

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kendaraan angkutan umum selalu menghadapi risiko kecelakaan, kebakaran, dan lain-lain risiko yang tidak diketahui kapan akan menimpa kendaraan angkutan umum yang bersangkutan. Risiko-risiko yang mungkin dihadapi kendaraan angkutan umum antara lain sebagai berikut:

1. Ditabrak oleh kendaraan lain atau menabrak kendaraan lain
2. Menabrak benda permanent, menabrak orang, menabrak hewan, menabrak rumah penduduk, dan lain-lain jenis tabrakan.
3. Dicuri, dirusak atau dibakar oleh orang lain
4. Tergelincir ketika dijalankan atau keluar dari jalan atau jatuh kesungai atau ke jurang.
5. Dirusak oleh bahaya alam, seperti dilanda oleh banjir, angin topan, gempa bumi, atau disambar petir.
6. Dan lain-lain risiko.

Sudah barang tentu risiko yang menimpa kendaraan akan mengakibatkan kerugian financial bagi pemilik kendaraan, juga tanggung jawab terhadap pihak lain bila kendaraan menabrak kendaraan lain, menabrak rumah, menabrak orang

Mengenai tanggung jawab terhadap pihak lain khususnya tanggung jawab penyelenggara angkutan umum dalam hal kecelakaan lalu-lintas, diatur dalam Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan antara lain termuat dalam pasal-pasal dibawah ini:

Pasal 30: "Setiap pengemudi, pemilik dan/atau pengusaha angkutan umum bertanggung jawab terhadap kerusakan jalan atau fasilitas lalu lintas yang merupakan bagian dari jalan itu yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor yang dioperasikannya".

Pasal 31:

Angka 1 menyebutkan: "Apabila korban meninggal, pengemudi dan/atau pemilik dan/atau pengusaha angkutan umum wajib memberi bantuan kepada ahli waris dari korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman.

Angka 2 menyebutkan: "Apabila terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban, bantuan yang diberikan kepada korban berupa biaya pengobatan.

Kedua Pasal diatas menegaskan bahwa penyelenggara angkutan baik itu pengemudi kendaraan bermotor, pemilik dan/atau pengusaha angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga, yang timbul karena kelalaian atau kesalahan pengemudi dan/atau kendaraan bermotor yang dioperasikan

Kerugian financial atas kendaraan angkutan umum yang mengalami kecelakaan dan tanggung jawab terhadap pihak lain yang dirugikan oleh kendaraannya itu, merupakan beban berat bagi pengemudi dan/atau pemilik kendaraan. Untuk itu asuransi sangat berguna untuk menghindari seseorang dari kerugian bahkan mungkin dari suatu kebangkrutan bagi suatu usaha.

Oleh karena itu pemerintah dalam Pasal 32 ayat 1 Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa: "Setiap kendaraan bermotor wajib diansuransikan terhadap kendaraan itu sendiri maupun terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga atau fasilitas umum sebagai akibat pengoperasian kendaraan".

Ketentuan diatas menjelaskan setiap pemilik kendaraan bermotor maupun pemilik atau pengusaha angkutan umum dengan kendaran bermotor diwajibkan mengasuransikan kendaran yang dioperasikannya, baik mengasuransikan kendaraan itu sendiri maupun kerugian terhadap pihak ketiga atau fasilitas umum sebagai akibat pengoperasian kendaraan. Namun apakah peraturan tersebut dapat diterapkan secara efektif atau tidak, khususnya bagi para pemilik kendaraan angkutan umum di Rangkasbitung sendiri merupakan permasalahan yang perlu dikaji lebih dalam.

Suatu peraturan perundang-undangan yang dikatakan baik, belum cukup apabila hanya memenuhi persyaratan filosofis/ideologis dan yuridis saja; secara sosiologis peraturan tadi juga harus berlaku. Hal ini bukanlah berarti bahwa setiap peraturan perundang-undangan tersebut harus segera diganti apabila ada gejala-gejala bahwa peraturan tadi tidak hidup. Peraturan

perundang-undangan tersebut harus diberi waktu agar meresap dalam diri warga-warga masyarakat. Apabila sering terjadi pelanggaran-pelanggaran (tertentu) terhadap suatu peraturan perundang-undangan, maka hal itu belum tentu berarti peraturan tersebut secara sosiologis tidak berlaku di dalam masyarakat. Mungkin pelaksana peraturan tadi kurang tegas dan kurang bertanggung jawab di dalam pekerjaannya. ini perlu diperhitungkan dalam menilai apakah suatu peraturan itu baik atau kurang baik.¹

