

SKRIPSI

MEI ANGILIA ANG

TANGGUNGJAWAB PENGUSAHA PENGANGKUTAN KENDARAAN UMUM (BUS) TERHADAP PENUMPANG



Per 1374 / 89
Ang
t

M I L I T E
PERPUSTAKAAN
"UNIVERSITAS AIRLANGGA"
SURABAYA

FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
1989

**TANGGUNGJAWAB PENGUSAHA PENGANGKUTAN KENDARAAN UMUM (BUS)
TERHADAP PENUMPANG**

SKRIPSI

**DIAJUKAN UNTUK MELENGKAPI TUGAS DAN
MEMENUHI SYARAT-SYARAT UNTUK MENCAPAI
GELAR SARJANA HUKUM**

OLEH

MEI ANGILIA ANG

038512094

DOSEN PEMBIMBING

SAMZARI BOENTORO, S.H.

FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA

S U R A B A Y A

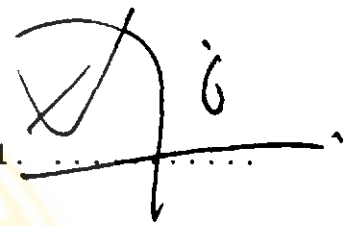
1 9 8 9

DIUJI PADA TANGGAL 21 DESEMBER 1989

PANITIA PENGUJI :

KETUA : A.OEMAR WONGSODIWIRJO, S.H.

1.



SEKRETARIS : AGUNG SUJATMIKO, S.H.

2.



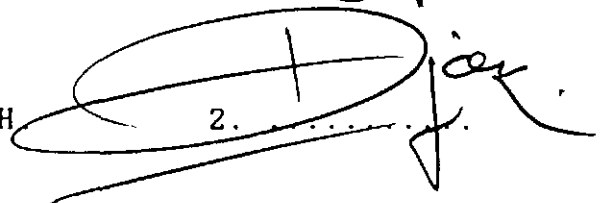
ANGGOTA : 1. SAMZARI BOENTORO, S.H.

1.



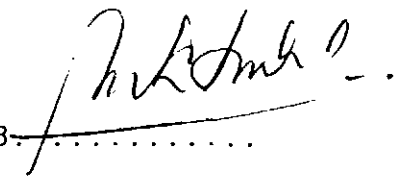
2. DJOKO SLAMAT, S.H.

2.



3. M.L.SOUHOKA, S.H., MS.

3.



... carilah dahulu Kerajaan Allah
serta kebenarannya maka sekaliannya
juga akan ditambahkan kepadamu. Karena
itu janganlah kamu khawatir akan hari
esok, sebab hari esok mempunyai
kesusahan sendiri. Kesusahan sehari
cukuplah untuk sehari.

(Matius 6 : 33,34)

Untuk :

Papa dan mama

KATA PENGANTAR

Segala pujian, syukur, hormat dan kemuliaan hanya bagi Allah Bapa dan Tuhan Yesus Kristus yang telah menyertai saya dengan kasih karunia dan rahmat, sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini.

Pada kesempatan ini, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada papa dan mama yang telah membesarkan dan mendidik saya dengan kasih yang tulus. Selain itu saya mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Samzari Boentoro, S.H. yang dengan penuh kesabaran dan perhatian membimbing penulisan skripsi ini, sehingga dapat diselesaikan dengan baik.
2. Bapak A. Oemar Wongsodiwirjo, S.H. yang telah bersedia menjadi ketua penguji.
3. Bapak Agung Sujatmiko, S.H. yang telah bersedia menjadi sekretaris penguji.
4. Bapak Djoko Slamet, S.H. yang bersedia menjadi penguji.
5. Bapak M. L. Souhoka, S.H., M.S. yang bersedia menjadi penguji.
6. Pegawai pengangkutan bus "Bali Cepat", "Puspasari", dan "Po Eka/Mira" yang membantu saya dalam pengumpulan data.

7. Saudara-saudara seiman yang telah memberi dorongan dan doa yang menguatkan saya.

Akhirnya, saya berharap semoga skripsi ini bermanfaat bagi para pembaca. Tuhan memberkati!

Surabaya, 29 Desember 1989

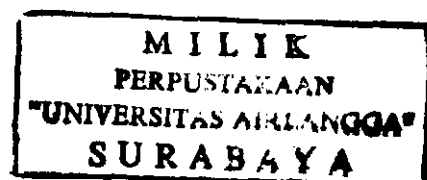
Penulis



DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
BAB I. PENDAHULUAN	1
1. Permasalahan : Latar Belakang dan Rumusannya	1
2. Penjelasan Judul	3
3. Alasan Pemilihan Judul	5
4. Tujuan Penulisan	6
5. Metodologi	7
6. Pertanggungjawaban Sistematika	10
BAB II. PEMBENTUKAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN	12
1. Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan	12
2. Terjadinya Perjanjian Pengangkutan	16
BAB III. HAK DAN KEWAJIBAN PARA PIHAK	20
1. Hak dan Kewajiban Pengangkut	20
2. Hak dan Kewajiban Penumpang	27
BAB IV. TUNTUTAN GANTI RUGI	30
1. Pelaksanaan Tuntutan Ganti Rugi	30
2. Yang Berhak Menuntut Ganti Rugi	33
BAB V. PENUTUP	37
1. Kesimpulan	37
2. Saran-saran	38

FOOTNOTE



DAFTAR BACAAN

LAMPIRAN



BAB I

PENDAHULUAN

1. Permasalahan : Latar Belakang dan Rumusannya

Pengangkutan merupakan hal yang penting dalam kehidupan negara, karena dengan pengangkutan yang merupakan salah satu sarana komunikasi dan transportasi, orang dapat melaksanakan hubungan antara yang satu dengan yang lainnya atau dari satu tempat ke tempat lainnya. Demikian pula halnya dengan pengangkutan orang dengan kendaraan umum bus, sebagai salah satu bentuk pengangkutan orang, sangatlah memegang peranan yang penting. Sebab pengangkutan orang dengan kendaraan umum bus itu dapat mencapai tiap-tiap kota, sehingga dapat lebih dekat mencapai ke tempat tujuan, di samping itu biaya pengangkutannya juga lebih murah jika dibandingkan dengan alat angkutan lainnya. Karena itu pengangkutan dengan kendaraan umum bus tersebut dapat dimanfaatkan oleh berbagai lapisan masyarakat, baik yang ekonominya kuat maupun yang ekonominya lemah.

Yang dimaksudkan dengan pengangkutan adalah "perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi."¹

Dalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, yang sebenarnya

dimaksudkan sebagai undang-undang yang memuat ketentuan-ketentuan pokok untuk mengatur kelancaran, keamanan dan ketertiban lalu lintas, dan ketentuan-ketentuan pokok mengenai politik pemerintah di bidang angkutan jalan raya. Karena itu U U No.3 tahun 1965 itu, tidak mengatur secara khusus mengenai pengangkutan orang, terjadinya pengangkutan orang, hak dan kewajiban pengangkut terhadap penumpang, serta hak dan kewajiban penumpang terhadap pengangkut. Namun peraturan-peraturan pelaksanaan dari U U No.3 tahun 1965 itu sampai saat ini belum terbentuk, padahal Undang-undang Lalu Lintas Jalan tanggal 2 ebruari 1933 L.N. No.86 sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-undang Nomor 7 Tahun 1951 telah dinyatakan dicabut oleh U U No.3 Thn.1965.

Pengangkutan orang dengan kendaraan umum bus tidak terlepas dari resiko, yaitu terjadinya kecelakaan lalu lintas selama proses pengangkutan berlangsung. Setiap terjadi kecelakaan tentunya membawa akibat yang merugikan penumpang, kerugian tersebut dapat berupa : rusak atau hilangnya barang bawaan penumpang, luka-luka pada tubuh penumpang, ataupun matinya penumpang. Adapun penyebab terjadinya kecelakaan tersebut adalah karena ketidak hati-hatian dari sopir yang mengemudikan kendaraan bus, ataupun terjadi karena kesalahan penumpang sendiri, bahkan kecelakaan itu dapat pula terjadi karena bencana alam seperti : angin kencang, gempa bumi dan lain-lain.

Dalam hal terjadi kerugian di pihak penumpang bus yang terjadi selama proses pengangkutan, baik yang disebabkan karena kelalaian pengangkut bus, kelalaian penumpang sendiri, ataupun karena bencana alam, apakah di dalam setiap situasi tersebut pengangkut bus wajib bertanggungjawab ? Untuk dapat menjawab masalah tersebut, haruslah diketahui pembentukan perjanjian pengangkutannya, hak dan kewajiban para pihak, serta tuntutan ganti ruginya.

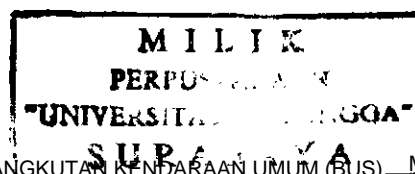
Untuk lebih memperjelas permasalahan yang akan dibahas, maka permasalahan tersebut dapat saya rumuskan sebagai berikut :

- a. Bagaimanakah pembentukan perjanjian pengangkutan antara pengangkut bus dan penumpang bus tersebut ?
- b. Bagaimanakah hak-hak dan kewajiban-kewajiban para pihak dalam perjanjian pengangkutan ?
- c. Bagaimanakah cara penumpang bus menuntut ganti rugi kepada pengangkut bus ?

