

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG ANGKUTAN UMUM TANPA IZIN YANG MENGALAMI KERUGIAN DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERDATA POSITIF

Deity Yuningsih

Fakultas Hukum Universitas Halu Oleo Kampus Hijau Bumi Tridharma
Anduonohu, Kendari 93232 Sulawesi Tenggara Indonesia

Phone:+6285241681655 e-mail:deity.yuningsih@uho.ac.id

Abstrak

Tidak dapat dipungkiri dalam kenyataannya di masyarakat bahwa masih terdapat kendaraan yang tidak berizin yang digunakan sebagai alat transportasi angkutan umum berupa sepeda motor (ojek) dan mobil pribadi. Hal itu menimbulkan persoalan di bidang hukum terkait dengan perlindungan hukum atas kerugian bagi penumpang yang mengalaminya, sehingga penting dilakukan suatu penelitian. Tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif, dengan pendekatan regulasi dan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penumpang yang mengalami kerugian jiwa dan atau barang akibat mengalami kecelakaan selama dalam pengangkutan dari perspektif hukum perdata positif berada dalam posisi yang sangat lemah untuk mendapatkan perlindungan hukum mendapat ganti kerugian, baik berdasarkan perjanjian pengangkutan, berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, maupun Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan.

Kata kunci: Angkutan umum, Penumpang, Perlindungan hukum

Abstract

It cannot be denied in fact in the community that there are still vehicle that does not legal night used as an instrument transportation public transport of a motorcycle (ojek) and private cars. It generated problems in legal matters relating to legal protection for loss for passengers that undergoes them, so important a research.Type research used is research law normative, with the approach regulations and conceptual.The research results show that passengers who had losses lives and or goods due to had an accident during in the transport of from the perspective of civil law positive is in a position very weak to shelter law have compensation, good based on an agreement transportation, based on act number 33 1964 about funds account must accident passengers, and act number 34 1964 about funds account must accidents on the road

Keywords: Public transport , Passengers, Legal protection

A. PENDAHULUAN

Perpindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya merupakan hal yang sangat lazim dalam kehidupan masyarakat. Perpindahan tersebut dapat melalui jalur darat, laut, maupun udara sesuai dengan kebutuhan dan pilihan dari masyarakat yang bersangkutan, sehingga alat transportasi yang digunakan pun bervariasi sesuai dengan kebutuhan dan jalur yang akan dilaluinya. Variasi atau jenis-jenis alat transportasi itu sangat beragam. Dalam Pasal 137 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa alat transportasi darat dapat berupa kendaraan bermotor atau tidak bermotor. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel berupa sepeda motor, mobil penumpang, atau bus, sedangkan alat transportasi tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan, misalnya berupa sepeda dan pedati. Selain itu, masih ada alat transportasi lain berupa pesawat terbang atau alat transportasi di air berupa kapal atau perahu. Mobilitas perpindahan barang dan atau orang merupakan suatu hal yang bersifat alamiah dalam kehidupan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Dengan demikian angkutan yang diperuntukan untuk kepentingan orang banyak atau yang dikenal dengan angkutan umum menjadi hal yang sangat penting untuk mendapat perhatian dari semua pihak, terutama dari pihak pemerintah. Menurut Undang-Undang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan bahwa Angkutan umum merupakan kendaraan bermotor umum yang digunakan baik untuk angkutan barang dan atau penumpang dengan dipungut bayaran.

Selanjutnya dalam Pasal 138 dan Pasal 139 undang-undang tersebut mengamanatkan bahwa setiap angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Selanjutnya Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara. Pemerintah Daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi. Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota. Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dengan demikian, undang-undang telah memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk turut serta sebagai penyedia jasa angkutan umum secara komersial. Namun tidak dapat dipungkiri bahwa dalam kenyataannya pelaku usaha jasa angkutan umum komersial tidak semuanya memiliki izin untuk menyelenggarakan jasa angkutan umum, misalnya alat transportasi berupa sepeda motor (ojek) dan mobil perseorangan (pribadi). Padahal kadang kala kendaraan sebagai alat angkutan umum untuk barang dan atau orang kadang kala mengalami

risiko kecelakaan yang menimbulkan kerugian terhadap orang (jiwa) dan atau barang yang diangkut. Hal ini menimbulkan persoalan di bidang hukum terkait dengan ada atau tidaknya perlindungan yang diberikan oleh hukum terhadap pemulihan hak penumpang yang mengalami kerugian., sehingga penting dilakukan suatu penelitian tentang hakikat perlindungan yang sebenarnya dari perspektif hukum perdata positif.

