

SKRIPSI

*WAHYU WIDODO*

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN BIS KOTA  
TERHADAP PENUMPANG**



MILIK  
PERPUSTAKAAN  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA

KKS

FK

Dig. 354/93

Wul

t

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA  
1993**

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN BIS KOTA  
TERHADAP PENUMPANG**

**SKRIPSI**

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

**OLEH**

**WAHYU WIDODO**

**038712506**

**DOSEN PEMBIMBING**

**SAMZARI BOENTORO, S.H.**

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA**

**S U R A B A Y A**

**1993**

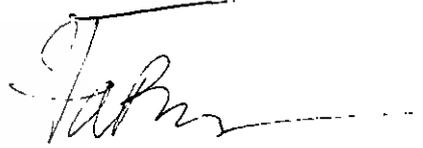
DI UJI PADA TANGGAL 2 AGUSTUS 1993

PANITIA PENGUJI

KETUA : SRI WOELAN AZIS, S.H.

:  .....

SEKRETARIS : Dra. H. SOENDARI KABAT, S.H.

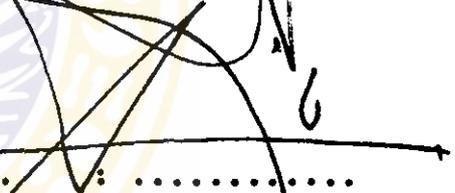
:  .....

ANGGOTA :

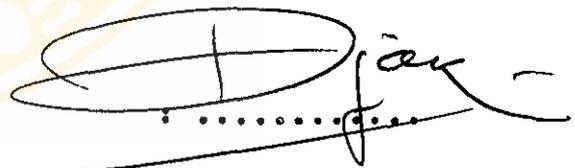
1. SAMZARI BOENTORO, S.H.

:  .....

2. A. OEMAR WONGSODIWIRJO, S.H.

:  .....

3. DJOKO SLAMET, S.H.

:  .....

**KATA PENGANTAR**

Dengan memanjatkan segala puji dan rasa syukur kehadirat Tuhan Yangmahaesa, atas rachmat yang dilimpahkan kepada saya, sehingga dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini, yang selain merupakan salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar kesarjanaan pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya, juga untuk ikut memberikan sumbangan pemikiran kepada almamater tercinta.

Saya menyadari sepenuhnya, bahwa dalam penyusunan skripsi ini banyak bantuan, bimbingan dan dorongan dari semua pihak, baik itu berupa moril maupun materil.

Untuk ini dengan segala kerendahan hati, saya mengucapkan terima kasih yang tidak terhingga kepada yang terhormat :

1. Dekan, Pembantu Dekan serta para dosen Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya yang telah memberikan fasilitas, pengetahuan dan bimbingan dalam usaha menyelesaikan skripsi ini ;
2. Bapak Samzari Buntoro, S.H. sebagai dosen pembimbing dan penguji skripsi ini, yang telah menyediakan waktu dan tenaga serta dengan sabar memberikan bimbingan dan pengarahan hingga dapat terselesaikan penulisan skripsi ini ;
3. Ibu Sri Wulan Azis, S.H., Ibu Dra. H. Sundari Kabat, S.H., Bapak A. Oemar Wongsodiwirjo, S.H., Bapak Djoko Slamet, S.H. selaku penguji yang telah meluangkan waktu untuk memeriksa dan menguji serta memberi nasehat-nasehat

- dalam penulisan skripsi ini ;
4. Bapak Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur, dalam hal ini Bapak Kepala Kantor Sosial Politik yang telah memberi izin kepada saya untuk mengadakan penelitian ;
  5. Bapak Direktur Perum Damri, dalam hal ini Bapak Kepala Bagian Pool Depot Perum Damri yang telah memberi izin kepada saya untuk mengadakan penelitian ;
  6. Bapak Direktur Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, dalam hal ini Bapak Kepala Sub Dinas Angkutan Kota dan Terminal DLLAJR Tingkat I Jawa Timur yang telah memberi izin kepada saya untuk mengadakan penelitian ;
  7. Bapak Direktur PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja, dalam hal ini Bapak Drs. R.Gondo Sunaryo sebagai kepala seksi yang telah memberi izin kepada saya untuk mengadakan penelitian ;
  8. Ibunda yang tercinta serta saudara-saudara saya yang sangat kucintai, yang telah banyak membantu secara moril dan juga dorongan serta doa yang tulus, saya mengucapkan terima kasih yang tidak terhingga ;
  9. Bulik dan Paklik Soewardjito yang telah banyak membantu secara moril dan materiil sampai kuliah saya selesai dan juga dorongan serta doa yang tulus ikhlas, saya mengucapkan terima kasih yang tak terhingga ;
  10. Mas Bambang yang telah banyak memberi bantuan secara moril dan materiil sampai kuliah saya selesai, saya mengucapkan terima kasih yang tak terhingga ;
  11. Yang tercinta, Marina yang banyak memberi semangat

dan dorongan serta doa yang tulus ikhlas, saya mengu-  
terima kasih yang tak terhingga ;

12. Sony Hariadi dan Khoirul Sholeh beserta sahabat-saha-  
bat saya, baik yang ada di rumah maupun yang ada di Fa-  
kultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya yang  
banyak membantu dan dorongan semangat serta doa se-  
hingga dapat terselesaikan skripsi ini.

Saya menyadari sepenuhnya, walaupun saya telah be-  
rusaha sekuat tenaga dan secermat mungkin dalam penyusun-  
an skripsi ini, tentunya masih juga terdapat kekurangan.  
Untuk itu saya sangat mengharapkan saran dan kritikan yang  
sifatnya membangun dari semua pembaca guna kesempurnaan  
skripsi ini. Akhirnya, besar harapan saya agar skripsi ini  
dapat memberikan manfaat kepada masyarakat pada umumnya,  
maupun sahabat-sahabat mahasiswa yang khususnya menaruh  
minat terhadap permasalahan "Tanggung Jawab Pengangkut  
Angkutan Bis Kota Terhadap Penumpang".

Surabaya, Agustus 1993.

Penyusun

**ABSTRAK**

Kemajuan bidang pengangkutan mendorong pengembangan ilmu hukum baik perundang-undangan maupun kebiasaan pengangkutan. Sesuai tidaknya undang-undang pengangkutan yang berlaku sekarang dengan kebutuhan masyarakat tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan. Demikian juga perkembangan hukum kebiasaan, seberapa banyak perilaku yang diciptakan sebagai kebiasaan dalam pengangkutan tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan. Pengembangan teknologi pengangkutan tergantung juga dari kemajuan bidang pengangkutan yang digerakkan secara mekanik.

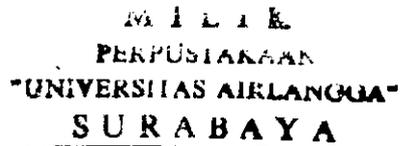
Dengan berkembangnya kemajuan teknik modern yang begitu pesat, khususnya dalam kemajuan sarana lalu lintas tidak saja membawa keuntungan-keuntungan bagi kehidupan manusia, misalnya kita dapat bepergian ke tempat yang jauh dalam waktu yang relatif tidak lama, tetapi terkandung didalamnya pula bahaya yang semakin meningkat yang disebabkan oleh kecelakaan-kecelakaan di luar kesalahan korban. Berbagai upaya telah dilakukan baik oleh pemerintah dengan penerangan-penerangan melalui media massa maupun oleh kepolisian melalui kampanye tertib lalu lintas. Operasi Zebra, Operasi Patuh, dan lain-lain dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan. Diharapkan dengan usaha-usaha tersebut kecelakaan yang mungkin timbul dapat dicegah atau setidaknya dikurangi.