2. Penjelasan Judul

Judul yang saya pilih untuk penulisan skripsi ini adalah "Tanggungjawab Pengusaha Pengangkutan Kendaraan Umum (Bus) Terhadap Penumpang". Yang dimaksudkan dengan :

- a. tanggungjawab adalah "suatu keadaan wajib menanggung segala sesuatu hal yang boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya;"²
- b. pengusaha pengangkutan kendaraan umum bus adalah orang



atau badan yang sudah mendapatkan izin untuk mengusahaan pengangkutan orang dengan kendaraan umum bus; izin tersebut didapat dari : Gubernur / Kepala Daerah Tingkat I untuk trayek-trayek yang seluruhnya berada di dalam daerah tingkat I, Walikota / Kepala Daerah untuk trayek-trayek seluruhnya berada di dalam daerah kotapraja, demikian menurut ketentuan dalam pasal 18 U U No.3 tahun 1965;

- c. kendaraan umum adalah setiap kendaraan yang biasanya disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan pembayaran, demikian menurut ketentuan pasal 1 huruf f U U No.3 tahun 1965;
- d. mobil bus adalah setiap kendaraan bermotor yang diperlengkapi dengan lebih dari 8 tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudinya, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan barang, demikian menurut pasal 1 huruf d U U No.3 tahun 1965; sedangkan yang dimaksudkan dengan kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu dan biasanya digunakan untuk pengangkutan orang atau barang di jalan selain dari kendaraan yang berjalan di atas rel, demikian menurut ketentuan pasal 1 huruf b U U No.3 tahun 1965;
- e. penumpang adalah setiap orang yang diangkut dengan kendaraan umum bus berdasarkan perjanjian pengangkutan yang dibuatnya dengan pengusaha pengangkutan kendaraan

umum bus.

Jadi tanggungjawab pengusaha pengangkutan kendaraan umum (bus) terhadap penumpang adalah bahwa pengusaha pengangkutan kendaraan umum (bus) wajib menanggung segala sesuatu hal yang boleh dituntut oleh penumpang, atau dengan lain perkataan, pengusaha pengangkutan kendaraan umum (bus) wajib menanggung segala kerugian yang diderita oleh penumpang sebagai akibat dari pengangkutan itu.

3. Alasan Pemilihan Judul

Masalah kecelakaan lalu lintas khususnya kendaraan umum bus sudah bukan merupakan hal yang asing lagi. Dengan terjadinya kecelakaan itu tentunya membawa akibat yang merugikan penumpang, ataupun keluarga penumpang. Kerugian tersebut dapat berupa : kerusakan pada barang bawaan penumpang, atau luka-luka pada tubuh penumpang, ataupun karena kematian penumpang.

Kitab Undang-undang Hukum Perdata tidak mengatur mengenai pengangkutan orang. Dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang ada pengaturan mengenai pengangkutan orang di laut, yaitu yang diatur dalam Bab V Buku II Kitab Undang-undang Hukum Dagang ; tetapi pengaturan pengangkutan orang di darat dan di perairan darat tidak diatur. Di luar Kitab Undang-undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-undang Hukum Dagang, ada U U No.3 tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, tetapi undang-undang ter-

sebut tidak mengatur secara tuntas mengenai pengangkutan orang, meskipun dalam undang-undang tersebut ada judul yang berbunyi "Pengangkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor" yaitu dalam Bab IX mulai pasal 18 sampai dengan pasal 21. Sebab ternyata U U No.3 tahun 1965 tidak mengatur secara khusus mengenai pengangkutan orang, terjadinya pengangkutan orang, hak dan kewajiban pengangkut terhadap penumpang serta hak dan kewajiban penumpang terhadap pengangkut.

Oleh karena itulah, saya tertarik untuk menulis, masalah tanggungjawab pengusaha pengangkutan kendaraan umum (bus) terhadap penumpang dalam skripsi ini, dengan maksud akan mencoba menjelaskan penyelesaiannya dalam hal terjadi kerugian pada penumpang tersebut.

4. Tujuan Penulisan

Tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini adalah :

- a. untuk melengkapi tugas guna memenuhi syarat-syarat untuk memperoleh gelar sarjana hukum ;
- b. memberikan sumbangan pemikiran serta pendapat mengenai tanggungjawab pengusaha pengangkutan kendaraan umum bus terhadap penumpang, sehingga dapat membantu masyarakat pemakai jasa angkutan bus, mendapatkan penyelesaian dalam hal terjadi kerugian di pihak penumpang yang timbul karena pengangkutan itu ;

- c. untuk menambah perbendaharaan tulisan di kalangan masyarakat pada umumnya dan mahasiswa pada khususnya.

5. Metodologi

a. Pendekatan Masalah.

Untuk mendapatkan pembahasan yang lebih mendalam, maka pendekatan masalah dalam penulisan skripsi ini dilakukan dengan pendekatan secara kepustakaan, yuridis, dan sosiologis. Pendekatan secara kepustakaan, dilakukan dengan menggunakan literatur yang ada, untuk mendasari pembahasan pokok permasalahannya. Sedangkan pendekatan secara yuridis, dilakukan dengan melihat masalah tersebut dari segi hukum yang berlaku. Dan pendekatan sosiologis, dilakukan dengan melihat masalah tersebut dalam prakteknya di masyarakat.

b. Sumber Data.

Melalui study kepustakaan, data-data diperoleh dari kuliah-kuliah hukum pengangkutan dan dari buku-buku yang ada hubungannya dengan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini.

Secara yuridis, data-data diperoleh dari perundang-undangan dan peraturan-peraturan lainnya yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas, misalnya : Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan tanggal 15 Agustus 1936

L.N. No.451.

Kemudian secara sosiologis, data-data diperoleh dari penelitian lapangan secara langsung mengenai proses pengangkutan penumpang dengan kendaraan umum bus.

c. Prosedur Pengumpulan Data dan Pengolahan Data.

Mula-mula data dikumpulkan dari catatan-catatan kuliah, buku-buku, serta peraturan perundangan terutama yang mengatur pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor. Setelah semua data terkumpul, kemudian catatan-catatan kuliah dan buku-buku serta peraturan perundangan itu dibaca dan dipelajari secara menyeluruh, supaya dapat memperoleh data-data yang benar-benar sesuai dengan permasalahan yang akan dibahas. Setelah itu, data-data tersebut kemudian diidentifikasi.

Kemudian untuk mendapatkan gambaran yang lebih konkrit, yang berkenaan dengan permasalahan yang akan dibahas, saya melakukan pengamatan secara langsung mengenai proses pengangkutan penumpang dengan kendaraan umum bus, untuk itu saya mengadakan wawancara dengan Pegawai Pengangkutan Bus Bali Cepat, Puspasari, Po.Eka/Mira.

Setelah semua data yang saya perlukan terkumpul, lalu data-data tersebut saya kelompokkan, data-data yang saya peroleh dari hasil penelitian lapangan saya kelompokkan sebagai data primer, sedangkan data-data yang saya peroleh dari pendapat para sarjana dan peraturan perundangan saya kelompokkan sebagai data sekunder.

d. Analisis Data.

Semua data yang telah terkumpul lalu disusun dan dipergunakan untuk membahas permasalahan yang diajukan. Dan untuk mempermudah pembahasannya, saya menggunakan metode deduksi, metode induksi komparatif, dan metode deskriptif analisis.

Metode deduksi saya lakukan dengan menerapkan pendapat para sarjana dan peraturan perundangan yang bersifat umum ke dalam keadaan khusus yaitu praktek pengangkutan penumpang dengan kendaraan umum bus yang timbul dalam masyarakat.

Metode induksi komparatif saya lakukan dengan membandingkan pokok pengaturan tentang masalah ini dalam Undang-undang No. 3 tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dengan Undang-undang Lalu Lintas Jalan tanggal 2 Pebruari 1936 L.N. No. 86, juga dalam Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 dengan Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan tanggal 15 Agustus 1931 L.N. No. 451, serta dalam praktek pengangkutannya.

Metode deskriptif analisis saya lakukan dengan menguraikan permasalahan, yaitu dengan memaparkan data-data yang diperoleh, baik dari buku-buku, peraturan perundangan maupun hasil penelitian lapangan. Hasil dari analisis inilah yang kemudian dipergunakan untuk menyusun kesimpulan dan saran.

6. Pertanggungjawaban Sistematika.

Untuk mendapatkan gambaran yang jelas terhadap masalah yang diajukan, maka sistematika yang dipergunakan adalah dengan membahas keseluruhan isi skripsi itu dalam beberapa bab, dan setiap bab dibagi lagi dalam beberapa sub bab.

