

Ketetapan Hukum Bagi Perusahaan Atas Keselamatan Kerja Karyawan Terhadap Kecelakaan Yang Mengakibatkan Korban Jiwa (Studi Kasus Kecelakaan Bus Pariwisata yang Ditumpangi SMK Lingga Kencana Depok)

Dashilfa Afifah¹, Adinda Aristias², Hanifah Fairuz Wibowo³, Satino⁴

^{1,2,3,4}Fakultas Hukum, Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jakarta

Email: 2210611128@mahasiswa.upnvj.ac.id¹, 2210611135@mahasiswa.upnvj.ac.id²,
2210611136@mahasiswa.upnvj.ac.id³, satino@upnvj.ac.id⁴

Abstract:

Workers are valuable assets for a company that need to be protected through the implementation of Occupational Safety and Health (K3), because threats to their safety and health while working can affect the working relationship between workers and the company, including the risk of traffic accidents. Traffic accidents, which are described in Law no. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, is an unexpected incident involving vehicles and can cause material loss and injury to victims. This research discusses the protection provided by companies for workers who experience accidents, as well as the company's role in protecting the rights of accident victims as bus passengers. The research method used is the normative juridical method, which examines statutory regulations, legal conceptions, legal principles and legal doctrines related to the problem. The analysis also involved a tourist bus accident case involving passengers from Lingga Kencana Vocational School, Depok. The research results show that the protection provided by the company to workers who experience accidents is very important, where workers have the right to receive compensation for treatment and rehabilitation due to accidents. Apart from that, legal protection for victims of traffic accidents is regulated in Article 240 of the Road Traffic and Transportation Law and Article 191 of the LLAJ Law.

Abstract

Pekerja merupakan aset berharga bagi sebuah perusahaan yang perlu dilindungi melalui penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), karena ancaman terhadap keselamatan dan kesehatan mereka selama bekerja dapat mempengaruhi hubungan kerja antara pekerja dan perusahaan, termasuk risiko kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas, yang dijelaskan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah kejadian tak terduga yang melibatkan kendaraan dan dapat menimbulkan kerugian material serta cedera pada korban. Penelitian ini membahas bagaimana perlindungan yang diberikan oleh perusahaan terhadap pekerja yang mengalami kecelakaan, serta peran perusahaan dalam menjaga hak-hak korban kecelakaan sebagai penumpang bus. Metode penelitian yang digunakan adalah metode yuridis normatif, yang mengkaji peraturan perundang-undangan, konsepsi hukum, dan doktrin-doktrin hukum yang terkait dengan masalah tersebut. Analisis juga melibatkan kasus kecelakaan bus pariwisata yang melibatkan penumpang dari SMK Lingga Kencana Depok. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perlindungan yang diberikan oleh perusahaan terhadap pekerja yang mengalami kecelakaan sangat penting, dimana pekerja memiliki hak untuk menerima kompensasi atas perawatan dan rehabilitasi akibat kecelakaan. Selain itu, perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas diatur dalam Pasal 240 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Pasal 191 Undang-Undang LLAJ.

Article History

Received May 15, 2024

Revised May 20, 2024

Accepted May 30 2024

Available online 09 June, 2024

Keywords :

K3, Accidents, Bus

Keywords:

K3, Kecelakaan, Bus



<https://doi.org/10.5281/zenodo.11622715>

This is an open-access article under the [CC-BY-SA License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)



PENDAHULUAN

Indonesia dalam mewujudkan pembangunan nasional tentunya memerlukan bantuan dari suatu perusahaan dan pekerja dengan tujuan dapat meningkatnya pembangunan nasional sesuai dengan yang telah direncanakan, pekerja memiliki peran penting dan merupakan elemen utama dalam mencapai tujuan pembangunan. Mereka adalah aset penting bagi perusahaan yang perlu dilindungi melalui penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) karena tingginya ancaman terhadap keselamatan dan kesehatan selama bekerja dapat mempengaruhi hubungan kerja antara pekerja dan perusahaan. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan berbagai langkah untuk melindungi

keselamatan, kesehatan, dan kesejahteraan pekerja di tempat kerja. K3 melibatkan prosedur dan tindakan yang bertujuan untuk mencegah kecelakaan dan penyakit akibat pekerjaan, serta menciptakan lingkungan kerja yang aman, sehat, dan produktif. Dengan penerapan K3, diharapkan dapat tercipta kondisi kerja yang optimal secara fisik, mental, dan sosial.¹ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja menyatakan bahwa dengan kemajuan industrialisasi, mekanisasi, dan modernisasi, intensitas kerja para pekerja, mesin, alat, dan perangkat baru meningkat. Seringkali, aspek-aspek detail seperti bahan teknis berbahaya, racun, metode kerja yang buruk, kurangnya keterampilan dan pelatihan, serta kurangnya pengetahuan tentang sumber bahaya baru diabaikan. Hal ini sering kali menjadi sumber bahaya dan penyakit akibat kerja. Oleh karena itu, penting bagi perusahaan untuk memiliki pengetahuan yang memadai tentang K3. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1992 tentang Kesehatan, produktivitas kerja harus dioptimalkan agar setiap pekerja dapat bekerja dengan aman tanpa membahayakan diri sendiri, orang lain, dan perusahaan.²