**BAB V : PENUTUP**

1. Kesimpulan .....	41
2. Saran .....	42
Daftar Bacaan .....	43
Lampiran	





## BAB I

## PENDAHULUAN

1. Permasalahan : Latar Belakang dan Rumusannya

Keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil serta sebagian besar lautan, menyebabkan pengangkutan merupakan hal yang sangat vital bagi kehidupan masyarakat sebagai sarana penghubung antara satu daerah dengan daerah lainnya. Hal ini mendorong penggunaan alat pengangkutan modern yang digerakkan secara mekanik.

Kemajuan bidang pengangkutan terutama yang digerakkan secara mekanik akan menunjang pembangunan diberbagai sektor, misalnya sektor perhubungan, pengangkutan memperlancar arus manusia, barang, jasa, informasi ke seluruh penjuru tanah air; sektor pariwisata, pengangkutan memungkinkan para wisatawan menjangkau berbagai objek wisata yang berarti pemasukan devisa bagi negara; sektor perdagangan, pengangkutan mempercepat penyebaran perdagangan barang kebutuhan sehari-hari dan kebutuhan pembangunan sampai ke seluruh pelosok tanah air; sektor pendidikan, pengangkutan menunjang sarana pendidikan dan tenaga kependidikan ke seluruh daerah dan mobilitas penyelenggaraan pendidikan; dan demikian juga sektor-sektor lainnya.

Banyaknya penggunaan jasa pengangkutan oleh masyarakat memberi dampak pada pembangunan pedesaan berupa keselarasan antara kehidupan kota dan desa. Keselarasan tersebut

dapat terjadi karena arus informasi timbal balik antara kota dan desa, sehingga perkembangan tingkat berfikir dan kemauan meningkat, keahlian dan ketrampilan warga desa dapat tumbuh lebih cepat. Kemajuan bidang pengangkutan memungkinkan penyediaan lapangan kerja berkembang dari kota ke desa. Hal ini akan mencegah terjadinya arus urbanisasi karena untuk mencari kerja warga desa tidak harus pindah ke kota.

Kemajuan bidang pengangkutan mendorong pengembangan ilmu hukum baik perundang-undangan maupun kebiasaan pengangkutan. Sesuai tidaknya undang-undang pengangkutan yang berlaku sekarang dengan kebutuhan masyarakat tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan. Demikian juga perkembangan hukum kebiasaan, seberapa banyak perilaku yang diciptakan sebagai kebiasaan dalam pengangkutan tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan. Pengembangan teknologi pengangkutan tergantung juga dari kemajuan bidang pengangkutan yang digerakkan secara mekanik.<sup>1</sup>

Dengan berkembangnya kemajuan teknik modern yang begitu pesat, khususnya dalam kemajuan sarana lalu lintas tidak saja membawa keuntungan-keuntungan bagi kehidupan manusia, misalnya kita dapat bepergian ke tempat yang jauh dalam waktu yang relatif tidak lama, tetapi terkandung didalamnya pula bahaya yang semakin meningkat yang disebab-

---

<sup>1</sup>Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, h.2.

kan oleh kecelakaan-kecelakaan di luar kesalahan korban. Berbagai upaya telah dilakukan baik oleh pemerintah dengan penerangan-penerangan melalui media massa maupun oleh kepolisian melalui kampanye tertib lalu lintas, Operasi Zebra, Operasi Patuh, dan lain-lain, dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan.<sup>2</sup>

Diharapkan dengan usaha-usaha tersebut kecelakaan yang mungkin timbul dapat dicegah atau setidaknya dikurangi.

Disamping upaya tersebut di atas pemerintah juga mengeluarkan suatu undang-undang yang mengatur mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yaitu Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 yang dalam pasal 18 ayat 1 dikatakan bahwa pengusahaan mobil bis umum (bis kota) untuk pengangkutan orang harus dengan izin. Dengan adanya izin trayek tersebut maka kelancaran pengangkutan dan ketertiban lalu lintas akan dapat diciptakan. Dalam hal ini pengangkut dituntut atau mempunyai suatu kewajiban untuk menjaga keamanan dan keselamatan orang-orang atau penumpang yang diangkutnya, sejak penumpang naik ke dalam mobil bis (bis kota) sampai akhirnya turun di tempat tujuan, maka segala hal yang mengganggu keselamatan penumpang tersebut adalah tanggung jawab pengangkut. Tanggung jawab di sini dapat diartikan bahwa pengangkut berkewajiban menanggung segala

---

<sup>2</sup>Wawancara dengan Bagian Kecelakaan Satlantas Pol-wiltabes Surabaya, Tanggal 26 Juni 1993.

kerugian yang timbul atas orang-orang atau penumpang yang diangkutnya selama dalam jangka waktu pengangkutan.

Dalam hal pengangkutan penumpang di sini kerugian yang menimpa orang-orang atau penumpang tersebut antara lain meliputi apabila penumpang tersebut mengalami luka-luka, atau bahkan meninggal dunia selama dalam pengangkutan, dan hal itu dapat dibuktikan sebagai akibat kelalaian pengangkut, mungkin mengenai alat angkutannya, perlengkapannya, dan peranakbuahannya serta sebab-sebab lainnya.

Selain itu apabila dalam pengangkutan penumpang mengalami kerugian baik penumpang tersebut mengalami luka-luka ataupun meninggal dunia, maka penumpang yang menderita kerugian berhak untuk menuntut kepada pengangkut supaya pengangkut memberikan ganti rugi, sepanjang kerugian yang diderita tadi terjadi selama dalam pengangkutan dan akibat dari peristiwa tersebut menimbulkan kerugian. Disamping itu penumpang yang mengalami kerugian dapat mengajukan klaim ganti rugi kepada pengangkut apabila dari peristiwa yang terjadi menyebabkan luka-luka, atau ahli warisnya apabila si penumpang tadi meninggal dunia.

Pengajuan klaim ganti rugi dapat diajukan oleh penumpang itu sendiri apabila akibat dari kecelakaan tersebut hanya menyebabkan luka-luka, atau oleh ahli warisnya apabila si penumpang tadi meninggal dunia haruslah dilengkapi dengan syarat-syarat yang diperlukan sebagai bukti bahwa penumpang tersebut atau ahli waris dari penumpang tersebut benar-benar telah mengalami kerugian sebagai

akibat dari kelalaian pengangkut atau anak buah pengangkut dalam hal ini adalah si pengemudinya. Dalam hal ini pengangkut mempunyai hak untuk mengadakan pemeriksaan atas berkas-berkas yang dilampirkan kemudian memutuskan apakah pengangkut mengabdikan atau tidak klaim ganti rugi tersebut.

Kemudian apabila pengangkut menerima klaim yang diajukan oleh penumpang yang hanya menderita luka-luka, atau oleh ahli warisnya apabila penumpang tersebut meninggal dunia maka pengangkut dalam menentukan besarnya jumlah ganti rugi harus mendasarkan diri dan berpedoman pada ketentuan hukum yang berlaku, yaitu seperti yang ditentukan oleh pasal 1246, 1247, dan pasal 1248 KUH Perdata yaitu mengenai unsur kehilangan yang diderita, laba yang tidak diperbolehkan, dengan pembatasan bahwa kerugian itu haruslah layak dapat diperkirakan pada saat mengadakan perjanjian pengangkutan dan harus mempunyai akibat langsung dari wan prestasi pengangkut.