Dalam bab I yang merupakan pendahuluan, dijelaskan mengenai latar belakang dan pokok-pokok permasalahan, sehingga dapat memberikan gambaran singkat mengenai permasalahan yang dibahas, dan dapat diketahui arah yang hendak dicapai dalam penulisan skripsi ini. Di dalam bab ini juga dijelaskan mengenai penjelasan judul, alasan pemilihan judul, tujuan penulisan, metodologi dan yang terakhir adalah pertanggungjawaban sistematika, sehingga para pembaca dapat memperoleh gambaran tentang jalan pemikiran penulis.

Dalam bab II dibicarakan mengenai pembentukan perjanjian pengangkutan, karena dengan terbentuknya perjanjian pengangkutan maka timbullah perikatan antara pihak-pihak yang mengikatkan dirinya dalam perjanjian pengangkutan itu. Untuk itu maka dalam sub babnya dibicarakan mengenai para pihak dalam perjanjian pengangkutan, kemudian saat terbentuknya perjanjian pengangkutan.

Dalam bab III dibicarakan mengenai hak dan kewajiban para pihak, sebab sejak terbentuknya perjanjian

pengangkutan maka timbullah hak dan kewajiban para pihak. Karena para pihak dalam perjanjian pengangkutan ini adalah pengangkut dan penumpang, maka dalam sub babnya dibahas mengenai hak dan kewajiban pengangkut, kemudian hak dan kewajiban penumpang. Dengan mengetahui hak dan kewajiban para pihak dapatlah diketahui sampai sejauh mana tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang.

Dalam hal pengangkut harus bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang maka perlu diketahui bagaimana cara penumpang menuntut ganti rugi kepada pengangkut. Untuk itu dalam bab IV dibicarakan mengenai tuntutan ganti rugi yang diuraikan dalam beberapa sub bab yaitu mengenai pelaksanaan tuntutan ganti rugi dan siapa yang berhak menuntut ganti rugi.

Kemudian untuk mengakhiri keseluruhan permasalahan yang dibahas, maka dalam bab V sebagai bab penutup dikemukakan kesimpulan yang merupakan jawaban atas permasalahan yang diajukan, dan saran-saran yang merupakan himbauan untuk perbaikan atas permasalahan tersebut.

BAB II

PEMBENTUKAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN

1. Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan

Sebelum sampai pada pembahasan mengenai para pihak dalam perjanjian pengangkutan, akan dibahas terlebih dahulu mengenai perjanjian pengangkutan.

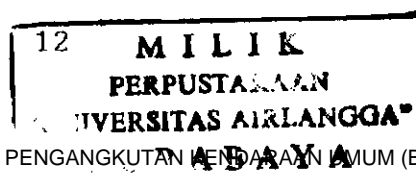
Menurut Prof.R.Soekardono,S.H., definisi umum mengenai perjanjian pengangkutan adalah :

Suatu perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau / dan orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima; pengirim atau penerima; penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.

Karena itu kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan, adalah sama tinggi atau koordinasi.

Dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan itu, hubungan antara pengangkut dan penumpang tidak terus menerus, tetapi hanya kadang kala saja, kalau penumpang memerlukan pengangkutan tersebut. Oleh karena itu perjanjian pengangkutan itu merupakan perjanjian pelayanan berkala atau jasa. Perjanjian yang bersifat pelayanan berkala itu, disinggung dalam pasal 1601 Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

Namun pendapat lain, menggolongkan perjanjian pengangkutan ke dalam pemborongan pekerjaan. Alasannya karena adanya ketentuan pasal 1617 Kitab Undang-undang Hu-



kum Perdata yang berbunyi : " Hak-hak dan kewajiban-kewajiban juru-juru pengangkut dan nahkoda-nahkoda diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang."⁴ Sedangkan pasal 1617 tersebut ditempatkan sebagai pasal penutup, dari bagian VI Bab VIII A Buku III Kitab Undang-undang Hukum Perdata, mengenai pemborongan pekerjaan.

Menurut Prof.R.Soekardono,S.H., pendapat tersebut tidak cukup berdasar, sebab mungkin penempatan pasal 1617 Kitab Undang-undang Hukum Perdata pada bagian pemborongan tersebut adalah keliru ; juga menurut redaksi ketentuan pasal 1601 b Kitab Undang-undang Hukum Perdata, pada pemborongan pekerjaan itu pihak pemborong harus menciptakan sesuatu tertentu bagi pihak yang memborongkan, jadi sebuah benda baru yang tadinya belum ada; kenyataan ini sukar ditemukan pada pengangkutan yang sama sekali tidak menjanjikan perwujudan benda baru, melainkan pengangkut yang baik akan sekeras-kerasnya berusaha agar orang-orang yang diangkut dapat sampai di tempat tujuan dengan selamat.⁵

Dari rumusan perjanjian pengangkutan itu, dapatlah diketahui bahwa pada perjanjian pengangkutan orang, para pihaknya adalah pengangkut di satu pihak dan penumpang di lain pihak. Demikian pula halnya dengan pengangkutan orang dengan kendaraan umum bus, para pihaknya adalah pengangkut bus di satu pihak dan penumpang bus di lain pihak.

a. Pengangkut.

Dalam Bagian III Bab V Buku I mulai pasal 91 sampai dengan pasal 98 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, diatur mengenai pengangkutan-pengangkutan yang melalui sungai-sungai dan perairan darat, namun bagian tersebut hanya mengatur mengenai pengangkutan barang-barang saja, tidak mengenai pengangkutan orang-orang.

Adapun maksud pembuat undang-undang, dalam Bagian III Bab V Buku I Kitab Undang-undang Hukum Dagang itu, mengenai siapa-siapa yang dimaksudkan dengan pengangkut (veerman) dan nahkoda (schipper) di dalam pasal 91 dan seterusnya itu, Prof. R. Soekardono, S.H. menunjuk pada putusan H R tertanggal 27 Desember 1895, W.6755, yang dengan putusan itu H R mengartikan perkataan "schipper" (nahkoda) dalam pasal 91 sebagai orang yang menjanjikan pengangkutan, bukannya ia yang menurut kenyataannya ditugaskan menjalankan, dan bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengertian ini dapat dipakai untuk menafsirkan istilah pengangkut (veerman).⁶

Jadi jelaslah bahwa yang dimaksudkan dengan pengangkut ialah pengusahanya, yaitu : orang atau badan yang mengadakan perjanjian pengangkutan dan memikul beban resiko tentang keselamatan orang-orang yang diangkut. Demikian pula halnya dengan pengangkutan orang dengan kendaraan umum bus, pengangkutnya adalah pengusaha pengangkutan kendaraan umum bus itu sendiri. Di mana untuk dapat

mengusahakan pengangkutan orang dengan kendaraan umum bus, haruslah orang atau badan tersebut mendapatkan izin dari pejabat yang berwenang. Hal ini menurut ketentuan pasal 18 U U No.3 tahun 1965, izin tersebut diberikan :

- (a) untuk trayek-trayek yang seluruhnya berada di dalam daerah tingkat I oleh Gubernur / Kepala Daerah Tingkat I;
- (b) untuk trayek-trayek yang melalui lebih dari satu daerah tingkat satu oleh pejabat yang ditunjuk oleh Menteri;
- (c) untuk trayek-trayek yang seluruhnya berada di daerah Kotapraja oleh Walikota / Kepala Daerah. Jadi yang dimaksudkan dengan pengangkut, dalam pengangkutan orang dengan kendaraan umum bus adalah : orang atau badan yang sudah mendapatkan izin, untuk mengusahakan pengangkutan orang dengan kendaraan umum bus.

b. Penumpang.

Definisi mengenai penumpang tidak terdapat dalam peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, saya berpendapat, bahwa yang dimaksudkan dengan penumpang kendaraan umum bus adalah : setiap orang yang diangkut dengan kendaraan umum bus, berdasarkan perjanjian pengangkutan yang dibuatnya dengan pengusaha pengangkutan kendaraan umum bus.

Pula mengingat, pengertian kendaraan umum itu sendiri, dimana sifat umumnya kendaraan itu, didasarkan pada kenyataan bahwa pengangkutan dengan kendaraan itu, biasanya dilakukan dengan pembayaran. Karena itu unsur pemba-

waran sebagai kontra prestasi dari penumpang, tercakup di dalam pengertian penumpang kendaraan umum bus.

2. Terjadinya Perjanjian Pengangkutan

Untuk mengadakan perjanjian pengangkutan, tidak disyaratkan harus tertulis. Jadi cukup diwujudkan dengan persetujuan kehendak secara lisan saja. Saat tercapainya persetujuan kehendak (kata sepakat) inilah yang merupakan saat terbentuknya perjanjian pengangkutan.

Biasanya di dalam praktek, pengusaha pengangkutan kendaraan umum bus, mengadakan penawaran yang ditujukan kepada umum, bahwa mereka bersedia menyelenggarakan pengangkutan orang untuk jarak tertentu, dengan pembayaran biaya serta syarat-syarat tertentu. Pihak-pihak yang berkepentingan lalu dengan mudah dapat memakai penawaran itu. Dalam hal tercapai suatu perjanjian pengangkutan, maka pihak pengangkut kendaraan umum bus yang menawarkan pengangkutan, dan pihak pemakai penawaran tersebut, adalah terikat, sehingga pihak pengangkutan kendaraan umum bus, harus menyelenggarakan pengangkutan yang diinginkan itu sekedar tempat-tempat untuk penumpang masih mencukupi.