Keselamatan kerja bertujuan melindungi kesejahteraan fisik pekerja untuk mencegah kecelakaan atau cedera terkait pekerjaan. Ini diartikan sebagai upaya untuk mencegah semua jenis kecelakaan yang berkaitan dengan lingkungan dan situasi kerja. Kecelakaan lalu lintas, yang didefinisikan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah kejadian tak terduga yang melibatkan kendaraan dan dapat menyebabkan kerugian material serta cedera pada korban. Manajemen K3 merupakan kewajiban bagi perusahaan konstruksi di Indonesia, sebagaimana diatur dalam peraturan keselamatan dan kesehatan kerja, seperti Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja dan Peraturan Menteri No. PER-05/MEN/1996 tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.³

Transportasi berhubungan erat dengan perkembangan industri pariwisata karena memfasilitasi akses ke destinasi wisata. Akses transportasi yang baik dapat mendorong perkembangan wisata dan peningkatan jumlah wisatawan. Transportasi memiliki urgensi penting seperti disebutkan dalam Pasal 3 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga keselamatan jalan harus mendapat perhatian serius. Penyebab kecelakaan biasanya melibatkan kelalaian manusia, kondisi kendaraan, jalan, cuaca yang tidak mendukung, serta gangguan pandangan. Meski demikian, kondisi jalan juga memainkan peran penting sebagai salah satu penyebab kecelakaan.⁴

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) adalah aspek penting yang harus diperhatikan oleh setiap perusahaan. Perusahaan berkewajiban menjamin keselamatan kerja karyawan sesuai dengan berbagai regulasi hukum di Indonesia. Kurangnya penerapan Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) salah satunya dalam bidang transportasi dapat menyebabkan kerugian yang tidak hanya berdampak pada pekerjanya saja akan tetapi juga pada penumpang transportasi tersebut. Hal tersebut dapat dilihat dari salah satu contoh kasus kecelakaan bus pariwisata yang ditumpangi siswa SMK Lingga Kencana Depok mengalami kecelakaan di Ciater, Kabupaten Subang, Jawa Barat. Dalam tragedi tersebut 11 orang meninggal dunia, termasuk siswa dan guru, dan banyak lainnya mengalami luka-luka. Bus tersebut meluncur ke kanan, menabrak beberapa kendaraan, termasuk mobil dan sepeda motor, sebelum akhirnya terguling di jalan. Dampaknya sangat menyedihkan, dengan 13 orang mengalami luka serius dan 40 lainnya mengalami luka ringan. Kejadian ini mendatangkan kesedihan yang mendalam bagi keluarga dan pihak sekolah, serta menyoroti pentingnya aspek kesehatan dan keselamatan dalam transportasi pariwisata. Penyebab kecelakaan ini adalah kegagalan sistem pengereman, menunjukkan adanya kelalaian dalam perawatan bus tersebut. Melihat pada kejadian tersebut, menunjukkan pentingnya kepatuhan perusahaan terhadap peraturan keselamatan kerja. Dalam kasus kecelakaan tersebut, beberapa faktor yang perlu diperhatikan adalah kondisi kendaraan, kompetensi sopir, serta penerapan standar keselamatan perjalanan. Kecelakaan ini menyoroti

¹ Agnes, Dwiyanti W. (2018). *Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Surakarta: TAKA Publisher. Hlm 14.

² Darmayanti, E. (2018). Perlindungan hukum terhadap pelaksanaan keselamatan dan kesehatan kerja (k3) pada perusahaan. *JCH (Jurnal Cendekia Hukum)*, Vol 3 No. 2. Hlm 284.

³ Mawaddah, S., & Susilawati, S. (2023). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Dan Kecelakaan Kerja Pada Karyawan Dan Pengemudi. *Zahra: Journal Of Health And Medical Research*, Vol 3 No. 2. Hlm 299.

⁴ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

tanggung jawab perusahaan terhadap keselamatan penumpang, termasuk siswa dan guru yang terlibat dalam kegiatan sekolah.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif dimana mengkaji penelitian yang berfokus pada lingkup peraturan perundang-undangan, konsepsi hukum, asas hukum, maupun doktrin-doktrin hukum yang relevan dengan permasalahan penelitian, serta berita terkait kasus kecelakaan bus pariwisata yang ditumpangi SMK Lingga Kencana Depok. Oleh karena itu penelitian ini menggunakan data sekunder melalui studi kepustakaan dalam berbagai bentuk, seperti referensi jurnal maupun buku-buku terkait hukum ketenagakerjaan, keselamatan kerja karyawan, dan regulasi terkait yang diatur pemerintah untuk perusahaan maupun pekerja. Pengolahan dan analisis bahan hukum dalam hal ini adalah analisis kualitatif dengan menjelaskan data-data deskriptif serta cenderung menggunakan analisis untuk memberikan argumentasi dan kesimpulan yang tepat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perlindungan yang Diberikan oleh Perusahaan terhadap Pekerja yang Mengalami Kecelakaan

Setiap tenaga kerja harus diberikan perlindungan, baik dalam kesehatan maupun keamanan. Pekerja dan keluarganya berhak memperoleh jaminan sosial sebagai perlindungan dari risiko sosial, seperti jaminan kesehatan, jaminan kecelakaan kerja, dan jaminan hari tua.⁵ Perlindungan yang diberikan oleh perusahaan terhadap pekerja yang mengalami kecelakaan sangat penting untuk memastikan kesejahteraan dan dukungan bagi keluarganya. Pekerja yang mengalami kecelakaan terkait pekerjaan berhak menerima ganti rugi untuk perawatan dan rehabilitasi akibat kecelakaan tersebut.⁶ Dalam konteks kasus kecelakaan bus yang melibatkan pelajar dan guru SMK Lingga Kencana Depok, langkah perlindungan yang biasanya diberikan meliputi berbagai aspek yang bertujuan untuk meminimalkan dampak buruk dari kecelakaan tersebut.