Didalam pengangkutan dengan bis kota pengangkut dibebani suatu kewajiban untuk melaksanakan perjanjian pengangkutan yaitu mengangkut penumpang dengan aman dan selamat dari saat penumpang itu naik ke dalam bis kota hingga saat turun di tempat tujuan. Apabila selama pengangkutan menimbulkan kerugian pada diri penumpang, maka penumpang dapat menuntut pengangkut atas dasar wan prestasi yaitu apabila pengangkut tidak dapat melaksanakan perjanjian pengangkutan dengan baik. Maksudnya, bahwa

dengan adanya perjanjian pengangkutan timbul hubungan hukum yang terjadi antara para pihak didasarkan atas suatu perjanjian. Adapun akibat dari perjanjian tersebut menimbulkan hak dan kewajiban.

Disamping besarnya ganti rugi berdasarkan pasal-pasal dalam KUH Perdata tersebut di atas, maka penumpang juga mendapatkan ganti rugi dari PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja yang mana penentuan besarnya ganti rugi tersebut ditentukan oleh menteri keuangan karena PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja dibawah naungan departemen keuangan. Adapun besarnya ganti rugi ditetapkan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 17/KMK.013/1991 dan Nomor 18/KMK.013/1991.

Dari uraian tersebut di atas saya akan berusaha membahas beberapa masalah yaitu :

- a. Kapankah mulai terbentuknya perjanjian pengangkutan penumpang dengan perusahaan angkutan bis kota ? ;
- b. Seberapa jauh tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan penumpang dengan bis kota bilamana terjadi kerugian atas penumpang yang diangkutnya ? ;
- c. Bagaimanakah prosedur dan penyelesaian klaim dan penentuan besar ganti rugi akibat tidak dipenuhinya perjanjian pengangkutan oleh pengangkut ? ;

## 2. Penjelasan Judul

Untuk dapat mengetahui lebih lanjut maksud judul "Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Bis Kota Terhadap

Penumpang", pada skripsi ini, maka akan saya berikan penjelasan sebagai berikut :

- Tanggung jawab, adalah suatu keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau ada hal boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya).<sup>3</sup>

Tanggung jawab itu ada selama perjalanan dan pengertian selama perjalanan itu menurut pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 (Peraturan Pelaksanaan dari Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964) adalah : Dalam hal kendaraan bermotor umum, yang dimaksud dengan selama perjalanan adalah saat penumpang naik kendaraan yang bersangkutan di tempat berangkat sampai saat turunnya dari kendaraan tersebut di tempat tujuan.<sup>4</sup>

Adapun yang dimaksud dengan kendaraan bermotor umum adalah seperti yang diatur dalam pasal 1 ayat 2 sub f UU No. 3 Thn. 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yaitu : Setiap kendaraan yang biasanya disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan pembayaran.<sup>5</sup>

Jadi karena bis kota termasuk kendaraan bermotor umum maka tanggung jawab mulai ada sejak penumpang

---

<sup>3</sup>W. J. S. Poerwadarminta, Kamus Umum Bahasa Indonesia, cet. V, Balai Pustaka, Jakarta, 1983, h. 1014.

<sup>4</sup>Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, Pasal 10.

<sup>5</sup>Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965, Pasal 1 ayat 2 sub. f.

itu naik ke alat angkutan (bis kota) di tempat berangkat sampai saat penumpang turun di tempat tujuan.

Selama pengangkutan, pengangkut mempunyai tanggung jawab yang besar atas keselamatan dan keamanan penumpang.

- Pengangkut adalah orang atau badan yang mengusahakan pengangkutan atau mengeksploitasi alat angkutan bis kota dengan mengikatkan diri dalam suatu perjanjian pengangkutan dengan penumpang. Jadi maksudnya adalah orang yang menyelenggarakan dan bukan orang yang melaksanakan (bukan supir atau pengemudi dari bis kota tersebut tetapi majikan dari supir atau pengemudi itu).
- Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.
- Bis : 1. Kotak surat, tabung surat;  
2. (Otto), mobil penumpang yang besar, dapat mengangkut orang banyak.<sup>6</sup>

Jadi yang dimaksud dengan bis kota adalah mobil penumpang yang besar dan dapat mengangkut orang banyak dan trayeknya hanya dalam kota.

- Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri dalam suatu perjanjian pengangkutan dengan pengangkut.

---

<sup>6</sup>W. J. S. Poerwadarminta, op. cit., h. 145.

Beranjak dari ketentuan dan penjelasan di atas, maka yang dimaksud dengan judul tersebut di atas adalah suatu keadaan wajib bagi Perum Damri sebagai perusahaan pengangkutan yang mengusahakan pengangkutan atau mengeksploitasi alat angkutan bis kota dan telah mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan orang-orang atau penumpang, untuk menanggung segala sesuatunya dalam hal apabila ada kerugian yang menimpa orang-orang atau penumpang tersebut maka ia boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan untuk mengganti kerugian.

### 3. Alasan Pemilihan Judul

Sehubungan dengan pemilihan judul "Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Bis Kota Terhadap Penumpang", saya merasa bahwa judul tersebut sangat menarik untuk dibahas karena ada beberapa alasan yang menyebabkan saya memilih judul tersebut yaitu :

- a. Pada mulanya kecelakaan penumpang dan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya dalam kehidupan masyarakat lebih dipandang sebagai suatu musibah yang senantiasa dapat merenggut jiwa maupun harta manusia. Perkembangan masyarakat ternyata membawa pula perkembangan daya fikir manusia yang pada akhirnya dapat meningkatkan kemampuan untuk menilai dalam kehidupan masyarakat. Dari sini kemudian timbul pergeseran nilai-nilai yang sebelumnya menganggap bahwa kecelakaan penumpang itu sebagai suatu musibah yang tidak saja dapat merenggut jiwa

dan harta, tetapi dianggap sebagai suatu kejadian yang melibatkan pengusaha bis kota (Perum Damri) dengan penumpang itu sendiri. Dengan adanya perkembangan pandangan masyarakat ini menimbulkan hak pada penumpang untuk mendapatkan ganti rugi sehubungan dengan kerugian yang dideritanya selama pengangkutan.

- b. Bis kota sebagai bagiandari kendaraan bermotor umum yang untuk beroperasinya di jalan raya dalam pengangkutan orang harus dengan izin, izin tersebut sebagaimana diatur dalam pasal 18 ayat 1 UU No. 3 Thn. 1965 yaitu : Pengusahaan mobil bis umum untuk pengangkutan orang harus dengan izin.<sup>7</sup> Dengan adanya izin trayek tersebut maka kelancaran pengangkutan dan ketertiban lalu lintas akan dapat diciptakan.
- c. Juga dengan adanya peraturan yang mengharuskan pengusaha pengangkutan untuk bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama pengangkutan. Akibat dari semua itu pengangkut diwajibkan mengikuti peraturan perundangan yang berlaku baik yang menyangkut bis kota itu sebagai alat angkutan maupun aturan-aturan tentang peraturan penumpang.

---

<sup>7</sup>Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965, Pasal 18 ayat 1.

#### 4. Tujuan Penulisan

Penulisan skripsi ini tiada lain bertujuan untuk memenuhi persyaratan akademis di Fakultas Hukum Universitas Airlangga guna mencapai atau memperoleh gelar sarjana hukum.