Saat tercapainya kata sepakat, antara pengusaha pengangkutan kendaraan umum bus dengan penumpang kendaraan umum bus, tidak dapat ditentukan secara pasti, melainkan hanya dapat disimpulkan saja dari rangkaian perbuatan para pihak. Sebagai contoh : di terminal berbaris bus-bus

yang sedang menunggu naiknya penumpang. Di dalam keadaan demikian, berarti bus-bus tersebut sudah mengadakan penawaran kepada siapa saja yang berminat untuk diangkut dengan bus-bus tersebut, di mana bus yang paling depan dari barisan tersebut, merupakan bus yang siap akan berangkat. Kemudian dengan naiknya orang-orang yang berminat diangkut dengan bus yang siap berangkat, dan duduk ditempat duduk yang tersedia untuk penumpang, berarti ia telah melahirkan kehendaknya untuk diangkut dengan bus tersebut. Sejak penumpang berada di dalam bus yang siap berangkat itulah, dapat disimpulkan sebagai saat telah terjadinya kata sepakat antara penumpang bus dengan pengangkut bus, hal ini berarti pula sebagai saat terbentuknya perjanjian pengangkutan.⁷ Contoh lainnya : Pengangkut bus malam mengadakan penawaran pengangkutan kepada umum, dengan cara membuka kantor penjualan tiket dan memasang iklan-iklan. Sehingga penumpang yang bersedia diangkut dengan bus malam tersebut, dapat memesan tempat duduk atau langsung membayar upah pengangkutan, sebagai bukti kesungguhan niatnya untuk diangkut dengan bus malam tersebut. Kemudian pengangkut bus malam memberikan tiket kepada penumpang yang telah membayar upah angkutan. Meskipun penumpang bus malam sudah mendapatkan tiket, hal ini tidaklah berarti telah terbentuk perjanjian pengangkutan. Terbentuknya perjanjian pengangkutan, hanya dapat disimpulkan dari pelaksanaan pengangkutan bus malam tersebut, yang diatur

dalam tiket, di mana pada tiket tercantum tempat dan jam pemberangkatan bus serta peraturan lainnya. Sebelum jam pemberangkatan, bus malam dan penumpang sudah harus siap di tempat pemberangkatan. Kemudian pada saat yang sudah ditentukan, semua penumpang bus malam haruslah berada di dalam bus, sebab bus segera berangkat. Pada saat penumpang berada di dalam bus yang segera berangkat inilah, dapat disimpulkan sebagai saat tercapainya kata sepakat, yang berarti pula sebagai saat terbentuknya perjanjian pengangkutan.⁸

Dengan terbentuknya perjanjian pengangkutan, maka timbullah hak dan kewajiban para pihak secara timbal balik. Namun para pihak diperbolehkan mengatur pelaksanaan hak dan kewajiban tersebut, yang kemudian dituangkan dalam bentuk tiket atau karcis. Adanya tiket dalam perjanjian pengangkutan itu, bukanlah merupakan syarat dalam hubungannya dengan pembentukan perjanjian pengangkutan, melainkan dalam hubungannya dengan pelaksanaan perjanjian pengangkutan.

Dengan demikian dapatlah disimpulkan, bahwa tiket atau karcis tersebut mempunyai fungsi sebagai berikut :

- (a) sebagai dasar pelaksanaan perjanjian pengangkutan ;
- (b) sebagai dasar tuntutan ganti rugi dan perhitungan ganti rugi, dalam hal terjadi kerugian pada penumpang bus selama proses pengangkutan berlangsung ;
- (c) sebagai alat bukti untuk membuktikan telah terbentuknya suatu perjanjian

jian pengangkutan, walaupun bukan satu-satunya alat bukti, juga sebagai alat bukti yang dapat dikemukakan masing-masing pihak dalam hal terjadi sengketa mengenai pelaksanaan hak dan kewajiban dari masing-masing pihak.⁹

Mengenai isi tiket atau karcis memuat antara lain: (a) peraturan-peraturan yang telah disepakati oleh kedua belah pihak, untuk pelaksanaan hak dan kewajiban, misalnya : pernyataan bahwa pengangkut bus tidak bertanggung-jawab terhadap barang bawaan penumpang, tanggal dan jam pemberangkatan bus, tempat pemberangkatan, nama penumpang, tempat tujuan penumpang, tarif angkutan, dan lain-lain ; (b) berisi keharusan-keharusan yang ditentukan oleh peraturan-peraturan yang berlaku, misalnya : pencantuman iuran wajib, yaitu iuran yang wajib dibayar oleh penumpang alat angkutan penumpang umum, yang diharuskan oleh Peraturan Pemerintah No.17 tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.¹⁰ Dalam pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 disebutkan bahwa :

Tiada karcis atau tiket alat angkutan penumpang umum boleh dijual atau dikeluarkan kepada seseorang oleh petugas yang berwenang dari pengusaha alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan, tanpa memungut iuran wajib.

BAB III

HAK DAN KEWAJIBAN PARA PIHAK

1. Hak dan Kewajiban Pengangkut

Hak-hak pengangkut kendaraan umum bus antara lain:

- a. Pengangkut berhak atas upah pengangkutan. Hal ini ditegaskan dalam pasal 25 ayat 1 Undang-undang NO. 3 tahun 1965 yang menyebutkan :

selama ketentuan-ketentuan berdasarkan undang-undang ini mengenai pemuatan tidak dilanggar, pengusaha kendaraan umum dan pegawainya harus mengangkut orang dan barang setelah dinyatakan keinginannya untuk diangkut dengan pembayaran biaya menurut tarip yang telah ditetapkan berdasarkan undang-undang ini.¹²

- b. Pengangkut berhak menentukan berat maksimum untuk bagasi penumpang. Hal ini berhubungan dengan wajib angkut, yang diatur dalam pasal 25 ayat 1 U U No.3 tahun 1965, yang berlaku baik untuk orang maupun untuk barang, asalkan tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan tentang pemuatan. Karena itulah maka pengangkut kendaraan umum bus, tidak diwajibkan untuk mengangkut barang selain dari bagasi penumpang. Jika penumpang mempunyai barang yang beratnya, lebih dari maksimum yang ditetapkan untuk bagasi, maka pengangkut dapat menolak barang tersebut. Adapun yang dimaksudkan dengan bagasi penumpang, adalah barang-barang yang dibawa bersama-sama dengan penumpang ke dalam kendaraan umum bus.

- c. Pengangkut berhak melarang masuk ke dalam kendaraan bus : orang-orang yang nyata telah kelihatan mabuk, atau orang-orang yang oleh karena penyakit ataupun disebabkan hal-hal lain, mengganggu atau membahayakan penumpang-penumpang lainnya.
- d. Pengangkut berhak menolak bagasi penumpang yang berupa : senjata, petasan, gas-gas beracun, bahan-bahan peledak, dan barang-barang lainnya yang berbahaya, kecuali jika barang-barang tersebut dibungkus atau disimpan, menurut cara sehingga tidak membahayakan bagi penumpang-penumpang.
- e. Pengangkut berhak menentukan peraturan-peraturan lainnya, sehubungan dengan pelaksanaan pengangkutan tersebut, misalnya : menentukan tempat dan jam pemberangkatan bus, menolak pembatalan karcis yang telah dibayar penumpang, dan lain-lain

Sedangkan kewajiban-kewajiban penumpang kendaraan umum bus, antara lain :

- a. Berdasarkan perjanjian pengangkutan penumpang dengan kendaraan umum bus, timbullah bagi pengangkut suatu kewajiban, untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang, dengan selamat sampai di tempat tujuan. Hal ini bagi pengangkut berarti melakukan segala ikhtiar, agar supaya orang yang diangkut itu dapat sampai di tempat tujuan dengan selamat. Hal tersebut ditegaskan dalam pasal 24 ayat 1 U U No.3 tahun 1965 yang menyebutkan :