Perlindungan utama yang harus diberikan adalah perlindungan dalam bidang kesehatan diberikan kepada pekerja dengan asuransi kecelakaan kerja yang mana menjadi komponen utama dalam memberikan perlindungan. Asuransi ini dirancang untuk memberikan kompensasi kepada pekerja dan keluarga mereka, mencakup biaya perawatan medis, kompensasi atas cacat yang diakibatkan kecelakaan, serta santunan kematian. Asuransi kecelakaan kerja ini penting untuk memastikan bahwa pekerja yang mengalami kecelakaan mendapatkan perawatan medis yang diperlukan tanpa harus mengkhawatirkan biaya yang mungkin tinggi. Dengan begitu, biaya perawatan medis untuk pekerja yang mengalami luka-luka akan ditanggung oleh perusahaan. Ini mencakup semua pengobatan, rawat inap, dan perawatan lanjutan yang diperlukan hingga korban pulih. Asuransi ini adalah Jaminan Sosial Tenaga Kerja (Jamsostek) berupa BPJS Ketenagakerjaan. Hal ini diatur dalam Undang-Undang No. 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja. Pada tahun 1992, besaran kompensasi dan batas maksimal yang diakui oleh PT Jamsostek dianggap memadai. Namun, saat ini kompensasi dan batas maksimal upah yang diakui untuk pembayaran premi jamsostek memerlukan revisi dan penyesuaian.⁷

Untuk mendukung mengenai perlindungan terhadap tenaga kerja tersebut, terdapat beberapa regulasi yang telah diberlakukan. Sejak awal kemerdekaan Indonesia, jaminan sosial bagi tenaga kerja telah diatur melalui Undang-Undang No. 33 Tahun 1947 tentang Pembayaran Ganti Kerugian Kepada Buruh yang Mendapat Kecelakaan Berhubungan Dengan Hubungan Kerja dan Undang-Undang No. 34 Tahun 1947 tentang Penetapan Berlakunya Undang-Undang Kecelakaan 1947 Bagi Kecelakaan-

⁵ Akis Jahari & Rachmatin Artita (2023). *Perlindungan Hukum terhadap Pekerja Akibat Pemutusan Hubungan Kerja Tanpa Pesangon Berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 dan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja*. Case Law Journal of Law Vol. 4 No. 2. Hlm. 89.

⁶ Eka Prasetya Purnomo, I Ketut Markeling, & I Nyoman Darmadha (2018). *Implementasi Perlindungan Hukum terhadap Kecelakaan Kerja bagi Pekerja Mini Market (Studi Kasus: Indomaret Kebo Iwa Denpasar)*. Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum Vol. 1 No. 7. Hlm. 8.

⁷ Anner Sumantri Lubis (2020). *Pertanggung Jawaban Perusahaan Travel terhadap Supir yang Mengalami Kecelakaan pada PT Dolok Sordang Menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan Padang Lawang Kota Sibuhuan*. Skripsi Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau. Hlm. 70-71.

Kecelakaan Karena Perang yang Menimpa Buruh Berhubung Dengan Hubungan Kerja. Setahun kemudian, diterbitkan Undang-Undang No. 12 Tahun 1948 tentang Undang-Undang Kerja Tahun 1948. Undang-undang ini yang mengatur tentang Usia Tenaga Kerja, Jam Kerja, Tempat Kerja, Perumahan, dan Kesehatan Buruh. Pada tahun 1977, pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 33 Tahun 1977 tentang Asuransi Sosial Tenaga Kerja (Astek) yang mencakup Asuransi Kecelakaan Kerja (AKK), Asuransi Kematian (AK), dan Tabungan Hari Tua (THT). Pengesahan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1992 oleh Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dan pemerintah merupakan langkah signifikan. Undang-Undang ini membahas Jaminan Sosial Tenaga Kerja yang mengharuskan perusahaan dengan minimal 10 karyawan dan memberikan upah sebesar 1 juta rupiah setiap bulan untuk menjalankan 4 program jamsostek, yaitu jaminan hari tua, jaminan kecelakaan kerja, jaminan kematian, dan jaminan kesehatan.