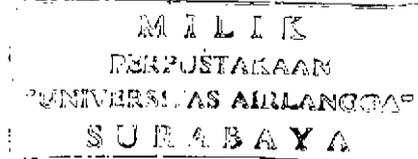
Disamping itu penulisan ini juga bertujuan :

- a. Sebagai pertanggungjawaban terhadap almamater yang wajib dihormati oleh seluruh keluarga besar Universitas Airlangga.
- b. Berhubungan dengan jarang nya penumpang untuk menuntut ganti rugi pada pengangkut akibat kerugian yang dideritanya selama pengangkutan karena kurang mengetahui peraturan yang ada, maka penulisan skripsi ini juga bertujuan untuk memberikan sumbangan pemikiran pada masyarakat disamping itu juga untuk menambah pengetahuan mengenai pengangkutan di darat, khususnya tanggung jawab pengangkut angkutan bis kota terhadap penumpang.
- c. Untuk memperkaya khasanah Perpustakaan Universitas Airlangga.

#### 5. Metodologi

##### a. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah pendekatan yuridis sosiologis, yaitu pendekatan dari segi aspek hukumnya dan mempertimbangkan kenyataan-kenyataan yang ada pada masyarakat, dalam hal ini yang ada kaitannya dengan pengangkutan orang-orang atau



penumpang dengan bis kota.

#### b. Sumber Data

Data yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini ada dua macam, yaitu :

##### 1. data primer

bersumber dari hasil penelitian berupa wawancara dengan : (a) Petugas dari Perusahaan Umum

Damri ;

(b) Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR), dan

(c) PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja cabang Surabaya.

##### 2. data sekunder

bersumber dari hasil kepustakaan yang ada hubungannya dengan materi yang akan dibahas yang ada kaitannya dengan angkutan, khususnya dengan bis kota serta bahan perkuliahan yang diperoleh selama di Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

#### c. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data

Pertama-tama saya kumpulkan data dari perpustakaan yang berupa buku-buku bacaan, peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan permasalahan, dan tidak ketinggalan pula catatan kuliah hukum angkutan. Kemudian menghubungi instansi-instansi pemerintah dan pihak-pihak yang ada hubungannya dengan masalah ini untuk mengadakan wawancara atas hal-hal yang bersifat teknis. Dari data yang terkumpul saya olah dengan membagi-baginya menjadi bab, sub bab sesuai dengan pembahasannya.

#### d. Analisa Data

Data yang terkumpul berdasarkan metode deskripsi analitis, artinya menggambarkan secara tertulis data atau fakta yang berhasil dikumpulkan, baik yang diperoleh dari perpustakaan maupun yang berasal dari wawancara atau dalam praktek, untuk kemudian dipadukan dan dianalisa sehingga dapat ditarik kesimpulannya.

#### 6. Pertanggungjawaban Sistematis

Didalam skripsi ini terdiri atas lima bab yang saling berkaitan satu sama lain, kemudian saya susun dengan suatu sistematis yang diharapkan dapat memberikan kemudahan bagi pembaca untuk mengikutinya. Dengan segala kemampuan yang ada saya menyajikan permasalahan yang berkaitan dengan angkutan penumpang dengan bis kota ini dalam beberapa bab.

Didalam BAB I dijelaskan secara global mengenai permasalahan, latar belakang disusunnya masalah ini beserta perumusan permasalahan. Kemudian dirangkai dengan penjelasan judul, serta alasan mengapa saya memilih judul di atas. Selanjutnya dijelaskan tentang tujuan penulisan serta cara pengolahan dan pengumpulan data baik teoritis maupun praktis.

Pada BAB II dijelaskan mengenai pihak-pihak didalam perjanjian pengangkutan. Menguraikan juga tentang terbentuknya perjanjian pengangkutan yaitu dengan adanya konsensus dari para pihak. Disamping itu di sini dijelaskan juga tentang kewajiban pengangkut untuk menyelenggarakan pengangkutan dengan aman dan selamat. Hal-hal tersebut saya

letakkan dalam BAB II karena pengangkutan penumpang dengan bis kota haruslah didahului dengan perjanjian pengangkutan setelah penumpang naik ke dalam bis kota dan membayar ongkos angkutan kepada kondektur.

BAB III menguraikan tentang kerugian, termasuk sebab-sebab atau penyebab terjadinya kerugian sehingga pengangkut harus bertanggung jawab. Kemudian dijelaskan pula mengenai para pihak yang berhak atas ganti rugi apabila penumpang bis kota tersebut menderita luka-luka maupun meninggal dunia. BAB III ini tidak mungkin dibahas terlebih dahulu dari BAB II, karena kerugian dalam pengangkutan baru terjadi bila sudah ada perjanjian pengangkutan (dalam hal ini adalah bis kota) dengan penumpang.

BAB IV menjelaskan mengenai klaim ganti rugi oleh penumpang terhadap pengangkut karena terjadinya suatu kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas serta menentukan besarnya ganti kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan tersebut. Didalam BAB IV ini juga tidak mungkin dibahas terlebih dahulu dari BAB III, karena klaim ganti rugi baru bisa diajukan apabila sudah terjadi kerugian dalam pengangkutan yang diakibatkan oleh adanya perjanjian pengangkutan.

Kemudian pada bab terakhir atau BAB V, saya menempatkan kesimpulan yang dapat ditarik dari semua uraian yang saya tempatkan pada bab-bab yang terdahulu, serta dilanjutkan dengan saran-saran.

## BAB II

## PENGANGKUTAN PENUMPANG DENGAN BIS KOTA

1. Pembentukan Perjanjian Pengangkutan Dengan Bis Kota

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang tidak ada aturan mengenai pengangkutan orang di darat dan diperairan darat, tetapi peraturan pengangkutan orang di laut ada, yaitu yang diatur dalam BAB V-B, Buku II, KUHD, mulai pasal 521 sampai dengan 533z, tentang "Pengangkutan Orang". Demikian juga dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata tidak ada peraturan umum mengenai pengangkutan orang. Oleh karena itu perjanjian mengenai pengangkutan orang di darat dan diperairan darat hanya dapat didasarkan atas pasal-pasal dari bab I sampai dengan bab IV, Buku III, KUH Perdata.

Di luar KUHD dan KUH Perdata ada peraturan mengenai pengangkutan orang di darat, yaitu dalam peraturan tentang "Pengangkutan dengan Kereta Api" (Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992). Dalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965, tentang "Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya" tidak mengatur secara khusus mengenai pengangkutan orang. Meskipun dalam undang-undang tersebut ada judul yang berbunyi "Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor", yaitu bab IX, mulai pasal 18 sampai dengan pasal 21, tetapi tidak mengatur tentang pengangkutan orang secara demikian. Bab tersebut hanya mengatur tentang : perusahaan mobil bis umum untuk pengangkutan orang, izin perusahaan, peraturan-

an pengangkutan orang untuk keperluan pariwisata dan mengenai tata tertib pengangkutannya.

Dalam pengangkutan orang-orang atau penumpang selalu melibatkan dua pihak yaitu : pihak pengangkut dengan pihak penumpang. Dengan adanya dua pihak tersebut maka terbentuklah perjanjian pengangkutan yang secara hukum dianggap telah terbentuk sejak tercapainya kata sepakat atau konsensus antara ke dua pihak. Sejak terbentuknya perjanjian pengangkutan menimbulkan hak dan kewajiban pada masing-masing pihak secara timbal balik.

Seperti juga perjanjian pada umumnya maka perjanjian pengangkutan orang dengan mobil bis (bis kota) tunduk pada aturan-aturan umum untuk sahnya perjanjian yang diatur dalam pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata) dan aturan-aturan tentang akibat perjanjian yaitu pasal 1338 jo pasal 1339 KUH Perdata.