Tipe penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif dengan menelaah ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam hukum positif (Johnny Ibrahim, 2005: 252). Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan regulasi yang berlaku dan pendekatan konseptual dari berbagai jurnal dan kaya ilmiah hukum, serta literatur yang bersangkutan paut dengan perlindungan hukum bagi penumpang alat angkutan umum. Pendekatan yang demikian digunakan untuk mengungkapkan gagasan-gagasan yang baik terkait fenomena hukumnya.(Peter Mahmud Marzuki, 2007: 95). Selanjutnya menganalisis secara kualitatif terhadap bahan-bahan hukum primer dan sekunder secara komprehensif.

B. PEMBAHASAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan alat angkutan yang tidak berizin dalam penyelenggaraan angkutan umum merupakan suatu upaya alternatif untuk memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat dengan pangsa pasarnya sendiri serta memiliki kelebihan masing-masing. Sepeda motor (ojek) yang difungsikan sebagai angkutan umum mempunyai kelebihan bisa mengantarkan penumpangnya di jalan-jalan yang sempit, lebih fleksibel dalam menembus kemacetan di kota-kota besar, sehingga waktu tempuh yang digunakan lebih singkat, dan harganya masih dapat ditawar. Selain itu, angkutan umum ojek dapat memberikan peluang kerja bagi siapapun karena seorang pengojek cukup hanya dengan kemampuan mengendarai sepeda motor dan tidak perlu memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum. Angkutan mobil pribadi yang difungsikan sebagai angkutan umum lebih fleksibel tidak terikat trayek, sehingga dapat dipakai kemanapun seolah-olah mobil sendiri selama waktu yang disepakati.

Keberadaan ojek tidak sulit untuk ditemukan, pada umumnya terdapat di sekitar terminal mobil, pasar, rumah sakit, sekitar perumahan, atau di pinggir-pinggir jalan dengan membangun pangkalan-pangkalan ojek tempat pengemudi berkumpul menunggu penumpang. Pada umumnya pengojek bukanlah sebagai pekerjaan utama. Pengemudi ojek berasal dari berbagai pekerjaan yang ditekuni sebelumnya, ada yang tukang bangunan, anak putus sekolah, atau berstatus mahasiswa, sebagai suatu alternatif solusi sosial dalam memenuhi kebutuhan hidup. Namun demikian, sebagai pengendara akan selalu dihadapkan kemungkinan mengalami risiko akan terjadinya suatu kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi dirinya maupun penumpangnya. Kecelakaan yang menimbulkan kerugian, terutama bagi penumpang ojek dan barangnya, pada umumnya disebabkan oleh pememudi ojek yang mengantuk, kelelahan, psikis yang

yang kurang sehat, atau tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Dalam kecelakaan tersebut penumpang ojek yang mengalami kerugian luka dan atau rusaknya barang tidak mendapatkan penggantian biaya perawatan kesehatan atau penggantian barang sepenuhnya dari pengojek karena tidak sanggup secara ekonomi membayar ganti rugi barang rusak (Mutmainah, 2016:53). Penumpang ojek yang mengalami kerugian akibat kecelakaan ditanggung kerugiannya oleh pengojek hanya semampunya, dan tidak akan bertanggung jawab atas kerugian pemumpangnya jika dapat dibuktikan karena kesalahan atau kelalaian penumpang (La Ode Rusli, 2016: 50). Selain itu, kerugian penumpang yang mengalami kecelakaan pada kendaraan mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum karena tidak mendapat santunan dari PT. Jasa Raharja. Penumpang hanya mendapatkan ganti kerugian bergantung pada kemampuan dan keikhlasan dari pemilik kendaraan saja (Helvian, 2016: 45).