Program jamsostek diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 1995 tentang Penetapan Badan Penyelenggara Program Jaminan Sosial Tenaga Kerja.⁸ Dalam Pasal 86 ayat (2) Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan disebutkan bahwa untuk melindungi keselamatan pekerja/buruh guna mewujudkan produktivitas kerja yang optimal, diselenggarakan upaya keselamatan dan kesehatan kerja. Pasal 87 ayat (1) Undang-Undang Ketenagakerjaan juga menyatakan bahwa setiap perusahaan wajib menerapkan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang terintegrasi dengan sistem manajemen perusahaan. Ketentuan ini sejalan dengan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945, yang menyatakan bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum. Lalu, ada pula Pasal 15 Ayat (1) Undang-Undang No. 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) menyebutkan bahwa Pemberi kerja secara bertahap wajib mendaftarkan dirinya dan pekerjanya sebagai peserta kepada badan penyelenggara jaminan sosial sesuai dengan program jaminan sosial yang diikuti. Seiring dengan perkembangan waktu, regulasi jaminan sosial di Indonesia terus mengalami penyempurnaan untuk memastikan kesejahteraan tenaga kerja. Undang-Undang No. 24 Tahun 2011, misalnya, memperluas cakupan jaminan sosial untuk mencakup jaminan kecelakaan kerja, jaminan kesehatan, jaminan hari tua, jaminan pensiun, dan jaminan kematian.⁹ Implementasi dari berbagai program ini bertujuan untuk menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman, sehat, dan produktif, serta memberikan perlindungan menyeluruh bagi tenaga kerja. Undang-undang ini mengatur lebih luas tentang jaminan sosial bagi tenaga kerja. Undang-Undang ini mencakup jaminan kecelakaan kerja, jaminan kesehatan, jaminan hari tua, jaminan pensiun, dan jaminan kematian. Semua program ini harus dijalankan untuk meningkatkan kesejahteraan tenaga kerja.

Selain dukungan dalam hal kesehatan, dukungan psikologis juga merupakan aspek penting yang perlu disediakan, namun masih belum banyak perusahaan yang menyediakannya. Kecelakaan tragis seperti ini dapat meninggalkan trauma yang mendalam bagi pekerja yang selamat dan juga keluarganya. Dukungan psikologis maupun rehabilitasi dapat membantu pekerja menghadapi trauma, kecemasan, dan kesedihan yang mereka alami. Layanan konseling dan dukungan mental dapat sangat membantu dalam proses pemulihan emosional dan psikologis mereka. Ini juga penting untuk mencegah dampak jangka panjang seperti gangguan stres pasca-trauma. Hal-hal tersebut perlu untuk dilakukan karena pekerja yang mengemudi bus tersebut pasti menjadi sorotan utama dan/atau menjadi tersangka untuk pertama kali. Itu membuat keadaan psikologisnya terpengaruh.

Setelah kejadian ini, perusahaan harus melakukan evaluasi menyeluruh terhadap prosedur keselamatan yang ada dan juga perihal perizinan pemakaian bus. Hal ini dikarenakan status lulus uji berkala bus sudah kadaluarsa sejak 6 Desember 2023.¹⁰ Padahal, menurut Pasal 53 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa uji

⁸ Nikmah Dalimunthe *et all* (2023). *Peran Kebijakan Perlindungan Ketenagakerjaan dalam Meningkatkan Kesejahteraan Pekerja*. Jurnal Manajemen Riset Inovasi Vol. 1 No. 3. Hlm. 215-217.

⁹ Eka Prasetya Purnomo, I Ketut Markeling, & I Nyoman Darmadha, *op.cit.*, hlm. 9-11.

¹⁰ Malvyandie Haryadi (2024). *10 Fakta Kecelakaan Bus Rombongan SMK Lingga Kencana Depok: Lokasi hingga Identitas Korban Meninggal*. Tribun News.

<https://www.tribunnews.com/regional/2024/05/12/10-fakta-kecelakaan-bus-rombongan-smk-lingga-kencana-depok-lokasi-hingga-identitas-korban-meninggal?page=2>. Diakses pada 4 Juni 2024 Pukul 22.49 WIB.

berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang beroperasi di jalan.¹¹ Dengan begitu, kondisi bus yang digunakan sudah seharusnya layak jalan dan meningkatkan standar keselamatan untuk mencegah kejadian serupa di masa depan. Ada indikasi bahwa bus yang digunakan tidak dalam kondisi yang baik, seperti yang terlihat dari laporan tentang lampu bus yang kurang terang. Hal ini menjadi perhatian utama untuk perbaikan keselamatan di masa depan karena perusahaan sudah seharusnya memberikan perlindungan teknis mencakup upaya pencegahan untuk menjaga keselamatan pekerja dari bahaya kecelakaan yang dapat terjadi di tempat kerja.¹² Evaluasi menyeluruh dan peningkatan prosedur keselamatan merupakan langkah penting yang perlu diambil untuk memastikan keselamatan dan kesejahteraan semua pihak terkait. Perusahaan harus memastikan bahwa setiap aspek perjalanan, mulai dari kondisi kendaraan hingga kesiapan pengemudi, memenuhi standar keselamatan yang ketat.

Peran Perusahaan terhadap Hak-Hak Korban Kecelakaan sebagai Penumpang Bus

Pemilik atau perusahaan otobus dapat diartikan sebagai orang yang bertanggung jawab atas jasanya untuk mengangkut orang, sementara pengemudi bus tersebut adalah orang yang dipekerjakan oleh pemilik atau perusahaan otobus. Sebagai perusahaan transportasi umum, pemilik atau pengelola bus harus mematuhi standar pelayanan minimum, seperti keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, keadilan, dan keteraturan.¹³ Ini menunjukkan bahwa sebagai penyedia layanan transportasi umum, pemilik atau perusahaan otobus bertanggung jawab untuk menjamin keamanan pelanggan mereka. Pelanggan ini termasuk individu atau entitas hukum yang menggunakan layanan transportasi umum tersebut.