Di dalam menjalani hidupnya manusia selalu dihadapkan pada hal-hal yang tidak pasti yang terjadi dalam kehidupannya, yang mengancam diri serta kepentingannya dimana dapat menimbulkan kerugian harta benda bahkan kehilangan jiwa yang sangat berharga bagi dirinya. Untuk mengatasi hal tersebut, maka manusia mencari cara yang dapat mengurangi risiko itu. Oleh karena itu mengalihkan risiko kepada pihak yang mau menerima peralihan risiko, yang disebut dengan pihak penanggung, yaitu perusahaan asuransi. Adapun pihak yang mengalihkan risiko disebut tertanggung. Untuk memperoleh perlindungan atas harta benda atau jiwa yang menjadi obyeknya, maka tertanggung membayar uang dalam bentuk premi kepada penanggung dengan syarat-syarat yang telah disepakati kedua belah pihak dengan mencantumkan risiko-risiko yang dipertanggungkan dalam polis. Untuk asuransi angkutan darat menurut Radiks Purba terdiri dari risiko total loss dan partial loss. Artinya kerusakan barang dapat merupakan kerusakan seluruhnya

¹ Soedjono Soedjono, *Praktikum Hukum Administrasi Negara*, hal. 110.

(total loss) atau kerusakan sebagian (partial loss) yang dapat ditutup pertanggungannya.

Khususnya di Kota Rangkasbitung tidak sedikit kasus-kasus kecelakaan lalu-lintas terjadi. Seperti contohnya tanggal 16 Oktober 2006 baru-baru ini terjadi kecelakaan lalu-lintas di Jl. Raya Pandeglang. Bus Rudi Jurusan Rangkasbitung - Kalideres hangus terbakar setelah menabrak sembilan drum minyak tanah dan solar serta kerumunan orang. Kecelakaan terjadi diduga karena kecerobohan supir bis yang mengendalikan bus dengan kecepatan tinggi.

Bagi Perusahaan Bis PO Rudi sendiri yang bergerak dalam bidang jasa angkutan umum khususnya untuk angkutan penumpang memiliki armada lebih dari 500 unit yang beroperasi. Dan setiap kendaraan yang beroperasi tersebut memiliki tingkat risiko kecelakaan yang cukup tinggi. Menyadari hal tersebut PO. Rudi menutup asuransi dengan tujuan mengalihkan risiko yang mengancam harta kekayaan atau jiwa. Dengan membayar sejumlah premi kepada perusahaan asuransi (penanggung), sejak itu pula risiko beralih kepada penanggung.² Para penanggung memakai berbagai jalan untuk memperoleh penyelesaian kerugian yang memuaskan. Siapa pun atau jenis organisasi apa pun yang diberi tanggung jawab untuk menyelesaikan kerugian, langkah-langkah yang diambil untuk mencapai penyelesaian hampir sama yaitu:

1. Memeriksa penutupan asuransi
2. Menyelidiki Klaim; dan

² CST Kencil dan Christina ST Kencil, *Hukum Perusahaan Indonesia (Aspek Hukum Dalam*

3. Mengajukan laporan-laporan dan surat-surat klaim yang diperlukan.

Adakalanya mungkin diperlukan arbitrase yaitu jika claimant (pengaju klaim) tidak sempat dengan adjuster (penyelesaian klaim) mengenai jumlah penyelesaian.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas maka dapat ditarik suatu rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan asuransi kendaraan angkutan umum pada PO. RUDI di kota Rangkasbitung ?
2. Bagaimana prosedur pengajuan klaim asuransi kendaraan angkutan umum yang dilakukan PO.RUDI di kota Rangkasbitung ?

C. Tinjauan Pustaka

Pengertian asuransi atau pertanggungan, dapat ditemui dalam Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang sebagai berikut: "Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung dengan menerima suatu premi, untuk memberikan pengantian kepadanya, karena suatu kerugian kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tidak tertentu".

Definisi asuransi yang lebih luas dapat ditemukan dalam Pasal 1 angka 1 Undang-undang No. 2 Tahun 1992, tentang perasuransian yang menyebutkan bahwa: "Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih yang mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung

2. Adanya peralihan risiko dari tertanggung kepada penanggung, dan peralihan risiko dari pihak ketiga kepada penanggung.
3. Adanya premi yang harus dibayar tertanggung kepada penanggung.
4. Adanya unsur peristiwa tidak pasti (evenement).
5. Adanya unsur ganti rugi apabila peristiwa tidak pasti itu terjadi.

Dan dari ketentuan yang ada terlihat bahwa pertanggungan adalah suatu perjanjian, untuk itu berlakulah ketentuan-ketentuan dalam buku III KUH Perdata tentang perikatan. Perjanjian pertanggungan supaya sah haruslah memenuhi semua syarat-syarat yang disebut untuk suatu perjanjian di dalam Pasal 1320 BW yaitu ada 4 (empat) syarat yaitu:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya
2. Kecakapan pihak-pihak untuk mengikat diri
3. Suatu hal tertentu
4. Suatu sebab yang halal.