Pelaku usaha di bidang angkutan umum berdasarkan peraturan perundang-undangan memang harus memiliki izin sebagai legalitas penyenggaraan angkutan, misalnya, izin usaha angkutan, izin trayek, dan kelaikan angkutan untuk umum. Apabila terpenuhi, maka menjadi angkutan umum yang legal (berizin). Selanjutnya, menurut Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor bahwa alat transportasi angkutan umum ditandai dengan pemasangan plat nomor polisi atau Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) berwarna kuning dengan tulisan hitam. Selain itu, dalam Pasal 3 dan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang bahwa kendaraan bermotor plat nomor kuning wajib dilengkapi dengan asuransi jiwa untuk awak, penumpang, dan korban kecelakaan. Pengelolaan dan pendistribusian asuransi atau pertanggungjawaban bagi awak, penumpang, dan korban kecelakaan dilakukan oleh PT. Jasa Rahardja, sebagaimana diatur dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan. Dengan demikian, setiap penumpang angkutan umum yang mengalami kerugian jiwa akibat kecelakaan selama dalam perjalanan menjadi tanggung jawab dari oleh pemilik kendaraan.

Bagi penumpang yang menggunakan alat angkutan umum yang tidak berizin (tidak resmi) jika mengalami kerugian karena mengalami kecelakaan tidak akan mendapatkan klaim santunan dari asuransi karena yang berhak mendapatkan santunan asuransi hanya terhadap penumpang yang sah yang disebutkan dalam Pasal 3 dan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang yaitu:

Pasal 3 ayat (1):

- a. Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran

melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan;

- c. Iuran wajib tersebut pada sub a di atas digunakan untuk mengganti kerugian berhubung dengan kematian, cacat tetap akibat dari kecelakaan penumpang dengan surat bukti menurut contoh yang ditetapkan Menteri;

Pasal 4:

- (1) Hak atas pembayaran ganti rugi dalam Pasal 3 dibuktikan semata-mata dengan surat bukti menurut contoh yang ditetapkan Menteri;
- (2) Surat bukti tersebut pada ayat (1) diberikan kepada setiap penumpang yang wajib membayar iuran bersama dengan pembelian tiket.

Berpedoman pada ketentuan-ketentuan tersebut, maka dapat diartikan bahwa penumpang yang berhak atas santunan asuransi dari PT. Jasa Rahardja hanyalah setiap penumpang kendaraan bermotor angkutan umum sah (berizin), seperti mobil, bus, kereta api, pesawat terbang yang telah membayar iuran (premi) asuransinya. Dengan demikian dapat digarisbawahi bahwa penumpang yang mendapatkan santunan asuransi hanyalah setiap penumpang yang menggunakan kendaraan bermotor angkutan penumpang umum yang sah saja, sehingga penumpang yang menggunakan angkutan umum yang tidak sah (tidak memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum), maka demi hukum tidak akan mendapatkan pemulihan hak berupa ganti kerugian oleh pihak PT. Jasa Rahardja. Hal ini tentu saja menempatkan posisinya sangat lemah di hadapan hukum. Dalam kenyataannya di masyarakat, masih lazim ditemui bahwa pihak penyelenggara kendaraan bermotor angkutan umum yang tidak berizin, seperti menggunakan ojek dan mobil pribadi yang difungsikan sebagai angkutan umum, masih tetap bertanggung jawab atas kerugian penumpangnya, walaupun tidak sepenuhnya.

Secara konsep hukum memang diwajibkan kepada pihak yang menimbulkan kerugian untuk memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan karena salahnya dalam suatu hubungan hukum, baik disandarkan pada alasan adanya perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP) ataupun atas dasar suatu wanprestasi perjanjian disebabkan suatu kesalahan, baik berupa suatu akibat dari kesengajaan atau kelalaian. Sehubungan dengan fakta hukum tersebut, maka untuk menentukan suatu kepastian apakah pihak pengangkut bertanggung jawab atau tidak atas kerugian penumpangnya, maka harus dilandaskan pada sebab terjadinya perikatan antara penumpang dengan pihak pengangkutnya tersebut. Dalam hal ini perikatan yang terjadi antara penumpang dengan pihak angkutan umum yang tidak berizin dan didasarkan atas perjanjian yang tidak tertulis.