Satjipto Raharjo mendefinisikan perlindungan hukum sebagai upaya untuk melindungi hak asasi manusia yang dirugikan oleh orang lain dan memastikan bahwa orang-orang dapat menikmati semua hak yang dijamin oleh hukum.¹⁴ Hal ini sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh Mr. J. Van Kaan, bahwa hukum berfungsi sebagai kumpulan aturan hidup yang bersifat memaksa dan melindungi kepentingan masyarakat. Oleh karena itu, berdasarkan teori yang ada, dalam kasus kecelakaan bus pariwisata yang Ditumpangi SMK Lingga Kencana Depok secara hukum, korban berhak mendapatkan perlindungan dari negara. Hal ini sesuai dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Pasal 4 ayat (1), yang menyatakan bahwa setiap orang yang menjadi korban meninggal dunia atau cacat tetap akibat kecelakaan yang disebabkan oleh alat angkutan lalu lintas jalan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1, akan mendapatkan ganti rugi dari dana tersebut kepada dirinya atau ahli warisnya sebesar jumlah yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah.¹⁵

Tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang sebenarnya sudah dimulai dari saat penumpang diangkut dari titik awal hingga selesai proses pengangkutan sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati. Berdasarkan Pasal 10 ayat 1 (a) PP No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksana dan Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan orang dan barang yang diangkut.¹⁶ Hal ini juga dipertegas dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 188, yang mengatur bahwa pengusaha angkutan wajib mengganti kerugian akibat kelalaian dalam melaksanakan pengangkutan.¹⁷ Selain itu, Pasal 240 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa korban kecelakaan lalu lintas memiliki hak-hak berikut:¹⁸

¹¹ Dharmendra Negara, Siswi Jayanti, & Baju Widjasena (2017). *Analisis Kecelakaan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Koridor II Terminal Terboyo - Terminal Sisemut Ungaran Tahun 2016*. Jurnal Kesehatan Masyarakat Vol. 5. No. 5. Hlm. 120.

¹² Akis Jahari & Rachmatin Artita, *op.cit.*, hlm. 85.

¹³ Ayu Lestari (2022). *Tanggung Jawab Pelaku Usaha Travel Cv. Anugrah Indragiri Terhadap Perbuatan Melawan Hukum Yang Dilakukan Sopir Pada Penumpang*. Doctoral dissertation, Universitas Islam Riau. Hlm. 47.

¹⁴ Salim H. Sidik (2008). *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*. (Jakarta: PT. Sinar Grafika). Hlm. 45

¹⁵ Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Pasal 4 ayat (1).

¹⁶ Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksana dan Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.

¹⁷ Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 188.

¹⁸ *Ibid*, Pasal 240.

1. Mendapatkan pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas kecelakaan lalu lintas dan/atau pemerintah.
2. Memperoleh ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas kecelakaan lalu lintas.
3. Mendapatkan santunan kecelakaan lalu lintas dari perusahaan asuransi.

Ganti rugi kepada penumpang tidak hanya mencakup kompensasi bagi korban kecelakaan, tetapi juga penggantian kerugian atas barang yang dibawa oleh penumpang. Hal ini menekankan tanggung jawab perusahaan pengangkut terhadap seluruh aspek kenyamanan dan keamanan penumpang selama perjalanan. Pihak pengangkut akan memverifikasi kebenaran klaim yang diajukan oleh penumpang terkait barang-barang tersebut dengan teliti. Dalam proses verifikasi ini, penting untuk memastikan apakah klaim yang diajukan benar adanya atau tidak. Jika dalam investigasi ditemukan bahwa kerusakan, kehilangan, atau cacat pada barang-barang tersebut disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan dari pihak penumpang sendiri, maka perusahaan otobus tidak bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi. Misalnya, jika penumpang tidak mengamankan barangnya dengan baik atau meninggalkannya tanpa pengawasan yang memadai, maka segala konsekuensi yang timbul menjadi tanggung jawab penumpang tersebut.¹⁹

Namun, sebaliknya, jika terbukti bahwa kerugian tersebut terjadi akibat kelalaian atau kesalahan dari pihak perusahaan otobus, seperti kurangnya pengawasan atau tidak adanya tindakan pencegahan yang memadai dari perusahaan terhadap potensi kerusakan atau kehilangan barang penumpang, maka perusahaan wajib memberikan ganti rugi. Ganti rugi ini harus sesuai dengan nilai kerugian yang dialami penumpang dan mencakup seluruh hak yang seharusnya diterima oleh penumpang berdasarkan peraturan dan kebijakan yang berlaku. Dalam kasus apapun, baik penumpang maupun perusahaan otobus harus memahami dan menghormati kewajiban serta tanggung jawab masing-masing untuk memastikan keselamatan dan keamanan selama perjalanan.