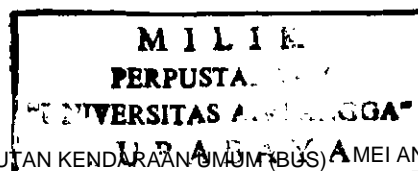
Pengusaha kendaraan umum bertanggungjawab terhadap kerugian-kerugian yang diderita oleh penumpang serta kerusakan-kerusakan barang yang berada di dalam kendaraan tersebut, kecuali jika ia dapat membuktikan, bahwa kerugian itu terjadi di luar kesalahannya atau kesalahan pegawainya.¹³

b. Pengangkut wajib mentaati ketentuan mengenai pemuatan.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka berdasarkan pasal 36 U U No. 3 tahun 1965 maka : peraturan-peraturan pelaksanaan dari Undang-undang Lalu Lintas Jalan tanggal 2 Pebruari 1933 L. N. No. 86, sebagaimana telah diubah dan ditambah dengan undang-undang tanggal 1 Agustus 1933 L. N. No. 327, tanggal 27 Pebruari 1936 L. N. No. 83, tanggal 25 Nopember 1938 L. N. No. 657, terakhir tanggal 30 Juni 1951 No. 7 L. N. No. 42, masih tetap berlaku, hingga diubah dengan peraturan-peraturan berdasarkan U U No.3 tahun 1965. Adapun aturan-aturan pelaksanaan dari Undang-undang Lalu Lintas Jalan tersebut, adalah : (1) Peraturan Pemerintah tanggal 15 Agustus 1936 L.N. No.451 (selanjutnya disingkat PPL) ; (2) Surat Keputusan Direktur Perhubungan dan Pengairan tanggal 26 September 1936 NO. W.1/9/2 L.T. No. 13699, seperti telah diubah dan ditambah terakhir dengan Penetapan Menteri Perhubungan tanggal 1 Juli 1951 No. 2441/Ment L. T. No. 13700, seperti yang telah diubah dan ditambah dengan Surat Keputusan tanggal 29 Desember 1938 No. POL 35/8/6 L. T. No. 14137 (selanjutnya disingkat Pen.L.D.N.).¹⁴ Karena itulah ketentuan

tentang muatan untuk kendaraan bus, yang diatur dalam PPL masih berlaku, dalam hal ini pasal 32 PPL menegaskan bahwa : (1) pada mobil bus harus dinyatakan dengan cara yang terang kelihatan, berat kendaraan yang tercatat pada buku pemeriksaan, serta daya pengangkut, yaitu jumlah dari berat maksimum barang-barang yang diangkut dan jumlah berat maksimum dari penumpang yang diangkut seperti yang tercatat pada buku pemeriksaan ; (2) di dalam mobil bus harus jelas kelihatan, jumlah tempat duduk dan tempat berdiri penumpang ; (3) dilarang mengangkut orang dan barang dengan mobil bus, lebih dari yang telah diizinkan menurut buku pemeriksaan.¹⁵ Jumlah berat yang melebihi itu dilarang, karena sangat berbahaya, dapat menyebabkan putusnya sumbu atau per, menyulitkan pengemudian, dan dapat menyebabkan kerusakan pada jalan. Kemudian pasal 22 ayat 7 Pen.L.P., mengatur tentang maksimum penumpang yang dapat diangkut, dan perbandingan antara orang dewasa dan anak-anak yaitu : seorang dewasa dapat diganti dengan 2 orang anak berumur tidak lebih dari 10 tahun, asalkan jumlah maksimum orang yang diangkut tidak melebihi separuh jumlah itu, sedangkan anak-anak yang umurnya tidak lebih dari 4 tahun, jika tidak menggunakan tempat duduk atau tempat berdiri sendiri tidak dihitung.¹⁶

- c. Pengangkut wajib mengusahakan suasana yang nyaman bagi penumpangnya selama proses pengangkutan, misalnya de-



ngan menjaga kebersihan di dalam bus, serta pemberian fasilitas-fasilitas lainnya.

Dalam beberapa hal seperti yang tersebut di bawah ini, maka pengangkut kendaraan umum bus dikecualikan terhadap wajib angkut, yaitu :

- a. Jika ketentuan tentang muatan dilampaui batasnya.
- b. Jika mobil bus tidak diperbolehkan melalui suatu trayek.
- c. Jika pengusaha pengangkutan kendaraan umum bus, membatasi kewajiban pengangkutan yang diusahakannya, dengan memberikan kartu trayek kepada pengemudinya, yang menyebutkan wilayah kekuasaan atau trayek-trayek yang dibatasi (pasal 79 PPL).
- d. Jika pengusaha atau pegawai pengangkutan kendaraan umum bus, mengangkut orang atau bagasi penumpang, yang dilarang untuk diangkut.

Sehubungan dengan kewajiban pengangkut, untuk mengangkut penumpang dengan selamat sampai di tempat tujuan, dapatlah disimpulkan : bahwa pengangkut bus dianggap mulai bertanggungjawab atas keselamatan penumpang, sejak penumpang itu naik ke dalam bus yang sudah siap berangkat. Karena terhadap bus yang belum siap berangkat, terdapat kemungkinan bahwa tidak semua penumpang tersebut berada di dalam bus, melainkan ada beberapa penumpang yang berada di sekitar terminal bus untuk sesuatu keperluan, ataupun sekedar menghilangkan kejenuhan karena terlalu lama duduk

menunggu dalam bus. Kemudian saat berakhirnya tanggungjawab pengangkut bus, adalah sejak turunnya penumpang bus di tempat tujuan yang telah disepakati. Jadi selama proses pengangkutan, yaitu : sejak naiknya penumpang ke dalam bus yang siap berangkat, hingga turunnya penumpang bus di tempat tujuan, menjadi tanggungjawab pengangkut bus untuk menjaga keselamatan penumpang.¹⁷

Hal ini menimbulkan suatu prinsip dalam tanggungjawab pengangkut terhadap penumpang, yaitu prinsip tanggungjawab mutlak (absolut liability), yang berarti bahwa: pengangkut selamanya dianggap bertanggungjawab atas kerugian yang diderita penumpang, yang terjadi selama proses pengangkutan, baik yang diakibatkan oleh terjadinya bahaya apapun, dan berapapun besarnya kerugian ; hal ini berarti pula bahwa tanggungjawab pengangkut atas kerugian yang terjadi itu , adalah menjadi beban pengangkut untuk membuktikan sebaliknya, bahwa pengangkut untuk sebagian atau untuk seluruhnya tidak harus bertanggungjawab untuk membayar ganti rugi kepada penumpang ; terhadap tanggungjawab pengangkut yang demikian besar ini, peraturan perundang-undangan memberikan kemungkinan pengurangan dari tanggungjawab tersebut, yang didasarkan atas ketentuan undang-undang maupun janji-janji yang telah disepakati oleh kedua belah pihak.¹⁸

Berdasarkan pasal 24 ayat 1 U U No. 3 tahun 1965, maka pengangkut kendaraan umum bus dapat terbebas dari

tanggungjawab, jika dapat membuktikan bahwa kerugian yang terjadi pada penumpang bukanlah kesalahannya atau kesalahan pegawai-pegawainya. Hal ini berarti pengangkut bus dapat terbebaskan dari tanggungjawab, jika dapat membuktikan adanya kesalahan penumpang sendiri atau adanya keadaan memaksa (*overmacht*). *Overmacht* adalah suatu keadaan yang di luar kemampuan manusia untuk mencegah terjadinya, contohnya : letusan gunung berapi, gempa bumi, banjir dan sebagainya. Menurut Prof.R.Soekardono,S.H. : penafsiran *overmacht* haruslah dibatasi jangkauannya, baik dari segi obyektif maupun dari segi subyektifnya pengangkut ; hal ini berarti dari segi obyektif, haruslah terjadi suatu keadaan memaksa, dan dari segi subyektifnya pengangkut, haruslah pengangkut berdaya upaya untuk mencegah atau memperkecil kerugian yang terjadi karena keadaan memaksa itu.¹⁹ Apabila pengangkut tidak berdaya upaya, untuk mencegah atau memperkecil kerugian yang diakibatkan oleh adanya *overmacht*, maka pengangkut tetap harus bertanggungjawab atas kerugian tersebut. Dengan perkataan lain, pengangkut tidak layak menggunakan *overmacht* sebagai alasan, untuk membebaskan diri dari tanggungjawab membayar ganti rugi. Sebaliknya dalam hal terjadi *overmacht*, dan pengangkut telah berdaya upaya untuk mencegah atau memperkecil terjadinya kerugian, akan tetapi tidak berhasil (kerugian tetap terjadi), maka layaklah apabila pengangkut menggunakan *overmacht* sebagai alasan untuk

membebaskan diri dari tanggungjawab membayar ganti rugi.

Pengangkut bus dapat pula terbebas dari tanggungjawab membayar ganti rugi, berdasarkan janji-janji yang telah disepakati oleh kedua belah pihak, asalkan janji-janji tersebut memenuhi syarat-syarat sebagai berikut :

(a) adanya kesepakatan antara kedua belah pihak ; (b) adanya janji tersebut dibolehkan oleh undang-undang atau peraturan tentang pengangkutan tersebut ; (c) tidak digunakan oleh pengangkut, untuk tidak memenuhi kewajiban secara tidak jujur, misalnya : janji bahwa pengangkut tidak bertanggungjawab terhadap bagasi penumpang, kemudian dengan adanya janji tersebut, pengangkut sengaja menghilangkan bagasi penumpang, maka dalam hal ini pengangkut tidaklah terbebas dari tanggungjawab meskipun ada janji tersebut ; (d) janji tersebut tidak menghilangkan sama sekali tanggungjawab pengangkut, misalnya : pengangkut bus menjanjikan bahwa penumpang boleh naik bus tanpa membayar, tetapi bila terjadi kecelakaan maka pengangkut sama sekali tidak bertanggungjawab, janji seperti ini tidak dibolehkan.²⁰

2. Hak dan Kewajiban Penumpang

Hak-hak penumpang bus antara lain :

- a. Berdasarkan perjanjian pengangkutan penumpang dengan kendaraan umum bus, maka penumpang berhak diangkut dengan selamat sampai di tempat tujuan, maksudnya penum-

pang dengan aman dan utuh tiba di tempat tujuan.