Adapun inti dari pasal-pasal tersebut adalah bahwa setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya asalkan perjanjian tersebut tidak boleh bertentangan dengan kepatutan, kebiasaan dan undang-undang, dan untuk sahnya perjanjian dapat dilihat dalam pasal 1320 KUH Perdata yang mana dalam pasal tersebut diperlukan adanya 4 (empat) syarat yaitu :

- a. Dengan kata sepakat antara para subjek itu, berarti bahwa mereka mengadakan perjanjian harus bersepakat mengenai hal-hal yang menjadi pokok perjanjian yang mereka adakan, apa yang menjadi kehendak yang satu

adalah juga menjadi kehendak pihak lainnya pula. Kata sepakat ini penting sekali peranannya, sebab perjanjian sudah dilahirkan sejak detik tercapainya kata sepakat, sah di sini berarti sudah mempunyai akibat hukum atau sudah mengikat apabila sudah tercapai kata sepakat, inilah yang dinamakan **asas konsensual**.

- b. Syarat kecakapan membuat suatu perikatan, ini berarti pihak yang membuat perjanjian harus cakap berbuat menurut hukum. Pada dasarnya setiap orang yang sudah dewasa dan sehat akalnya adalah cakap bertindak menurut hukum. Adalah wajar bila orang membuat perjanjian akan terikat oleh perjanjian itu karena mempunyai kemampuan untuk menginsyafi apa yang diperbuatnya.
- c. Syarat yang menyebutkan objek yang dapat ditentukan artinya ialah apa yang diperjanjikan itu haruslah cukup jelas, hal ini perlu untuk menetapkan kewajiban-kewajiban kalau terjadi perselisihan, misalnya ;
  1. jenisnya harus dapat ditentukan;
  2. jumlahnya harus tertentu, setidak-tidaknya dapat ditentukan;
  3. berupa barang yang sudah ada, maupun yang akan ada. Pada pokoknya harus ada objek tertentu atau yang dapat ditentukan.
- d. Syarat suatu sebab yang halal, ini yang dimaksudkan adalah isi dari perjanjian itu sendiri, tujuan apa

yang dikehendaki oleh kedua pihak dengan mengadakan perjanjian itu, adapun sebab yang tidak diperbolehkan ialah yang bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan atau ketertiban hukum.<sup>8</sup>

Untuk pengangkutan penumpang dengan mobil bis (bis kota) maka seseorang atau penumpang yang ingin diangkut dengan mobil bis (bis kota) itu, harus membayar ongkos pengangkutan kepada seorang petugas atau kondektur kemudian oleh kondektur penumpang tersebut diberi sebuah karcis sebagai bukti bahwa penumpang tersebut telah membayar ongkos pengangkutan. Dari sini dapat dikatakan bahwa ia (penumpang) secara diam-diam telah mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengangkut dan karcis yang diterima oleh penumpang itu hanya berfungsi sebagai alat bukti tentang perjanjian pengangkutan.

## 2. Kewajiban Pengangkut

Setelah terbentuknya perjanjian pengangkutan yang bersifat timbal balik itu maka timbullah hak dan kewajiban dari masing-masing pihak yaitu pengangkut wajib mengangkut dan menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang-orang dengan selamat tanpa suatu halangan apapun dan sebagai kontra prestasi pengangkut berhak atas ongkos angkutan

---

<sup>8</sup> R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Kitab Undang-undang Hukum Perdata, cet. XIX, Pradnya Paramita, Jakarta, 1985, h. 305.

yang harus dibayar oleh penumpang atau pengirim barang.

Kewajiban pengangkut ini berlangsung selama pengangkutan yaitu sejak dari tempat berangkat sampai ke tempat tujuan yang sudah disepakati dalam karcis (surat angkutan).

Adapun konsekwensinya adalah mewajibkan pengangkut untuk bertanggung jawab bila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerugian.

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata kewajiban pengangkut untuk menyelenggarakan pengangkutan dengan aman dan selamat ini berhubungan dengan pasal 1239 jo pasal 1338 ayat 3 yang pada intinya mengatakan bahwa : pengangkut dengan itikad baik sudah selayaknya menyelenggarakan pengangkutan orang-orang dan atau barang yang dipercayakan kepadanya dengan sebaik-baiknya sehingga apabila pengangkut tidak memenuhi kewajibannya maka pengangkut berkewajiban untuk memberikan penggantian biaya, rugi dan bunga.

Dari isi ketentuan ini dapatlah disimpulkan bahwa pengangkut harus pula melakukan segala usaha agar selama pengangkutan tidak terjadi sesuatu yang tidak diinginkan seperti kecelakaan penumpang sehingga menyebabkan penumpang menderita luka-luka atau meninggal dunia.

Bila dikaitkan dengan pembahasan dalam skripsi ini maka kewajiban pengangkut untuk menyelenggarakan pengangkutan dengan mobil bis (bis kota) secara umum dapat kita lihat dalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 pasal 25 ayat 1 :

Selama ketentuan-ketentuan berdasar undang-undang ini mengenai pemuatan tidak dilanggar, pengusaha kendaraan bermotor umum dan pegawainya harus mengangkut orang dan barang setelah dinyatakan keinginan diangkut dengan pembayaran biaya menurut tarip yang telah ditetapkan berdasarkan undang-undang ini.<sup>9</sup>

Dari ketentuan di atas jelaslah bahwa pengusaha kendaraan bermotor ini khususnya mobil bis (bis kota) wajib mengangkut barang dan/atau orang tanpa melihat siapa pun dia dan mengenai apapun, asal tidak melanggar ketentuan pemuatan dan memperhatikan pengecualian yang ada.

Pengecualian yang dimaksud adalah bahwa mobil bis (bis kota) wajib mengangkut orang-orang kecuali barang-barang bawaan penumpang (bagasi) dan mobil tangki tidak diwajibkan mengangkut barang selain minyak atau air.

Selain kewajiban pengangkut tersebut di atas masih ada kewajiban lain seperti :

- memberikan karcis kepada penumpang sebagai tanda bahwa penumpang tersebut sudah membayar uang angkutan yang didalamnya telah termasuk kupon dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang, untuk selanjutnya pengusaha tersebut akan menyetorkan kepada PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja, untuk angkutan bis kota karena jaraknya kurang dari 50 kilometer maka karcisnya tidak termasuk kupon dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang namun jika terjadi kecelakaan maka penumpang yang menderita kerugian

---

<sup>9</sup>Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965, Pasal 25 ayat 1.

tetap mendapat dana kerugian dari PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja;

- menyiapkan bis tersebut dengan baik agar pelaksanaan pengangkutan tidak terganggu. Di sini juga termasuk kebersihan bis dan perlengkapan-perengkapan untuk penumpang agar penumpang itu merasa nyaman dalam perjalanan.



## BAB III

## KERUGIAN DALAM PENGANGKUTAN

1. Penyebab Terjadinya Kerugian

Dengan semakin majunya teknologi dan makin pesatnya arus lalu lintas maka kemungkinan kecelakaan di jalan raya semakin besar. Dalam pengangkutan dengan angkutan bis kota sering kali juga terancam bahaya yang mengakibatkan kerugian pada penumpang.

Dalam tulisan ini saya ketengahkan 3 ( tiga ) macam penyebab utama kerugian dalam pengangkutan dengan mobil bis (bis kota). Adapun alasan saya mengemukakan tiga macam faktor sebagai penyebab utama terjadinya kerugian adalah bahwa dalam angkutan dengan mobil bis (bis kota) ketiga faktor ini sangat erat sekali hubungannya yaitu :

- supir atau pengemudi mobil yang bersangkutan;
- mobil bis (bis kota) sebagai alat yang digunakan untuk mengangkut penumpang; dan
- jalan raya sebagai tempat beroperasinya mobil bis (bis kota) tersebut.