Perjanjian pertanggungan itu adalah bebas dalam bentuknya. Untuk terjadinya perjanjian itu tidak diharuskan adanya syarat-syarat yang lebih dari apa yang telah ditetapkan di dalam Pasal 1320 BW. Dalam hukum perjanjian dikenal juga adanya asas kebebasan berkontrak, yang tersimpul dari ketentuan Pasal 1338 KUH Perdata, yang berbunyi: "Semua persetujuan yang dibuat secara sah, berlaku sebagai Undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Menurut Pasal 257 KUHD Perjanjian Pertanggungan itu ada segera setelah tercapai persesuaian kehendak antara kedua pihak. Untuk berlaku sah Perjanjian Pertanggungan, tidak tergantung pada adanya suatu syarat formalitas atau akta, dengan demikian dapat dikatakan bahwa sifat perjanjian pertanggungan itu adalah konsensual. Menurut Pasal 257 ayat (1) ini

bahwa polis itu bukan merupakan syarat untuk adanya Perjanjian Pertanggungjawaban, akan tetapi merupakan hanya alat pembuktian saja.

Suatu pandangan yang jauh, masih diberikan oleh Undang-undang yaitu pengaturan mengenai tenggang yang harus diindahkan antara diikatnya perjanjian Pertanggungjawaban itu dengan penyerahan polis. Dalam jarak waktu antara keduanya itu, mengenai janji-janji (bedingen) khusus dan syarat-syarat yang dibuat berhubungan dengan pertanggungjawaban, itu dapat dibuktikan dengan semua upaya pembuktian, lihat Pasal 258 ayat (2) KUHD. Hanya ada suatu pengecualian, yaitu mengenai janji (bedingen) pada beberapa pertanggungjawaban yang harus tegas-tegas disebutkan di dalam polis (seperti yang disebut dalam pasal 272 ayat 2, 263 ayat 2 dan 606 KUHD) harus dibuktikan di dalam jarak waktu itu dengan suatu tulisan jika terjadi suatu perselisihan mengenai hal itu⁴. Dalam membuat perjanjian asuransi, bukan hanya syarat sahnya perjanjian saja yang harus diperhatikan, tetapi juga mengenai prinsip-prinsip perjanjian dalam asuransi harus pula dilaksanakan. Prinsip-prinsip dalam perjanjian asuransi harus memenuhi ketentuan-ketentuan dalam Buku I Bab IX KUHD, yaitu:⁵

1. Prinsip indemnitas/principle of indemnity.
2. Prinsip kejujuran yang sempurna (itikad baik)/utmost good faith.
3. Prinsip kepentingan/principle of insurable interest
4. Prinsip subrogasi pada penanggung.

⁴ Emmy Pangaribuan Simanjuntak, Hukum Pertanggungjawaban dan Perkembangan, hlm. 20

⁵ Ed. Revisi, Mertono, Hukum Asuransi, hlm. 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000

Keempat prinsip itu harus dipenuhi oleh para pihak baik penanggung maupun tertanggung, dengan dipenuhinya prinsip-prinsip tersebut maka perjanjian pertanggungan/asuransi dapat dimulai. Dengan tidak dipenuhinya salah satu prinsip tersebut pada saat akan menutup perjanjian atau bahkan tidak dituangkannya dalam polis, dapat terjadi perselisihan di kemudian hari, terlebih saat pembayaran klaim. Karenanya prinsip tersebut harus dilaksanakan oleh tertanggung yang menjadi salah satu ukuran dan acuan layak atau tidaknya suatu tuntutan.

Untuk angkutan darat sendiri salah satu objek asuransi angkutan darat adalah jaminan atas kendaraan pengangkut. Dalam Pasal 1 angka 9 Undang-undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa: "Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran". Dalam Pasal 1 angka 7 disebutkan bahwa: "Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu".

Menurut Radiks Purba "Kendaraan pengangkut darat yang dapat diasuransikan adalah kendaraan pengangkut yang digerakkan oleh motor (mekanik) seperti mobil sedan, mobil stasion, jeep, kombi, bus umum, truk, trailer, kendaraan bermotor beroda tiga dan beroda dua, kereta api, trem, lori dan lain-lain. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh motor (mekanik) yang berjalan di atas jalan darat (jalan aspal, jalan berbatu, jalan tanah/pasir/batuan, manula atau buatan alam seperti mobil sedan, mobil

stasion, jeep, kombi, bis umum, truk, trailer, kendaraan beroda tiga dan beroda dua, dan lain-lain.⁶ Jadi definisi kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakan oleh motor (mekanik) dan berjalan di atas jalan darat. Definisi ini diperlukan dan hanya diperlukan dari segi asuransi. Kereta api, trem, lori dan kendaraan apa pun yang berjalan di atas rel tidak termasuk dalam pengertian kendaraan bermotor walaupun digerakan oleh motor (mekanik).