- b. Penumpang berhak mendapatkan pelayanan yang baik selama proses pengangkutan, misalnya : sopir mengemudikan kendaraan dengan kecepatan yang cukup, penyediaan fasilitas-fasilitas lainnya.

Kemudian kewajiban-kewajiban penumpang bus antara lain :

- a. Penumpang bus berkewajiban membayar upah angkutan. Hal tersebut diatur dalam pasal 25 ayat 1 U U No. 3 tahun 1965. Pula mengingat istilah kendaraan umum seperti yang diatur dalam pasal 1 ayat 1 sub g U U No. 3 tahun 1965, bahwa sifat umum dari kendaraan didasarkan pada kenyataan, bahwa pengangkutan dengan kendaraan itu biasanya dilakukan dengan pembayaran. Kemudian sebagai bukti bahwa penumpang telah memenuhi kewajibannya membayar upah angkutan, maka pengangkut kendaraan umum bus memberikan tiket atau karcis kepada penumpang. Jika penumpang bus tidak memperlihatkan karcis yang sah ketika diminta dan tidak segera membayar ongkos pengangkutan, maka berdasarkan pasal 82 PPL ia dapat dikeluarkan dari kendaraan umum bus. Kemudian mengenai tarip angkutan, diatur dalam pasal 26 U U No. 3 tahun 1965 yang menyebutkan bahwa :

- (1) Sepanjang tidak ditetapkan tarip berdasarkan perundang-undangan lain maka demi kepentingan umum dengan keputusan Pemerintah Daerah Tingkat I ditetapkan tarip untuk pengangkutan orang dan barang dengan kendaraan umum.

- (2) Keputusan yang termasuk dalam ayat (1) diumumkan di Lembaran Daerah.
- (3) Pengusaha kendaraan umum atau pegawainya dilarang mengangkut orang dan barang dengan kendaraannya dengan tarip yang berbeda²² dengan tarip sebagai termasuk dalam ayat (1).

b. Berdasarkan pasal 33 PPL, penumpang bus dilarang :

- (a) turun atau naik kendaraan bus sebelum bus berhenti ;
- (b) meninggalkan kendaraan bus dari sebelah yang tidak ditetapkan untuk itu ;
- (c) menghalangi pegawai-pegawai kendaraan bus ketika menjalankan kewajibannya ;
- (d) berada di dalam bus yang sudah dilarang oleh pegawai bus, oleh karena di tempat tersebut, telah berada sejumlah penumpang sesuai dengan tempat duduk dan tempat berdiri penumpang ;
- (e) sewaktu kendaraan bus berjalan mengeluarkan anggota badan atau benda dari kendaraan bus.²³

c. Kemudian berdasarkan pasal 83 PPL, penumpang bus dilarang : (a) memasuki kelas kendaraan umum bus yang lebih tinggi dari kelas yang disebutkan dalam karcis, sebelum melunasi pembayaran tambahan seperlunya ; (b) menumpang kendaraan umum bus melewati jarak yang dinyatakan dalam karcis, sebelum melunasi pembayaran tambahan seperlunya ; (c) berada dalam kendaraan umum bus, jika hal tersebut telah dilarang oleh pegawai-pegawai kendaraan umum bus berdasarkan pasal 81 ayat 2 atau pasal 82 PPL.²⁴

BAB IV

TUNTUTAN GANTI RUGI

1. Pelaksanaan Tuntutan Ganti Rugi

Dengan terbentuknya perjanjian pengangkutan penumpang dengan kendaraan umum bus, maka timbullah hak dan kewajiban masing-masing pihak secara timbal balik, yaitu: penumpang bus wajib membayar upah angkutan dan pengangkut wajib mengangkut penumpang dengan selamat sampai ke tempat tujuan.

Apabila pengangkut bus tidak dapat memenuhi kewajibannya, sehingga timbul kerugian di pihak penumpang, maka penumpang dapat menuntut ganti rugi kepada pengangkut bus.

Adapun macam-macam kerugian yang diderita oleh penumpang bus meliputi :

- a. Hilang atau rusaknya barang bawaan penumpang.
- b. Luka-luka atau cacat pada tubuh penumpang.
- c. Matinya penumpang.

Tetapi tidak semua tuntutan ganti rugi itu dapat berhasil. Untuk dapat berhasilnya tuntutan ganti rugi tersebut, haruslah dipenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. Kerugian pada penumpang bus, bukan diakibatkan karena penumpang membunuh diri atau mencoba membunuh diri.²⁵
- b. Kerugian pada penumpang bus bukan terjadi, pada saat penumpang sedang dalam keadaan mabuk atau tidak sadar,

melakukan perbuatan kejahatan, ataupun terjadi karena penumpang mempunyai cacat atau keadaan badaniah /rohaniah luar biasa lain.²⁶

- c. Kerugian penumpang tersebut haruslah berhubungan dengan, resiko lalu lintas modern, atau langsung disebabkan oleh penggunaan alat angkutan bus yang bersangkutan dalam fungsinya sebagai demikian, contohnya : kecelakaan bus yang terjadi karena gempa bumi, letusan gunung berapi, angin puyuh, akibat senjata-senjata perang, atau yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan umum bus untuk tujuan-tujuan angkatan bersenjata, tidaklah memenuhi syarat tersebut di atas, sehingga penumpang yang mengalami kerugian dalam kejadian tersebut, tidak akan berhasil dalam mengajukan tuntutan ganti rugi.²⁷
- d. Kerugian penumpang bus terjadi karena kesalahan atau kelalaian pengusaha bus atau pegawai-pegawainya, misalnya : sopir bus ngebut di tikungan jalan, sehingga menabrak pohon yang di pinggir jalan, dan mengakibatkan penumpang mengalami luka-luka.
- e. Kerugian penumpang bus bukan terjadi karena penumpang bus mengabaikan larangan-larangan pengusaha bus atau pegawai-pegawainya, misalnya : penumpang bus mengabaikan larangan untuk tidak mengeluarkan anggota badan pada saat bus berjalan, sehingga kalau terjadi luka-luka pada tubuh penumpang, karena terkena kendaraan

lain, maka tuntutan ganti rugi yang diajukan pada pengangkut bus tidak akan berhasil.

Dalam mengajukan tuntutan ganti rugi, cukuplah bila penumpang bus mendalilkan bahwa ia menderita kerugian disebabkan oleh pengangkutan bus tersebut. Jika pengangkut bus membantah tuntutan tersebut, maka pengangkut bus harus membuktikan bahwa kelalaian atau kesalahan tidak ada padanya. Bila pembuktian pengangkut tersebut berhasil, maka giliran penumpang bus yang harus membuktikan, adanya kelalaian atau kesalahan pada pengangkut. Jadi tuntutan ganti rugi, yang diajukan oleh penumpang bus, berdasarkan pada perjanjian pengangkutan, maka beban pembuktian terletak pada pihak pengangkut, untuk membuktikan tidak adanya kelalaian atau kesalahan di pihaknya.

Selain itu, penumpang bus dapat juga mengajukan tuntutan ganti rugi, berdasarkan pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, yang menyebutkan : "Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang yang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut."²⁸ Dalam hal ini penumpang bus harus mendalilkan, dan kalau diingkari oleh pengangkut bus, membuktikan adanya perbuatan-perbuatan pengangkut yang bersifat melanggar hukum, yang mengakibatkan kerugian secara langsung di pihak penumpang bus. Jadi tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh pe-

numpang bus, berdasarkan pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, maka beban pembuktian terletak di pihak penumpang bus, untuk membuktikan adanya perbuatan pengangkut bus yang bersifat melanggar hukum. Yang dimaksudkan dengan perbuatan yang melanggar hukum, adalah :

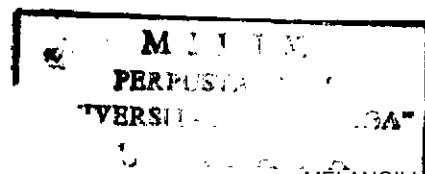
berbuat atau tidak berbuat yang (1) melanggar hak orang lain ; atau (2) bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku ; atau (3) bertentangan dengan kesusilaan ; atau (4) bertentangan dengan kecermatan yang harus diindahkan dalam lalu lintas masyarakat terhadap diri dan barang orang lain.

2. Yang Berhak Menuntut Ganti Rugi

Dalam hal terjadi kerugian di pihak penumpang bus, yang disebabkan oleh karena pengangkutan dengan kendaraan umum bus, maka selama penumpang bus itu masih hidup, misalnya penumpang bus hanya menderita luka-luka, maka penumpang bus itu sendiri yang berhak menuntut ganti rugi kepada pengangkut bus.

Kerugian yang dapat dituntut, meliputi kerugian harta kekayaan sebagai akibat luka-luka tersebut, yang dapat dibedakan atas :

- a. Biaya-biaya perawatan, seperti bantuan dokter, biaya pengobatan, dan lain-lain.
- b. Kerugian penghasilan, yang terdiri atas selisih antara : penghasilan yang akan diperoleh penumpang bus, andaikata ia tidak menderita luka-luka, dan penghasil-



an yang diperolehnya sekarang, sebagai akibat luka-luka tersebut. Misalnya : andaikata penumpang bus tersebut tidak menderita luka-luka, maka ia akan memperoleh penghasilan sebesar Rp 5000,00 , tetapi karena luka-luka yang dideritanya, maka ia hanya memperoleh penghasilan sebesar Rp 3000,00 ; jadi kerugian penghasilan yang diderita adalah sebesar Rp 2000,00.