Disamping ketiga faktor tersebut di atas sesuai dengan wawancara saya dengan Kabag Pool Depot Perum Damri maka selama ini dari data yang terkumpul menunjukkan bahwa faktor pemakai jasa mobil bis (bis kota) dalam hal ini adalah penumpang bis kota juga merupakan faktor yang menyebabkan timbulnya kerugian. Hal ini disebabkan kurang sadarnya mereka akan keselamatan dan keamanan dirinya. Ini

terbukti dari kebiasaan mereka bergerombol di pintu masuk dan keluar bis kota dan kecenderungan turun dengan cara melompat sebelum bis benar-benar berhenti.<sup>10</sup>

Adapun faktor-faktor tambahan yang sewaktu-waktu dapat juga menimbulkan kerugian misalnya keadaan alam seperti banjir, gempa bumi, dan lain-lain.

Jadi singkatnya akan saya jelaskan ketiga faktor penyebab kerugian yang pada umumnya terjadi yaitu :

- a. faktor pengemudi atau supir bis kota;
- b. faktor kondisi bis kota sebagai alat pengangkutan;
- c. faktor jalan raya.

Add.a. Faktor pengemudi atau sopir bis kota

Di dalam Undang-undang No. 3 Tahun 1965 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya pasal 5 disebutkan bahwa pengemudi yang mengemudikan sesuatu kendaraan di jalan :

- a. harus dapat memperlihatkan surat izin mengemudi, surat nomor kendaraan, surat izin kendaraan, atau tanda-tanda bukti lainnya yang berlaku sebagaimana diwajibkan menurut ketentuan Undang-undang ini;
- b. harus memenuhi seluruh ketentuan undang-undang ini tentang penomoran, penerangan, peralatan, susunan, kelengkapan, pemuatan dari kendaraannya dan syarat-syarat penggandengan dengan kendaraan lain;
- c. harus memenuhi semua peraturan berdasarkan ketentuan

---

<sup>10</sup> Wawancara dengan Kabag Pool Depot Perum Damri, Tanggal 30 Juni 1993.

ketentuan pasal 14;

- d. harus mampu mengemudikan kendaraan dengan wajar tanpa dipengaruhi oleh keadaan lelah, sakit, minum sesuatu yang mengandung alkohol, obat bius ataupun hal-hal lain.<sup>11</sup>

Di dalam pasal 5 sub c ditunjuk pula ketentuan pasal 14 yang berbunyi :

- 1). pemerintah menetapkan ketentuan-ketentuan tentang pembuatan, pemeliharaan dan penggunaan jalan;
- 2). dengan peraturan menteri ditetapkan kelas-kelas jalan, rambu-rambu dan tanda-tanda jalan menurut kebutuhan perkembangan angkutan dan intensitas lalu lintas.<sup>12</sup>

Disamping itu bagi pengemudi yang terlibat dalam peristiwa kecelakaan di jalan raya maka tindakan yang harus dilakukan adalah :

- a. harus menghentikan kendaraannya, apabila dalam peristiwa itu terdapat seorang yang meninggal dunia, luka atau kesehatannya terganggu ataupun menderita kerugian besar;
- b. harus berusaha agar orang yang luka atau terganggu kesehatannya itu mendapat pertolongan.

Pengemudi yang berdasar alasan mendesak tidak dapat melaksanakan apa yang tersebut di atas, berjalan terus dan tidak memberi pertolongan kepada orang yang mende-

---

<sup>11</sup> Undang-undang No. 3 Tahun 1965 pasal 5.

<sup>12</sup> Ibid., h.4.

rita kecelakaan, maka ia harus melaporkan diri pada pejabat kepolisian terdekat<sup>13</sup>. Rasio dari ketentuan tersebut di atas ialah, bahwa bila dia memberhentikan kendaraannya sesudah dia menabrak orang atau kendaraan lain, maka ada kemungkinan dia dianiaya oleh orang lain atau keluarganya, sehingga dapat membahayakan jiwanya. Dalam hal yang demikian dia diperbolehkan jalan terus sampai pada pos polisi terdekat untuk melaporkan diri dan minta perlindungan<sup>14</sup>.

Dengan adanya syarat-syarat yang telah ditentukan oleh pasal 5 dan 6 Undang-undang No. 3 Tahun 1965 tersebut di atas maka sudah selayaknya Perum Damri sebagai pengusaha bis kota memilih pengemudi-pengemudi yang cakap, terampil, sehat dan juga berkepribadian baik untuk menjalankan bis kota yang dikelolanya. Hal ini disebabkan karena dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan dengan bis kota haruslah dilakukan oleh seorang yang mampu untuk melaksanakan tugas itu.

Sehubungan dengan ketentuan pasal 5 sub c bahwa pengemudi juga harus memperhatikan ketentuan pasal 14 yaitu tentang kelas jalan yang dilalui dan harus mengerti tanda-tanda atau rambu-rambu lalu lintas yang ada di sepanjang jalan yang akan dilauinya, maka erat pula kaitannya dengan pasal 2 ayat 1 dan pasal 8 ayat 2,

Pasal 2 ayat 1 : Dilarang mempergunakan jalan dengan cara yang dapat merintang, membahayakan, kebebasan atau keama-

---

<sup>13</sup> Ibid., h.5.

<sup>14</sup> H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang, Jilid III, cet.IV, Djambatan, Jakarta, 1991, h.60.

manan lalu lintas atau yang mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan itu.

Pasal 8 ayat 1 : pemilik atau kuasanya dan pengemudi dilarang memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan oleh seorang yang tidak memiliki surat izin mengemudi.<sup>15</sup>

Dari ketentuan pasal-pasal di atas maka apabila ada di antara hal-hal tersebut yang tidak dipenuhi oleh pengemudi maka terbuka kemungkinan untuk terjadi bahaya yang dapat menimbulkan kerugian.

Misal :

- pengemudi dalam keadaan lelah atau sakit karena pengusaha tidak mengindahkan atau memperhatikan kondisi fisik pengemudi yang selalu bekerja secara terus menerus ;
- pengemudi melanggar larangan rambu lalu lintas yang mengatur tentang kecepatan maksimum dari kendaraan yang lewat di jalan itu, sehingga akibatnya terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerugian pada orang dan barang yang diangkutnya.

Dari hal-hal di atas dapatlah disimpulkan bahwa pengemudi sebagai pelaksana (orang yang menjalankan bis itu) dituntut untuk selalu dapat memenuhi persyaratan yang sudah ditentukan agar tercapai pelaksanaan perjanjian pengangkutan yang aman dan selamat.

Add.b. Faktor kondisi bis kota sebagai alat angkutan

Kondisi bis kota sebagai alat pengangkutan untuk

---

<sup>15</sup>Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965, Pasal 8 ayat 1.

terselenggaranya pengangkutan yang aman dan selamat haruslah mendapat perhatian dari Perum Damri selaku pengusaha bis kota dalam arti bis kota tersebut harus dalam keadaan laik jalan.

Untuk hal tersebut Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya selanjutnya disingkat DLLAJR merupakan instansi yang berwenang untuk menyatakan apakah suatu kendaraan sudah laik jalan atau belum. Caranya dengan mengadakan pengujian.