Terkait Perusahaan Otobus Trans Putera Fajar yang diketahui tidak memiliki izin angkutan dan masa berlaku uji berkala (KIR) sudah habis ini seharusnya bisa mempertanggungjawabkan atas apa yang menjadi kelalaian bagi korban yang terdampak. Terlebih dalam hal ini korban kecelakaan tersebut tidak hanya mengalami luka-luka saja, melainkan terdapat beberapa diantaranya yang sampai meninggal. Namun yang menjadi permasalahan adalah dalam kebanyakan kasus dan pada kasus ini pula, regulasi yang mengatur pada Pasal 310 nyatanya menyebutkan bahwa setiap pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan dan terdapat orang meninggal dunia dikenakan sanksi pidana penjara paling lama enam tahun dan/atau denda paling banyak Rp12 juta. Sudah seharusnya perusahaan otobus yang tidak mematuhi aturan administrasi dihadapkan pada proses hukum, dan bukan sebaliknya. Hal ini karena yang terjadi selama ini sopir selalu dijadikan tersangka setiap terjadi kecelakaan bus, padahal sebagai orang yang hanya bertugas mengemudikan mobil pun tidak akan menyangka akan terjadi hal tersebut.²⁰

Bagi korban yang mengalami kecelakaan dan membutuhkan bantuan medis, perusahaan seharusnya menyediakan perawatan dan membawa korban ke rumah sakit, karena pengemudi bertanggung jawab selama mengemudikan bus tersebut. Pemilik bus bertanggung jawab untuk mengganti semua biaya yang telah dikeluarkan oleh pengemudi dan juga bertanggung jawab untuk menerima klaim dari korban. Mekanisme pemberian ganti rugi didasarkan pada kesepakatan kedua belah pihak. Jika korban tidak setuju dengan mekanisme ganti rugi yang ditawarkan oleh perusahaan bus, perusahaan bus lebih memilih penyelesaian di luar pengadilan melalui kesepakatan damai antara kedua belah pihak. Jika melihat praktik pemberian ganti rugi yang biasanya dilakukan oleh perusahaan bus kepada korban, ternyata sering kali jauh dari harapan. Saat terjadi kecelakaan, biaya yang dibutuhkan untuk korban, seperti operasi yang besar untuk jumlah korban yang banyak masih

¹⁹ Muhammad Faslukil Ilmidian Shabara, Achmad Busro, & Dewi Hendrawati. (2017). *Pertanggungjawaban Perdata Perusahaan Otobus (Po) dalam Kecelakaan Penumpang*. Diponegoro Law Journal Vol. 5. No. 4. Hlm. 9.

²⁰ Rachmawati (2024). *Sopir Bus Putera Fajar Jadi Tersangka Kasus Kecelakaan di Subang, Siapa Lagi yang Harus Bertanggung Jawab?* Kompas. <https://bandung.kompas.com/read/2024/05/16/083800478/sopir-bus-putera-fajar-jadi-tersangka-kasus-kecelakaan-di-subang-siapa-lagi?page=all..> Diakses pada 01 Juni 2024 pukul 2.00 WIB.

perlu perhatian lagi, belum lagi dengan biaya pemakaman yang juga besar.²¹ Tanggung jawab perusahaan angkutan umum tidak hanya terbatas pada pemberian ganti rugi. Selain ganti rugi, sanksi yang dapat dikenakan meliputi:²²

- a. Peringatan tertulis;
- b. Denda administratif;
- c. Pembekuan izin;
- d. Pencabutan izin.

Dalam kecelakaan yang melibatkan bus pariwisata yang ditumpangi oleh siswa SMK Lingga Kencana Depok, perusahaan otobus yang melakukan pelanggaran administrasi yang berakibat pada hilangnya nyawa harus diproses hukum. Pelanggaran ini mencakup aspek legal dan teknis yang berdampak langsung pada keselamatan penumpang. Menuntut perusahaan tersebut diharapkan dapat memberikan efek jera dan memastikan bahwa perusahaan otobus lainnya lebih mematuhi peraturan dan prosedur keselamatan yang berlaku. Proses hukum ini penting untuk menegakkan tanggung jawab perusahaan dalam memastikan kendaraan mereka aman untuk digunakan. Selain perusahaan otobus, panitia penyelenggara kegiatan juga perlu diperkarakan karena kelalaian dalam memilih bus tanpa meneliti lebih lanjut kelayakan kendaraan. Panitia bertanggung jawab untuk memastikan bahwa bus yang disewa memenuhi semua standar keselamatan dan administrasi yang diperlukan. Penilaian kelayakan ini harus mencakup pemeriksaan menyeluruh terhadap kondisi fisik dan legalitas operasional bus. Tindakan kelalaian ini menunjukkan kurangnya kepedulian terhadap keselamatan peserta kegiatan. Kasus ini menggarisbawahi pentingnya tanggung jawab dan transparansi dari semua pihak dalam memastikan keselamatan transportasi publik dan mendorong pengawasan yang lebih ketat dari otoritas terkait di masa mendatang.²³

Kecelakaan bus pariwisata yang terjadi antara Januari dan April 2024 telah menjadi masalah yang serius, dengan setidaknya tujuh insiden yang menyebabkan korban jiwa dan luka berat yang didata oleh BBC News Indonesia. Ini berarti hampir setiap dua minggu terjadi kecelakaan yang melibatkan bus pariwisata. Tingginya frekuensi kecelakaan ini menunjukkan perlunya perhatian mendesak terhadap Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang diterapkan oleh perusahaan otobus. SMK adalah kerangka kerja yang dirancang untuk memastikan keselamatan operasional bus melalui prosedur dan kebijakan yang ketat. Selain itu, perusahaan otobus juga perlu melakukan pengecekan rutin terhadap kondisi teknis bus mereka untuk mencegah masalah yang dapat menyebabkan kecelakaan.²⁴ Dalam merespons situasi ini, pengawasan yang lebih ketat dan tindakan proaktif dari pihak terkait sangat diperlukan. Pemerintah dan otoritas transportasi harus meningkatkan inspeksi dan pengawasan terhadap penerapan SMK di perusahaan otobus. Ini dapat melibatkan inspeksi oleh pihak ketiga independen dan pemberian sanksi yang lebih berat bagi perusahaan yang melanggar aturan keselamatan. Di samping itu, penting untuk mempromosikan kesadaran tentang pentingnya keselamatan di sektor transportasi pariwisata. Dengan langkah-langkah ini, risiko kecelakaan dapat dikurangi, dan keselamatan penumpang dapat lebih terjamin.

