebut, hukum angkutan berfungsi tidak hanya menjaga ketertiban transportasi, tetapi juga melindungi hak penumpang sekaligus memastikan penyelenggara angkutan bertindak secara bertanggung jawab.

Tanggung jawab hukum perusahaan angkutan umum terhadap kecelakaan penumpang bersifat ganda, yaitu tanggung jawab perdata dan pidana. Tanggung jawab perdata tercermin dalam kewajiban perusahaan untuk memberikan ganti rugi atas kerugian materiil dan/atau immateriil yang diderita penumpang akibat kelalaian penyelenggara angkutan, sebagaimana diatur dalam Pasal 191 dan Pasal 234 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sedangkan tanggung jawab pidana berlaku apabila kelalaian pengemudi atau pihak perusahaan terbukti menyebabkan kecelakaan yang menimbulkan luka berat atau kematian.

Berdasarkan simpulan, saran yang dapat diberikan adalah:

Perlu adanya penguatan perlindungan hukum bagi penumpang. Pemerintah bersama aparat penegak hukum perlu memperketat implementasi aturan mengenai tanggung jawab pengangkut, baik perdata maupun pidana, agar hak penumpang yang mengalami kerugian dapat benar-benar terlindungi. Selain itu, mekanisme klaim ganti rugi harus dibuat lebih sederhana, transparan, dan cepat sehingga tidak memberatkan korban kecelakaan.

Peningkatan profesionalisme penyelenggara angkutan. Perusahaan angkutan umum perlu meningkatkan standar keselamatan melalui pelatihan berkala bagi pengemudi, perawatan kendaraan yang rutin, serta penerapan sistem manajemen keselamatan transportasi. Upaya ini penting agar tanggung jawab hukum tidak hanya dijalankan setelah kecelakaan terjadi, tetapi juga diwujudkan melalui pencegahan sejak awal demi keselamatan penumpang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Apeldoorn, L. J. van. (1975). *Pengantar ilmu hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Apriansyah, A. (2024). *Smart Mobility Concept for Determining an Integrated Transportation Network in Jakarta*. <https://doi.org/10.1109/ICISS62896.2024.10751138>
- Churniawan, E., Agustriana, T. M., & Priyanto, S. (2024). Kajian Yuridis terhadap Kerugian yang ditimbulkan Akibat Kecelakaan Perkeretaapian Berbasis Nilai Keadilan. *Wajah Hukum*, 8(2), 828–841.

- Dhermawan, D. (2020). *Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Darat Kepada Pihak Ketiga Atas Perbuatan Melanggar Hukum Yang dilakukan Pegawainya (Studi Kasus Terhadap Putusan MA Nomor 04/Pdt.G/2013/PN.Psr. Fakultas Hukum Universitas Mataram. Universitas Mataram.*
- Elsamani, Y., & Kajikawa, Y. (2024). Envisioning the Future of Mobility: A Well-Being-Oriented Approach. *Sustainability, 16*, 8114. <https://doi.org/10.3390/su16188114>
- Faida, A. N., Ucu S, Y., & Widodo, E. (2023). Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Tindak Pidana Dalam Berlalu Lintas yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia. *Binamulia Hukum, 12*(1 SE-Articles), 227–240. <https://doi.org/10.37893/jbh.v12i1.603>
- Farida, F., Juanda, A., & Novriani, S. (2024). analysis of The Probability od Choosing a Public Transportation Mode Using A Binomial Model of Differential Logit. *Journal of World Science, 3*, 1139–1150. <https://doi.org/10.58344/jws.v3i9.1178>
- Herdiana, A. (2024). Narrative Review: Sistem Transportasi Publik Di Smart City Jakarta Untuk Mengurangi Kemacetan. *Journal of Electrical Engineering, 1*. <https://doi.org/10.47134/jte.v1i2.3402>
- Kadri, Fahmi, & Harahap, I. (2024). PENYELESAIAN HUKUM TERHADAP PELAKU KECELAKAAN LALU LINTAS. *COLLEGIUM STUDIOSUM JOURNAL, 7*(2), 515–534.
- Kapica, D., Melnikova, Y., & Naumov, V. (2025). Synchronization in Public Transportation: A Review of Challenges and Techniques. *Future Transportation, 5*, 6. <https://doi.org/10.3390/futuretransp5010006>
- Karunia, K. (2022). *TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENGANGKUTAN TERHADAP PENUMPANG TRANSPORTASI UMUM APABILA TERJADI KECELAKAAN (STUDI PT ANTAR LINTAS SUMATERA)*. UNIVERSITAS MEDAN AREA.
- Marzuki, P. M. (2017). *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*. Prenada Media.
- Muhammad, A. (2004). *Hukum dan Penelitian Hukum. Cet. 1*.
- Novia Kusumastuti I.P dan Astri Dyah Utami. (2014). Pertanggungjawaban Pidana Perusahaan Angkutan Umum Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Yang menimbulkan Korban Luka dan Meninggal Dunia. *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta, 3*(1), 2.
- Porcu, F., Olivo, A., Maternini, G., Coni, M., Bonera, M., & Barabino, B. (2021). Assessing the Risk of Bus Crashes in Transit Systems. *European Transport\Trasporti Europei, March 2021*, 1–4.
- Prastiyo, I. B. (2024). Upaya Peningkatan Keselamatan Operasional Transportasi Umum: Analisis Komprehensif Penyebab Kecelakaan dan Upaya Mitigasi. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 26*(1), 13–26.
- Rahmawati, R., Mukhlisin, M., Fatmawati, L., Wiyana, Y., & Wicaksono, T. (2024). Accident Analysis during the Covid-19 Pandemic in Indonesia uses the Accident Rate Method. *Jurnal Teknik Sipil, 31*, 345–352. <https://doi.org/10.5614/jts.2024.31.3.12>

- Sari, D. M., & Lestari, F. (2024). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dan Klasifikasi Cedera Korban Di Universitas X. *Jurnal Kesehatan Tambusai*, 5(4), 12070–12080. <https://doi.org/10.31004/jkt.v5i4.38040>
- Sogbe, E., Susilawati, S., & Pin, T. C. (2024). Scaling up public transport usage: a systematic literature review of service quality, satisfaction and attitude towards bus transport systems in developing countries. *Public Transport*. <https://doi.org/10.1007/s12469-024-00367-6>
- Tasane, S. I., Ucuk, Y., Subekti, & Widodo, E. (2024). PENERAPAN KEADILAN RESTORATIF PADA TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MELIBATKAN ORANG ASLI PAPUA DALAM PERSPEKTIF KEPASTIAN DAN KEMANFAATAN HUKUM. *COURT REVIEW: Jurnal Penelitian Hukum*, 4(02), 4–6.
- TIMERZYANOV, M., DELYAN, A., KHAIRUTDINOV, N., & SHARAFUTDINOVA, A. (2023). ANALYSIS OF ROAD TRAFFIC INJURIES ON PUBLIC TRANSPORT IN THE REPUBLIC OF TATARSTAN OVER THE YEARS 2018-2022. *The Bulletin of Contemporary Clinical Medicine*, 16, 52–58. [https://doi.org/10.20969/VSKM.2023.16\(6\).52-58](https://doi.org/10.20969/VSKM.2023.16(6).52-58)
- Zhu, M., Zuo, Y., Liang, X., & Cui, H. (2025). Urban-rural public transport accessibility evaluation based on improved gravity model with actual time. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, 1–36. <https://doi.org/10.1680/jmuen.24.00057>
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [KUHPerdata]. (n.d.).
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2013). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.