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan asuransi kendaraan angkutan umum di kota Rangkasbitung
2. Untuk mengetahui prosedur pengajuan klaim asuransi kendaraan angkutan umum di kota Rangkasbitung

E. Metode Penelitian

Untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan, maka diperlukan suatu metode atau cara untuk memperoleh bahan dan data yang diperlukan bagi penelitian. Data yang digunakan untuk menyusun skripsi ini digolongkan menjadi data primer dan data sekunder, dengan memakai metode pendekatan sosiologis.

Adapun cara dalam memperoleh data tersebut melakukan penelitian sebagai berikut:

⁶ Radika Purba, *Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara*, hlm. 110

1. Penelitian Pustaka

Penelitian pustaka dilakukan dengan cara mempelajari berbagai kepustakaan sebagai data sekunder yang terdiri dari:

a. Bahan hukum Primer:

Yaitu yang merupakan ketentuan hukum yang mengikat

- 1) Kitab Undang-undang Hukum Perdata
- 2) Kitab Undang-undang Hukum Dagang
- 3) Undang-undang nomor 2 tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian.
- 4) Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat UUAJ)
- 5) Peraturan Pemerintah nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan
- 6) Peraturan Pemerintah nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi

b. Bahan Hukum Sekunder

Yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan mengenai bahan hukum primer, meliputi buku, literature, Koran, majalah, hasil-hasil penelitian, jurnal, dan sebagainya yang berkaitan dengan judul yang diangkat dalam penulisan skripsi ini

c. Bahan Hukum Tersier

Yaitu sebagai pelengkap dan penjelas terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yaitu : kamus dan ensiklopedi.

2. Penelitian Lapangan

Penelitian lapangan dilakukan dengan penelitian langsung ke obyek yang akan diteliti, sehingga nantinya akan di peroleh data primer tentang masalah yang akan diteliti, yaitu meliputi:

a. Lokasi penelitian

Penelitian ini dilakukan di Rangkasbitung

b. Responden

Guna membantu dalam pengumpulan data di lapangan, maka penulis akan melakukan penelitian kepada para responden, yaitu :

- 1) Pimpinan PT Asuransi Lloyd Jaya
- 2) Pimpinan PO Rudi di Rangkasbitung

3. Teknik Pengambilan Sampel

Pengambilan sample dalam penelitian ini dilakukan dengan cara non random sampling, yaitu tidak setiap individu dalam populasi mempunyai peluang yang sama untuk dipilih sebagai sample.

Adapun jenisnya adalah purposif sampling, yaitu sample dipilih dengan berdasarkan ciri tertentu sesuai dengan permasalahan yang ingin diteliti. PO RUDI merupakan perintis perusahaan Bis di Kota Rangkasbitung dan merupakan perusahaan bis terbesar di kota tersebut, yang memiliki armada lebih dari 500 unit.

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data diperoleh dengan cara Interview yaitu dengan melakukan tanya jawab secara langsung kepada responden.

5. Teknik Analisa Data

Data-data yang di peroleh baik dari penelitian kepustakaan maupun penelitian di lapangan dianalisis dengan metode deskriptif kualitatif yaitu dengan menerangkan data fakta-fakta yang diperoleh secara logis melalui kata-kata atau kalimat. Selanjutnya untuk menarik kesimpulan dengan menggunakan metode berfikir deduktif secara normative yaitu cara berfikir secara umum untuk mendapatkan kesimpulan yang bersifat khusus sesuai aturan yang berlaku.

F. Sistematika Penulisan

Dalam penulisan skripsi ini, penulis membagi menjadi beberapa bab dan sub bab sebagai berikut:

BAB I tentang pendahuluan. Bab ini menguraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, tinjauan pustaka, metode penelitian dan sistematika penulisan skripsi.

BAB II tinjauan umum tentang pengangkutan darat. Bab ini menjelaskan tinjauan tentang pengertian pengangkutan darat, subjek hukum pengangkutan darat, alat pengangkut, tanggung jawab pemilik dan/atau pengusaha angkutan terhadap kendaraan bermotor.

BAB III tinjauan umum tentang asuransi. Bab ini menjelaskan tentang pengertian asuransi, jenis-jenis asuransi, unsur-unsur asuransi, tujuan asuransi, prinsip-prinsip asuransi, asuransi kendaraan bermotor

BAB IV pelaksanaan asuransi kendaraan angkutan umum pada PO. Rudi di Rangkasbitung. Bab ini berisi tentang hasil penelitian yang meliputi, pelaksanaan asuransi kendaraan angkutan umum pada PO Rudi di kota