Apabila kecelakaan tersebut menyebabkan kematian penumpang bus, maka berdasarkan pasal 1370 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, para ahli waris korban berhak menuntut ganti rugi kepada pengangkut, walaupun kedudukan para ahli waris itu berada di luar perjanjian pengangkutan tersebut. Dan yang dimaksudkan dengan ahli waris adalah : istri atau suami yang ditinggalkan, anak atau orang tua korban, yang biasanya mendapatkan nafkah dari pekerjaan korban. Sebab dalam pasal 1370 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, disebutkan bahwa :

Dalam hal suatu pembunuhan dengan sengaja atau karena kurang hati-hatinya seorang, maka suami atau istri yang ditinggalkan, anak atau orang tua si korban, yang lazimnya mendapat nafkah dari pekerjaan si korban, mempunyai hak menuntut suatu ganti rugi, yang harus dinilai menurut kedudukan dan kekayaan kedua belah pihak, serta menurut keadaan.³⁰

Karena itulah maka yang merupakan ganti rugi, hanyalah kehilangan pengeluaran biaya hidup, yang disediakan oleh orang yang meninggal, dan yang diperuntukkan bagi ahli waris, dari hasil pekerjaannya. Konsekwensinya, para ahli

waris tersebut tidak dapat menuntut penggantian biaya-biaya pemakaman dan uang duka, juga tidak akan berhasil tuntutan ganti rugi tersebut, sejauh pemberian nafkah di-biayai dari harta kekayaan orang yang meninggal. Penggan-tian kerugian yang dimaksudkan itu, tidak dapat dituntut sejauh anggota keluarga tersebut, dengan melihat situasi keuangannya dan taraf hidupnya, meskipun ada kerugian tersebut, dapat dikatakan tidak berada dalam keadaan yang membutuhkan. Untuk menentukan ada tidaknya kebutuhan ini, pada dasarnya harus diperhitungkan semua faktor yang mem-pengaruhinya, tanpa menghiraukan apakah fakta tersebut berkaitan dengan kematian korban tersebut ; juga haruslah diperhitungkan, jumlah-jumlah yang dapat dituntut oleh ahli waris, berdasarkan perjanjian asuransi terhadap ke-celakaan penumpang. Sebab pada saat seseorang menjadi pe-numpang sah dari kendaraan umum bus, ia wajib membayar i-uran wajib kecelakaan penumpang, melalui pengusaha pe-ngangkutan kendaraan umum bus tersebut. Sehingga penum-pang kendaraan umum bus itu, tidak hanya menutup perjan-jian pengangkutan saja, tetapi juga sekaligus menutup perjanjian pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang ; dan dalam hal ini , penumpang bus bertindak sebagai tertang-gung, dan perum asuransi kerugian Jasa Raharja bertindak sebagai penanggungnya, demikian berdasarkan pasal 8 Pera-turan Pemerintah No. 17 tahun 1965.

Jadi mengenai penetapan besarnya ganti rugi, berlaku azas-azas yang tercantum dalam pasal 1246, 1247, 1248 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, yang menyebutkan bahwa :

1246. Biaya, rugi, dan bunga yang oleh si berpiutang boleh dituntut akan penggantiannya, terdiri pada umumnya atas rugi yang telah terderitanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya, dengan tak mengurangi pengecualian-pengecualian serta perubahan-perubahan yang akan tersebut di bawah ini.

1247. Si berutang hanya diwajibkan mengganti biaya, rugi dan bunga yang nyata telah, atau sedianya harus dapat diduganya sewaktu perikatan dilahirkan, kecuali jika hal tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan karena sesuatu tipu daya yang dilakukan olehnya.

1248. Bahkan jika hal tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan karena tipu daya si berutang, penggantian biaya, rugi dan bunga sekedar mengenai kerugian yang dideritanya oleh si berpiutang dan keuntungan yang terhilang baginya, hanyalah terdiri atas apa yang merupakan akibat langsung dari tak dipenuhinya perikatan.

Pada pokoknya, ketiga pasal tersebut di atas, menggantikan kehilangan yang terderita, dan laba yang tidak diperoleh ; dengan batasan bahwa kerugian itu, layak dapat diperkirakan pada saat perjanjian pengangkutan itu dibuat, dan pula kerugian itu harus merupakan akibat langsung dari wanprestasinya pengangkut.

BAB V
PENUTUP

1. Kesimpulan

Berdasarkan apa yang telah diuraikan dalam bab-bab terdahulu, dapatlah ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Dalam perjanjian pengangkutan penumpang dengan kendaraan umum bus, para pihaknya adalah : pengangkut bus disatu pihak dan penumpang bus dilain pihak. Pengangkut bus adalah : orang atau badan yang sudah mendapatkan izin untuk mengusahakan pengangkutan orang dengan kendaraan umum bus. Penumpang bus adalah : setiap orang yang diangkut dengan kendaraan umum bus, berdasarkan perjanjian pengangkutan yang dibuatnya dengan pengangkut bus. Saat terbentuknya perjanjian pengangkutan itu, adalah : sejak tercapainya kata sepakat antara pengangkut bus dengan penumpang bus.
- b. Dengan terbentuknya perjanjian pengangkutan penumpang dengan kendaraan umum bus, maka timbullah hak dan kewajiban para pihak secara timbal balik, yaitu : pengangkut berkewajiban mengangkut penumpang dengan selamat sampai ke tempat tujuan, kemudian sebagai imbalannya maka pengangkut bus berhak atas pembayaran upah angkutan dari penumpang bus.
- c. Dalam hal pengangkut bus tidak dapat memenuhi kewajibannya, sehingga timbul kerugian di pihak penumpang bus,

maka penumpang kendaraan umum bus dapat menuntut pengangkut bus, berdasarkan perjanjian pengangkutan atau berdasarkan perbuatan melanggar hukum. Bila tuntutan didasarkan atas perjanjian pengangkutan, maka beban pembuktian terletak pada pihak pengangkut bus; sedangkan bila tuntutan didasarkan atas perbuatan melanggar hukum, maka beban pembuktian terletak pada pihak penumpang bus. Bila penumpang bus masih hidup, maka yang berhak mengajukan tuntutan ganti rugi, adalah penumpang bus itu sendiri ; tetapi apabila penumpang bus itu meninggal akibat kecelakaan itu, maka ahli waris dari penumpang bus itu yang dapat mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pengangkut bus.

2. Saran-saran

Saran-saran yang dapat saya sampaikan dalam penulisan skripsi ini adalah : agar dibentuk peraturan perundangan sebagai pelaksanaan dari U U No. 3 tahun 1965, khususnya mengenai pengangkutan orang dengan kendaraan umum bus ; yang merumuskan siapa yang dimaksudkan dengan pengangkut bus, serta siapa yang dimaksudkan dengan penumpang, sehingga dapatlah diketahui para pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan itu ; juga perlu ditentukan pedoman-pedoman untuk menentukan saat tercapainya kata sepakat sebagai saat terbentuknya perjanjian pengangkutan itu ; kemudian perlu diatur pula mengenai

hak dan kewajiban pengangkut, hak dan kewajiban penumpang, sehingga dapat diketahui sampai sejauh mana tanggungjawab pengangkut ; serta perlu diatur pula mengenai prosedur mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pengangkut, dan penentuan besarnya ganti rugi yang dapat diperoleh penumpang.



FOOTNOTE

¹R. Soekardono, Hukum Dagang Indonesia, jilid II, cet. III, Rajawali, Jakarta, 1986, h. 2.

²W.J.S.Poerwadarminta, Kamus Umum Bahasa Indonesia, cet. V, Balai Pustaka, Jakarta, 1976, h. 1014.

³R. Soekardono, op.cit., h. 8.

⁴R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Kitab Undang-undang Hukum Perdata, cet. XVIII, Pratnya Paramita, Jakarta, 1984, h. 378.

⁵R. Soekardono, op.cit., h. 9-10

⁶Ibid. h. 19.

⁷Wawancara dengan Pegawai Pengangkutan Bus Po. Eka/Mira, tanggal 12 Maret 1989.

⁸Wawancara dengan Pegawai Pengangkutan Bus Bali Cepat dan Puspasari, tanggal 8 Pebruari 1989.

⁹Kuliah Hukum Pengangkutan oleh Samzari Boentoro, tanggal 23 Agustus 1988.

¹⁰Ibid.

¹¹M. Karjadi, Perundang-undangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, cet. V, Politeia, Bogor, 1988. h. 383.

¹²ibid., h. 131.

¹³Ibid.

¹⁴Ibid., h. 18.

¹⁵Ibid., h. 188.

¹⁶Ibid., h. 239.

¹⁷Wawancara dengan Pegawai Pengangkutan Bus Bali Cepat dan Puspasari, 8 Pebruari 1989

¹⁸Kuliah Hukum Pengangkutan oleh Samzari Boentoro, 13 September 1988.