Di dalam Undang-undang No. 3 Tahun 1965 dijelaskan dalam pasal 11 ayat 1 bahwa : setiap kendaraan bermotor yang berada di jalan harus diuji dan tentang tujuan dari diadakannya pengujian tersebut adalah : untuk menjaga agar kendaraan bermotor tersebut tidak menunjukkan kekurangan-kekurangan teknis, sehingga menimbulkan bahaya. Kendaraan yang wajib diuji hanya terbatas pada kendaraan yang berada di jalan raya saja sedangkan kendaraan-kendaraan yang dalam penyediaan pedagang (berada di bengkel) tidak wajib uji.<sup>16</sup>

Bis kota termasuk kategori wajib uji laik jalan artinya bahwa kendaraan tersebut sebelum dioperasikan harus diuji dulu oleh instansi teknis yang berwenang. Pengujian tersebut ada dua tahap yaitu :

1. Uji pertama artinya pengujian yang dilakukan pada waktu kendaraan setelah proses perakitan di pabrik pembuatan mobil selesai;

---

<sup>16</sup> Undang-undang No.3 Tahun 1965 pasal 11 ayat 1.

2. Uji berkala, diberlakukan antara lain :
- a. uji paling lama 6 (enam) bulan sekali;
  - b. uji karena kecelakaan;
  - c. uji karena adanya pelanggaran misalnya bis kota yang kapasitas penumpangnya melebihi batas;
  - c. numpang uji, dan
  - d. uji mutasi artinya kendaraan yang berasal dari luar kota misalnya Yogyakarta kemudian dibawa ke daerah lain.

Sedangkan instansi yang berwenang untuk mengawasi operasional kendaraan laik jalan adalah :

- a. Polisi;
  - b. Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya
- namun dengan turunnya Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 1985 yang intinya antara lain bahwa tugas-tugas yang berkaitan dengan penyidikan di jalan raya sudah dikurangi jadi dengan adanya Peraturan Pemerintah tersebut DLLAJR penyidikannya hanya terbatas di terminal dan jembatan timbang, sedangkan di jalan raya yang berwenang sepenuhnya adalah polisi.<sup>17</sup>

Selanjutnya dalam pasal 11 ayat 2 dijelaskan pula bahwa kendaraan bermotor yang wajib uji tadi setelah diuji dan terbukti berhasil baik maka akan diberi surat uji

---

<sup>17</sup>Wawancara dengan Bagian Sub Dinas Angkutan Kota dan Terminal DLLAJR TK. I Jawa Timur, Tanggal 3 Juli 1993.

kendaraan yang berlaku untuk seluruh Indonesia. Adapun jangka waktu untuk uji ulang kembali adalah setelah 6 (enam) bulan. Jangka waktu ini bisa diperpendek menjadi 4 (empat) bulan. Hal ini tergantung dari kondisi fisik kendaraan bis kota itu dan bukan tergantung dari umurnya, sebab belum tentu kendaraan bis kota yang sudah tua umurnya mempunyai kondisi yang jelek, semua itu tergantung dari jarak tempuh dan pemeliharaan atau perawatan dari kendaraan bis kota tersebut.<sup>18</sup>

Dari uraian-uraian tersebut di atas maka kondisi bis kota yang baik merupakan hal yang penting karena bila bis kota tersebut tidak dalam keadaan laik jalan maka kemungkinan terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, seperti tabrakan dengan kendaraan lain yang disebabkan oleh rem yang tidak berfungsi dengan baik ataupun perlengkapan bis kota yang tidak memadai sehingga penumpang tidak nyaman, misalnya ada kaca jendela yang tidak dapat berfungsi dengan baik sehingga bila ada anak kecil dari anak salah seorang penumpang yang mengeluarkan anggota badan maka hal ini sangat membahayakan dan menimbulkan rasa tidak aman bagi diri penumpang.

#### Add. c. Faktor jalan raya

Disamping kedua faktor utama yang sudah saya jelaskan di atas maka faktor jalan raya tidak dapat diabaikan

---

<sup>18</sup> Wawancara dengan Bagian Sub Dinas Angkutan Kota dan Terminal DLLAJR TK. I Jawa Timur, Tanggal 3 Juli 1993.

begitu saja, sebab jalan raya merupakan tempat beroperasinya bis kota tersebut juga diharapkan mempunyai kondisi yang baik bila ditinjau dari sudut keamanan dan keselamatan kendaraan yang lewat di atasnya.

Adapun syarat-syarat umum untuk suatu jalan raya yang baik sesuai dengan hasil wawancara saya dengan Bagian Pengendalian DLLAJR Jawa Timur adalah : Selama ini di Jawa Timur jalan raya yang ada boleh dikatakan secara umum sudah baik maksudnya jalan tersebut permukaannya harus bagus atau tidak bergelombang, kemudian tikungan tidak boleh terlalu tajam. Disamping itu lingkungan jalan sebagai hal yang tidak dapat dipisahkan dengan jalan haruslah diperhatikan, terutama mengenai saluran-saluran air yang ada untuk mencegah agar air tidak tergenang disekitar jalan yang dapat mengakibatkan terganggunya pandangan pengemudi. Juga harus diperhatikan pemasangan papan-papan reklame atau iklan agar tidak sampai mengganggu pandangan pengemudi, yang biasanya juga dikaitkan dengan banyaknya bangunan-bangunan liar yang dapat mengurangi keindahan jalan. Penting pula diperhatikan adanya bahu yang cukup lebar (kira-kira 2 meter) sebagai tempat darurat bila kendaraan hendak berhenti karena adanya suatu kerusakan atau sebagai tempat untuk menghindar (bila kendaraan terpaksa) sewaktu berpapasan dengan kendaraan lain di mana jalan sudah tidak mencukupi.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup>Wawancara dengan Bagian Pengendalian DLLAJR TK. I Jawa Timur, Tanggal 3 Juli 1993.

Dengan demikian jalan raya dan lingkungan jalan haruslah betul-betul memadai untuk dilakukan oleh mobil bis (bis kota) sehingga tidak timbul bahaya yang dapat menyebabkan kerugian.

## 2. Para Pihak Yang Berhak Atas Ganti Rugi

Sebagaimana perjanjian pada umumnya, di dalam perjanjian pengangkutan pun masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban secara timbal balik. Hak dan kewajiban ini telah diatur oleh undang-undang dan para pihak bebas untuk menentukan sendiri asal tidak bertentangan dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Dari berbagai hak pengangkut tersebut maka hak pengangkut yang utama adalah hak untuk memungut ongkos atau biaya angkutan. Sedangkan kewajibannya yang utama adalah menyelenggarakan pengangkutan orang atau penumpang dengan aman dan selamat sampai di tempat tujuan. Dan apabila salah satu pihak tidak memenuhi kewajibannya sehingga menimbulkan kerugian, maka pihak lain yang merasa dirugikan berhak untuk menuntut dan mendapat ganti rugi terhadap lawan pihaknya. Jadi pada dasarnya pihak yang berhak atas ganti rugi adalah pihak yang menderita kerugian sebagai akibat tidak dipenuhinya kewajiban oleh pihak lain dalam perjanjian pengangkutan tersebut.

Dalam pengangkutan penumpang dengan bis kota, yang berhak untuk mendapatkan ganti rugi hanya pihak penumpang serta ahli warisnya apabila dalam kecelakaan tersebut penumpang tadi meninggal dunia. Adapun para pihak yang

berhak untuk mengajukan dan menerima ganti rugi tersebut, di dalam pasal 12 ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 17 dan 18 Tahun 1965 disebutkan :

1. penumpang yang bersangkutan sendiri, apabila penumpang tersebut hanya menderita luka-luka ;
2. ahli warisnya, yang terdiri dari :
  - a. jandanya atau dudanya yang sah ;
  - b. bilamana tidak ada jandanya atau dudanya maka ganti rugi tersebut diberikan kepada anak-anaknya yang sah ;
  - c. bilamana golongan a dan b tersebut di atas tidak ada maka ganti rugi tersebut diberikan kepada orang tuanya yang sah.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup>Peraturan Pemerintah Nomor 17 dan 18 Tahun 1965, Pasal 12 ayat 1.