Perjanjian merupakan hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak lain untuk melaksanakan prestasi, yaitu penyelenggaraan angkutan bagi penumpang untuk suatu tujuan tempat tertentu. Berdasarkan Pasal 1320 KUHP bahwa suatu perjanjian dinyatakan sah apabila memenuhi unsur-unsurnya, meliputi: adanya kesepakatan para pihak (suatu keikhlasan untuk mengikatkan diri); kecakapan para

pihak (wenang hukum); objek yang tertentu (dapat ditentukan); dan sebab yang halal (tidak bertentangan atau dilarang dengan peraturan perundang-undangan, kesusilaan, dan ketertiban umum). Syarat perjanjian yang meliputi unsur kesepakatan dan unsur kecakapan disebut dengan unsur subjektif, yang apabila tidak dipenuhi maka perjanjian tersebut dapat diacukan dengan suatu pembatalan (dapat dibatalkan), sedangkan syarat perjanjian yang meliputi unsur objek yang tertentu dan sebab yang halal disebut dengan syarat objektif yang apabila tidak terpenuhi, maka terhadap perjanjian tersebut menjadi batal demi hukum (tidak mempunyai kekuatan mengikat para pihak).

Sehubungan dengan perikatan pengangkutan dengan menggunakan kendaraan bermotor sebagai penyelenggara angkutan umum yang tidak berizin, maka dari sudut pandang hukum perdata positif dapat makna bahwa perjanjian pengangkutan yang tidak tertulis tersebut dilakukan secara tidak sah, karena lahir dari sebab yang tidak halal yaitu tidak mengikuti atau bertentangan dengan ketentuan Pasal 1337 Kitab Undang-Undang Hukum perdata yang mewajibkan bahwa suatu perjanjian tidak boleh dibuat jika dilarang oleh undang-undang, berlawanan dengan kesusilaan, dan ketertiban umum. Oleh karena itu dalam Pasal 1335 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mengancamnya dengan batal demi hukum karena tidak mempunyai kekuatan mengikat bagi para pihak. Hal ini jika dikaitkan dengan perjanjian pengangkutan penumpang dan atau barang, maka perjanjian tersebut sesungguhnya telah batal demi hukum dan sebagai konsekuensinya bahwa pihak penyelenggara angkutan umum tidak mempunyai kewajiban hukum untuk mengganti kerugian atas kecelakaan yang dialami oleh penumpangnya.

Dengan demikian juga secara hukum positif yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan berakibat hukum bahwa penumpang yang mengalami kerugian selama penyelenggaraan pengangkutan tidak berhak atas jaminan asuransi berupa perlindungan untuk mendapatkan ganti kerugian atas keselamatan jiwanya karena secara hakikatnya tidak ada hubungan hukum antara penumpang dengan pihak pengangkut (batal demi hukum). Akibat dari perjanjian pengangkutan yang batal demi hukum tersebut, maka perjanjian itu tidak mempunyai kekuatan mengikat, termasuk mengikat pengangkut untuk bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpangnya. Dengan demikian posisi penumpang dari angkutan umum yang tidak berizin memang sangat rentan atau sangat lemah atas perlindungan hak-haknya yang dirugikan, walaupun secara empiris adanya penyelenggara angkutan umum yang masih memberikan ganti kerugian, hal itu lebih kepada tanggung jawab moral berdasarkan kebiasaan berdasarkan nilai-nilai hidup yang baik berdasarkan tolong menolong dalam kemanusiaan. Dengan kata lain, bahwa Pemberian ganti kerugian dalam rangka perlindungan hak penumpang yang mengalami kecelakaan selama

dalam pengangkutan oleh pengangkut atau pemilik kendaraan bermotor dari perspektif hukum sesungguhnya bukan merupakan kewajiban yang lahir dari hukum perdata positif.

Keadaan yang demikian bukan berarti pemerintah tidak bisa melakukan perbuatan apapun untuk melindungi penumpang karena adanya hukum positif yang memposisikan ketidakseimbangan dalam perjanjian pengangkutan umum yang tidak berizin. Pemerintah harus terlibat dalam penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana amanah undang-undang bahwa pemerintah bertanggung jawab menjamin angkutan umum yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Selain itu, harus melakukan penegakkan hukum yang konkret dan penjantuhan sanksi yang tegas bagi pemilik kendaraan mobil pribadi yang difungsikan sebagai angkutan umum. Terhadap sepeda motor yang difungsikan sebagai ojek harus dibuatkan regulasi hukumnya dengan mekanisme pemberian izin, sehingga mempunyai kepastian hukum menyelenggarakan angkutan umum. Hal tersebut sangat mungkin dengan terlebih dahulu merevisi Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan bahwa kendaraan bermotor yang dapat difungsikan sebagai angkutan umum adalah juga termasuk kendaraan bermotor yang berjenis sepeda motor. Dengan demikian terdapat kepastian hukum yang jelas tentang izin penyelenggaraannya, sekaligus akan memberikan kepastian hukum juga bagi penumpang yang mengalami kerugian selama pengangkutan berlangsung dan pada akhirnya alat transportasi ojek akan jelas status hukumnya sebagai alat transportasi umum yang legal yang diminati oleh sebagian masyarakat yang membutuhkannya.