SIMPULAN

Perlindungan yang diberikan oleh perusahaan terhadap pekerja yang mengalami kecelakaan kerja adalah aspek krusial dalam menjaga kesejahteraan tenaga kerja dan keluarganya. Perlindungan ini meliputi jaminan sosial seperti asuransi kecelakaan kerja yang menanggung biaya perawatan medis, kompensasi atas cacat, dan santunan kematian. Pentingnya perlindungan ini juga diatur dalam berbagai regulasi, termasuk Undang-Undang No. 3 Tahun 1992 dan Undang-Undang No. 24 Tahun

²¹ Eri Surya Wibowo, Firdaus Firdaus, & Ulfa Hasanah (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. 3. No. 1. Hlm. 11

²² Tri Jata Ayu Pramesti (2013). *Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Angkutan Umum Jika Pengemudi Lalai*. Hukum Online. <https://www.hukumonline.com/klinik/a/tanggung-jawab-hukum-perusahaan-angkutan-umum-jika-pengemudi-lalai-lt51e23161462fd/>. Diakses pada 05 Juni 2024 Pukul 08.38 WIB.

²³ BBC. (2024). *Sopir kecelakaan maut di Subang ditetapkan tersangka – Mengapa pengemudi 'selalu menjadi tumbal' dan siapa lagi yang harus bertanggung jawab?* BBC News Indonesia. <https://www.bbc.com/indonesia/articles/czvjj88pqjgo>. Diakses pada 07 Juni 2024 Pukul 19.51 WIB.

²⁴ *Ibid.*

2011 yang memastikan kesejahteraan tenaga kerja melalui berbagai program jaminan sosial. Selain perlindungan kesehatan, dukungan psikologis juga esensial bagi pekerja yang mengalami trauma akibat kecelakaan. Dukungan ini dapat membantu dalam proses pemulihan emosional dan psikologis, mencegah dampak jangka panjang seperti gangguan stres pasca-trauma. Perusahaan juga harus memastikan prosedur keselamatan yang ada dievaluasi secara menyeluruh, termasuk memastikan kendaraan dalam kondisi layak jalan dan memenuhi standar keselamatan. Hal ini penting untuk mencegah kejadian serupa di masa depan.

Dalam konteks tanggung jawab perusahaan terhadap penumpang, pemilik atau pengelola bus harus mematuhi standar pelayanan minimum yang mencakup keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, keadilan, dan keteraturan. Jika terjadi kecelakaan, perusahaan bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi sesuai dengan peraturan yang berlaku, termasuk Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 dan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009. Kasus kecelakaan yang melibatkan bus pariwisata menunjukkan perlunya pengawasan yang lebih ketat terhadap penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) oleh Perusahaan Otobus. Pemerintah dan otoritas transportasi harus meningkatkan inspeksi dan pengawasan untuk memastikan keselamatan operasional bus, serta memberikan sanksi yang lebih berat bagi perusahaan yang melanggar aturan keselamatan. Dengan penerapan langkah-langkah tersebut, diharapkan risiko kecelakaan dapat dikurangi dan keselamatan penumpang lebih terjamin sehingga perlindungan bagi pekerja dan penumpang dapat terlaksana dengan baik.

SARAN

Berdasarkan hasil penelitian studi kasus kecelakaan bus pariwisata yang melibatkan SMK Lingga Kencana Depok, berikut adalah beberapa saran mengenai ketetapan hukum bagi perusahaan atas keselamatan kerja karyawan terhadap kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa:

1. Melakukan evaluasi berkala, perawatan dan pemeriksaan rutin harus dilaksanakan secara teratur untuk memverifikasi bahwa kondisi keselamatannya tetap optimal.
2. Memberikan pelatihan dan sertifikasi kepada para sopir, perusahaan harus memastikan bahwa semua sopir telah mendapat pelatihan yang memadai dalam hal keselamatan berkendara dan telah memperoleh sertifikasi yang diperlukan.
3. Menjalankan prosedur keselamatan yang jelas, perusahaan harus memiliki prosedur keselamatan yang terperinci. Semua harus dilatih dalam prosedur tersebut dan diuji secara berkala untuk memastikan pemahaman dan kesiapan mereka.
4. Memeriksa kesehatan fisik dan mental karyawan, perusahaan juga harus memperhatikan kesehatan fisik dan psikologis karyawan, terutama para sopir agar dapat membantu mengidentifikasi potensi masalah yang dapat mempengaruhi keselamatan dalam kegiatan sehari-hari.
5. Mengelola risiko dan asuransi, perusahaan harus memiliki kebijakan yang kokoh dalam mengelola risiko dan asuransi yang memadai untuk melindungi karyawan dan keluarga mereka dalam situasi kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa.
6. Pengawasan berkala terhadap kepatuhan terhadap prosedur keselamatan dan peraturan lalu lintas harus dilakukan secara teratur.

Dengan mengadopsi saran-saran ini, perusahaan dapat meningkatkan keselamatan karyawan dan mengurangi risiko kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa, sesuai dengan ketetapan hukum yang berlaku.