- ¹⁹Soekardono, op.cit., h. 31.
- ²⁰Kuliah Hukum Pengangkutan oleh Samzari Boentoro, 13 September 1988.
- ²¹M. Karjadi, op.cit., h. 205.
- ²²Ibid., h. 131
- ²³Ibid., h.189.
- ²⁴Ibid., h.205.
- ²⁵Ibid., h. 387.
- ²⁶Ibid.
- ²⁷Ibid., h. 387-388.
- ²⁸R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, op.cit.,h. 310.
- ²⁹J.H. Nieuwenhuis, Pokok-pokok Hukum perikatan, terjemahan Djasadin Saragih, Universitas Airlangga, Surabaya, 1985, h. 118.
- ³⁰R.Subekti dan R. Tjitrosudibio, op.cit., h. 311.
- ³¹Ibid., h. 292-293.

DAFTAR BACAAN

Buku buku :

Karjadi M., Perundang-undangan Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan Raya, cet. V, Politeia, Bogor, 1988.

Nieuwenhuis J.H., Pokok-pokok Hukum Perikatan. terjemahan Djasadin Saragih, Universitas Airlangga, Surabaya, 1985.

Poerwadarminta W.J.S., Kamus Umum Bahasa Indonesia, cet. V, Balai Pustaka, Jakarta, 1976.

Subekti R. dan Tjitrosudibio R., Kitab Undang-undang Hukum Perdata, cet. XVIII, Pratnya Paramita, Jakarta, 1984.

Soekardono R., Hukum Dagang Indonesia, jilid II, cet. III, Rajawali, Jakarta, 1986.

Kuliah-kuliah :

Kuliah Hukum Pengangkutan oleh Samzari Boentoro, 1988.

Contoh 2.
 Pada suatu mobilbis dinyatakan :

**2960 kg BERAT KENDARAAN
 DAYA PENGANGKUT :**
**III 340 kg BARANG
 35 ORANG.**

- A. Di dalam mobilbis itu berada 30 orang dewasa, berikut pegawai dari mobilbis tersebut, 12 anak yang diantaranya 10 diantara umur 4 dan 10 tahun, dan 2 anak dipangku yang berumur kurang dari 4 tahun.
 Banyak barang dimuat, baik di dalam di bawah tempat-tempat duduk, maupun diancakan di atas atap.
 Caranya menghitung:
 Jumlah orang ada 30 dewasa, 10 anak diantara umur 4 tahun dan 10 tahun dihitung 5 orang dewasa dan 2 anak kurang dari 4 tahun tidak dihitung, jadi ada 35 orang dewasa.
 Maksimum penumpang mobilbis itu tidak melanggar, karena tepat ada 35 penumpang.
- B. Setelah semua penumpang berikut pegawai turun, maka mobilbis seluruhnya dengan barang yang dimuat ditimbang dan kedapatan timbangan sebanyak 3400 kg. Mobilbis telah memuat 100 kg (barang lebih atau ± 29%) daripada yang di-idzinkan.

Caranya menghitung sebagai berikut :

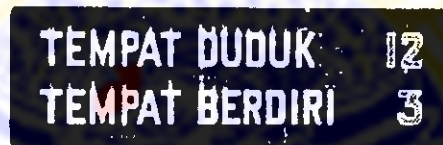
Berat mobil bis + barang	3400 kg
Berat mobil bis kosong	2960 kg
Berat barang yang diangkut	440 kg
Berat barang yang diizinkan diangkut	340 kg
Kelebihan muatan	: 100 kg


(melanggar pasal 32 ayat 4 a P.P.L.).

- C. Untuk mengetahui berapa orang dewasa dan berapa anak-anak dapat di angkut di dalam mobil bis.
 lihatlah daftar dibawah ini :

Orang dewasa :	Anak-anak dibawah umur 10 tahun:
35	0
34	1 atau 2
33	3 atau 4
32	5 atau 6
31	7 atau 8
30	9 atau 10
29	11 atau 12
28	13 atau 14
27	15 atau 16
26	17 atau 18
25	19 atau 20
24	21 atau 22
23	23 atau 24
22	25 atau 26
21	27 atau 28
20	29 atau 30
19	31 atau 32
18	33 atau 34

$18 + 34 = 52$



Bali  CEPAT		TIKET PENUMPANG PASSENGER TICKET		SERI :	
NAMA NAME <i>Rudy</i>		TARIP FARE <i>1000</i>		TGL / DIKELUARKAN OLEH : DATE / ISSUED BY.	
ALAMAT ADDRESS					
DARI FROM	<u>TGL</u> DATE	<u>TIME</u> JAM	<u>NOMOR KURSI</u> SEAT NUMBER	<u>WAKTU LAPOR</u> REPORT TIME	
KE TO <i>Surabaya</i>				JAM TIME	
				DI AT	

PERATURAN BUS MALAM B A L I CEPAT

1. Tiket hanya berlaku untuk tanggal / jam yang telah ditentukan.
2. Tiket hanya dapat dipergunakan oleh orang yang namanya tertera diatasnya, dan tidak dapat dipergunakan orang lain.
3. Tiket yang telah dibeli, tidak dapat dikembalikan.
4. Para penumpang diharapkan sudah siap ditempat pemberangkatan dikantor/diterminal 30 (tiga puluh) menit sebelum bus berangkat.
5. Keterlambatan kedatangan para penumpang dari jam yang sudah ditentukan sehingga bus sudah berangkat adalah kesalahan penumpang sendiri dan tidak akan dapat ganti rugi.
6. Para penumpang dapat bebas bagasi 10 kg. untuk barang berat, bagi barang-barang ringan melihat keadaan tempat selebihnya dikenakan ongkos, kalau tempat mengijinkan.
7. Kehilangan barang-barang baik didalam maupun diluar Bus adalah resiko pemilik barang sendiri, maka diharapkan untuk bersama menjaga barang milik sendiri.
8. Bila pada hari pemberangkatan ternyata Bus mengalami kerusakan, hingga tidak dapat diberangkatkan maka Uang Tiket dikembalikan penuh.
9. Tiket ini sudah termasuk iuran jasaraharja, biaya penyeberangan Ferry dan jasa pelayanan.

puspasari		TRANSPORT UNIT		Passenger Ticket	
				Tiket Penumpang	
nama name	<i>Randa Ar</i>	B U S	B A G G A G E		
alamat address	<i>H.B</i>	DK	CHECKED	Pcs	Rp.
Dari From	<i>Prm</i>	DATE TANGGAL	TIME J A M	SEAT No. No. KURSI	
Ke To	<i>MTR</i>	<i>14/09</i>	<i>15³⁰</i>	<i>4</i>	
		TIME REPORT WAKTU LAPOR	AT DI		
			<i>Ar</i>		
Tarip termasuk Bea Pelabuhan, Service, Asuransi					
DATE / ISSUED BY TGL. DIKELUARKAN OLEH :					
FARE / TARIP					
Rp. <i>16.000</i>					

PERATURAN :

1. Para penumpang diharap siap ditempat pemberangkatan dikantor/diterminal 30 (tiga puluh) menit sebelum Bus berangkat, bila terlambat terpaksa akan ditinggalkan dan uang tiket hilang.
2. Tiket yang telah dibeli hanya dapat dikembalikan paling lambat 4 (empat) jam sebelum Bus berangkat dan dikenakan ganti rugi 50% dari harga tiket.
3. Bagasi bebas 10 Kg, selebihnya dikenakan ongkos bagasi.
4. Kejadian yang tak terduga (force majeure) yang menimbulkan barang rusak, kehilangan, tidak akan mendapat kerugian kecuali jika diasuransikan terlebih dahulu.
5. Bila pemberangkatan tertunda akibat kerusakan Bus atau ferry (force majeure) maka keberangkatan akan ditunda untuk hari berikutnya atau uang tiket dikembalikan.
6. Perusahaan tidak menyediakan fasilitas penginapan gratis karena penundaan keberangkatan akibat kejadian force majeure.
7. Tidak diperkenankan membawa barang-barang yang terlarang ataupun hewan.
8. Claim ticket hanya bisa dilakukan di tempat pembelian.

BUS MALAM "PUSPASARI"

Mengucapkan terima kasih dan selamat jalan

KONTROL X T K	YOGYAKARTA Prambanan Klaten Dlanggu Kartosuro S A L A Masaran Sragen Mantingan Gendingan Banjarejo NGAWI Geneng Glodok Maospati	<i>Po. Eka/Mira</i> MOJOKERTO
	MADIUN Balerejo Caruban Saradan Bagor NGANJUK Baron Kertosono JOMBANG Mojoagung MOJOKERTO Krian Sepanjang SURABAYA	No 000546 X T K Penumpang Rp. _____ Begasi Rp. _____ Jumlah Rp. _____ SUDAH TERMASUK ASSURANSI TAMBAHAN Rp. 50.- Termasuk Iuran Wajib Dana Kecelakaan Jasa Raharja Hanya berlaku untuk Olobi Rit Isb diatas pada tanggal pembelian Barang hilang / rusak resiko penumpang sendiri