C. KESIMPULAN

Penumpang yang mengalami kerugian jiwa dan atau barang akibat mengalami kecelakaan lalu lintas dari transportasi yang tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan umum dari perspektif hukum perdata positif berada dalam posisi yang sangat lemah untuk mendapatkan perlindungan hukum dalam mendapat ganti kerugian, baik berdasarkan perjanjian pengangkutan, berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang, maupun berdasarkan Undang-undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan. Hal itu disebabkan bahwa hubungan hukum antara pihak penumpang dan pihak pengangkut bersifat illegal karena perjanjian tersebut bertentangan dengan undang-undang, lahir dari suatu sebab yang tidak halal yaitu tidak mengikuti ketentuan yang seharusnya dipatuhi dalam penyelenggaraan angkutan umum, sehingga secara hakikatnya berdasarkan Pasal 1320 BW bahwa tidak ada hubungan hukum antara penumpang dengan pihak pengangkut. Sehubungan dengan hal tersebut, pemerintah harus terlibat dalam penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana amanah undang-undang bahwa pemerintah bertanggung jawab menjamin angkutan umum yang menjamin keselamatan, aman, nyaman, dan terjangkau. Selain itu, harus melakukan

penegakkan hukum yang konkret dan penjaminan sanksi yang tegas bagi pemilik kendaraan mobil pribadi yang difungsikan sebagai angkutan umum. sedangkan terhadap sepeda motor yang difungsikan sebagai ojek harus dibuatkan regulasi hukumnya dengan terlebih dahulu merevisi Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan bahwa kendaraan bermotor yang dapat difungsikan sebagai angkutan umum adalah juga termasuk kendaraan bermotor yang berjenis sepeda motor. Dengan demikian terdapat kepastian hukum yang jelas tentang izin penyelenggaraannya, sekaligus akan memberikan kepastian hukum juga bagi penumpang yang mengalami kerugian selama pengangkutan berlangsung dan pada akhirnya alat transportasi ojek akan jelas status hukumnya sebagai alat transportasi umum yang legal yang diminati oleh sebagian masyarakat yang membutuhkannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Ahmadi Miru, 2007, *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Andi Mohammmad Era, 2014, *Urgensi Pengaturan Ojek di Daerah sebagai Angkutan Umum dalam Undang-Undang*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Malang.
- Helvian, 2016, *Pemenuhan Hak Penumpang atas Kerugian dalam Pengangkutan Umum oleh Mobil Pribadi di Kota Kendari*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Kendari, Kendari.
- Johnny Ibrahim, 2005, *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, Surabaya.
- La Ode Rusli, 2016, *Perlindungan Penumpang Angkutan Ojek Motor di Kota Kendari*, Skripsi, fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Kendari, Kendari.
- Mutmainah, 2016, *Tanggung Jawab Hukum Pengemudi Jasa Angkutan Roda Dua (Tukang Ojek) terhadap Kerugian Penumpang*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Halu Oleo , Kendari.
- Peter Mahmud Marzuki, 2007, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta.
- _____, 2010, *Penelitian Huku*, Kendana, Jakarta.
- Wa Ode Nur Dewi Adriyanti, 2016, *Tanggung Jawab Pemilik Pincara terhadap Keselamatan Penumpang dan Barang di Kelurahan Laosu Kecamatan Bondoala Kabupaten Konawe*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Halu Oleo, Kendari.

PEARATURAN PERUNDANG-UNDANGAN:

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang.

Undang-Undang 34 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan.

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

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

Sumber lain:

<http://www.antarasusel.com/berita/12080> di unduh 24 Maret 2016

<http://www.detiknews.com/> di unduh 30 Maret 2016