REFERENSI

Agnes, D. W. (2018). *Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Surakarta: TAKA Publisher.

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

Dalimunthe, N., *et al* (2023). Peran Kebijakan Perlindungan Ketenagakerjaan dalam Meningkatkan Kesejahteraan Pekerja. *Jurnal Manajemen Riset Inovasi*, 1(3), 210-221.

Jahari, A. & Artita, R. (2023). Perlindungan Hukum terhadap Pekerja Akibat Pemutusan Hubungan Kerja Tanpa Pesangon Berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 dan Peraturan

- Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja. *Case Law Journal of Law*, 4(2), 79-100.
- Lestari, A. (2022). Tanggung Jawab Pelaku Usaha Travel Cv. Anugrah Indragiri Terhadap Perbuatan Melawan Hukum Yang Dilakukan Sopir Pada Penumpang. *Doctoral dissertation, Universitas Islam Riau*, 1-89.
- Lubis, A. S. (2020). Pertanggung Jawaban Perusahaan Travel terhadap Supir yang Mengalami Kecelakaan pada PT Dolok Sordang Menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan Padang Lawang Kota Sibuhuan. *Skripsi Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau*, 1-92.
- Negara, D., Jayanti, S., & Widjasena, B. (2017). Analisis Kecelakaan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Koridor II Terminal Terboyo - Terminal Sisemut Ungaran Tahun 2016. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 5(5), 115-126.
- Purnomo, E. P., Markeling, I K., & Darmadha, I N. (2018). Implementasi Perlindungan Hukum terhadap Kecelakaan Kerja bagi Pekerja Mini Market (Studi Kasus: Indomaret Kebo Iwa Denpasar). *Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum*, 1(7), 1-13.
- Shabara, M. F. I., Busro, A., & Hendrawati, D. (2017). Pertanggungjawaban Perdata Perusahaan Otobus (Po) dalam Kecelakaan Penumpang. *Diponegoro Law Journal*, 5(4), 1-14.
- Wibowo, E.S., Firdaus, F. & Hasanah, U. (2016). Tanggung Jawab Pengusaha Bus Trans Metro Pekanbaru (Tnp) terhadap Kerugian Pihak Ketiga yang Menjadi Korban Kecelakaan Ditinjau dari Kitab Undang-undang Hukum Perdata. *JOM Fakultas Hukum*, 3(1), 1-15.
- Darmayanti, E. (2018). Perlindungan hukum terhadap pelaksanaan keselamatan dan kesehatan kerja (k3) pada perusahaan. *JCH (Jurnal Cendekia Hukum)*, 3(2), 283-296.
- Mawaddah, S., & Susilawati, S. (2023). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Dan Kecelakaan Kerja Pada Karyawan Dan Pengemudi. *Zahra: Journal Of Health And Medical Research*, 3(2), 298-303.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1947 tentang Pembayaran Ganti Kerugian Kepada Buruh yang Mendapat Kecelakaan Berhubungan Dengan Hubungan Kerja.
- Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1947 tentang Penetapan Berlakunya Undang-Undang Kecelakaan 1947 Bagi Kecelakaan-Kecelakaan Karena Perang yang Menimpa Buruh Berhubungan Dengan Hubungan Kerja.
- Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1948 tentang Undang-Undang Kerja Tahun 1948.
- Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992).
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 39, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4279).
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Indonesia Tahun 2009).
- Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 116, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5256).
- Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 1977 tentang Asuransi Sosial Tenaga Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1977 Nomor 54, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3112).
- Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 1995 tentang Penetapan Badan Penyelenggara Program Jaminan Sosial Tenaga Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 59).
- BBC. (2024). Sopir kecelakaan maut di Subang ditetapkan tersangka – Mengapa pengemudi ‘selalu menjadi tumbal’ dan siapa lagi yang harus bertanggung jawab? *BBC News Indonesia*. <https://www.bbc.com/indonesia/articles/czvjj88pqjgo>. Diakses pada 07 Juni 2024 Pukul 19.51 WIB.
- Haryadi, M. (2024). 10 Fakta Kecelakaan Bus Rombongan SMK Lingga Kencana Depok: Lokasi hingga Identitas Korban Meninggal. *Tribun News*.



- <https://www.tribunnews.com/regional/2024/05/12/10-fakta-kecelakaan-bus-rombongan-smk-lingga-kencana-depok-lokasi-hingga-identitas-korban-meninggal?page=2>. Diakses pada 4 Juni 2024 Pukul 22.49 WIB.
- Pramesti, T. J. A. (2013). Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Angkutan Umum Jika Pengemudi Lalai. *Hukum Online*. <https://www.hukumonline.com/klinik/a/tanggung-jawab-hukum-perusahaan-angkutan-umum-jika-pengemudi-lalai-lt51e23161462fd/>. Diakses pada 05 Juni 2024 Pukul 08.38 WIB.
- Rachmawati. (2024). Sopir Bus Putera Fajar Jadi Tersangka Kasus Kecelakaan di Subang, Siapa Lagi yang Harus Bertanggung Jawab? *Kompas*. <https://bandung.kompas.com/read/2024/05/16/083800478/sopir-bus-putera-fajar-jadi-tersangka-kasus-kecelakaan-di-subang-siapa-lagi?page=all>. Diakses pada 01 Juni 2024 Pukul 02.00 WIB.