## BAB IV

### KLAIM GANTI RUGI

#### 1. Prosedur Klaim

Kewajiban pengangkut untuk menyelenggarakan pengangkutan orang yang dipercayakan kepadanya dengan aman dan selamat sampai ke tempat tujuan dalam kenyataannya tidaklah senantiasa dapat terlaksana dengan baik, hal ini sehubungan dengan kemungkinan timbulnya suatu peristiwa yang mengakibatkan timbulnya kerugian bagi orang-orang yang diangkutnya. Untuk itu di dalam pengangkutan dengan aman dan selamat terkandung prinsip dalam tanggung jawab pengangkut, yaitu bahwa pengangkut selamanya dianggap harus bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi pada orang atau penumpang yang diangkutnya, yang terjadi selama pengangkutan berapapun besarnya kerugian dan sebab musabab apapun yang menimbulkan kerugian (prinsip tanggung jawab penuh atau absolut liability atau presumption of liability).<sup>21</sup>

Prinsip tanggung jawab pengangkut yang dirasa cukup berat maka undang-undang mengadakan pembatasan, yaitu apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh penumpang itu sendiri atau karena

---

<sup>21</sup>L. Budi Kagramanto, "Kuliah Hukum Angkutan", Tanggal 29 September 1991.

suatu keadaan yang tidak dapat dicegah oleh pengangkut misalnya karena adanya gempa bumi, tanah longsor dan lain-lain.

Tentang tanggung jawab pengangkut ini di dalam pasal 24 ayat 1 Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 disebutkan bahwa pengusaha kendaraan umum bertanggung jawab 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. Hal ini berarti pengusaha kendaraan umum angkutan dengan mobil bis (bis kota) berkewajiban untuk menjaga keselamatan penumpang yang diangkutnya sejak saat si penumpang naik ke dalam bis kota hingga saat ia turun dari bis kota.

Selain itu apabila kerugian yang menimpa penumpang tersebut disebabkan karena perbuatan atau tindakan dari orang-orang yang bekerja pada pengangkut untuk kepentingan penyelenggaraan pengangkutan, maka pengangkut jugalah yang harus mempertanggungjawabkan. Hal ini sesuai dengan apa yang diatur dalam pasal 1367 KUH Perdata yang bunyinya sebagai berikut :

Seorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya, atau disebabkan<sup>22</sup> oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya.

---

<sup>22</sup>R.Subekti dan R.Tjitrosudibio, op.cit., h.311.

Sehubungan dengan tanggung jawab pengangkut di atas maka bagi penumpang yang menderita kerugian berhak untuk menuntut supaya pengangkut memberikan ganti rugi, sepanjang kerugian yang diderita tadi terjadi selama dalam pengangkutan dan akibat dari peristiwa tersebut menimbulkan kerugian. Sedangkan pengajuan klaim tersebut dapat dilakukan oleh si penumpang sendiri apabila akibat dari peristiwa yang terjadi menyebabkan luka-luka, atau ahli warisnya apabila si penumpang tadi meninggal dunia.

Apabila klaim tersebut diajukan karena penumpang tersebut menderita luka-luka, maka bersama surat klaim tersebut harus dilampirkan pula :

1. Kartu Tanda Penduduk (KTP) penumpang yang bersangkutan;
2. berita acara kejadian kecelakaan dari kepolisian;
3. tanda bukti pembayaran atau kuitansi dari dokter atau rumah sakit mengenai biaya-biaya pengobatan dan kuitansi pembelian obat dari apotik.

untuk korban yang meninggal dunia maka bersama surat klaim tersebut harus dilampirkan pula :

1. berita acara kecelakaan dari kepolisian;
2. Kartu Tanda Penduduk (KTP) ahli waris yang bersangkutan;
3. surat keterangan dari kepala desa di mana korban bertempat tinggal yang menerangkan bahwa yang bersangkutan adalah benar-benar ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia tersebut.

Setelah semua syarat-syarat sebagai kelengkapan untuk mengajukan klaim tersebut diterima oleh perusahaan pengangkutan (Perum Damri), maka selanjutnya pengangkut mengadakan pemeriksaan atas berkas-berkas yang dilampirkan kemudian memutuskan apakah pengangkut mengabulkan atau tidak klaim ganti rugi tersebut. Jika klaim ganti rugi disetujui oleh pengangkut maka pengangkut akan membayar ganti rugi tersebut berdasarkan hukum yang berlaku.

Klaim ganti rugi yang diajukan tadi dapat ditolak oleh pengangkut apabila :

- pengangkut meragukan identitas ahli waris;
- apabila pengangkut sudah berusaha semaksimal mungkin untuk menghindari kerugian namun hal tersebut masih tidak dapat dihindari, misalnya : adanya gempa bumi, tanah longsor.
- apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut timbul karena kesalahan penumpang itu sendiri bukan karena kesalahan pengangkut.

## 2. Penentuan Besarnya Ganti Rugi

Sesuai dengan kewajiban untuk menjaga keselamatan penumpang yang diangkutnya sejak penumpang naik ke dalam bis kota hingga saat ia turun dari bis kota, maka apabila kemudian timbul kerugian sebagai akibat tidak dipenuhinya kewajiban tersebut pengangkut harus bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi.

Untuk menentukan besarnya jumlah ganti rugi yang dapat diberikan oleh pengangkut, maka pengangkut harus men-dasarkan diri dan berpedoman pada ketentuan hukum yang berlaku, disamping juga harus disesuaikan dengan perkem-bangan zaman dan kehidupan perekonomian dewasa ini.

Mengenai seberapa besar pengangkut harus mengganti kerugian tersebut adalah seperti yang ditentukan oleh pasal 1246, 1247, dan pasal 1248 KUH Perdata yaitu mengenai unsur kehilangan yang diderita, laba yang tidak diperbole-hkan, dengan pembatasan bahwa kerugian itu haruslah layak dapat diperkirakan pada saat mengadakan perjanjian peng-angkutan dan harus merupakan akibat langsung dari wanpres-tasi pengangkut.

Tuntutan atas dasar wanprestasi dimungkinkan bila antara pihak yang dirugikan dengan pihak yang menimbulkan kerugian sebelumnya telah ada perjanjian. Maksudnya, bahwa hubungan hukum yang terjadi antara para pihak didasarkan atas suatu perjanjian. Adapun akibat dari perjanjian ter-sebut adalah menimbulkan hak dan kewajiban. Dalam pelaksa-naan hak dan kewajiban itu ada salah satu pihak yang tidak dapat melaksanakan kewajibannya sehingga pihak yang lain berhak menuntut ganti kerugian sebagai akibat dari tidak dilaksanakannya kewajiban itu.

Didalam pengangkutan dengan bis kota pengangkut dibebani suatu kewajiban untuk melaksanakan perjanjian pengangkutan yaitu mengangkut penumpang dengan aman dan dan selamat dari saat penumpang itu naik ke dalam bis kota

hingga saat turun di tempat tujuan. Andaikata pengangkut tidak dapat melaksanakan perjanjian itu dengan baik maka penumpang berhak menuntut ganti rugi kepada pengangkut sepanjang akibat dari tidak dilaksanakannya perjanjian pengangkutan itu menimbulkan kerugian pada diri si penumpang.

Dalam hal penumpang menggunakan wanprestasi sebagai dasar tuntutan maka dapat dipakai patokan pasal 1243 KUH Perdata, yang menyatakan bahwa :

Penggantian biaya, rugi dan bunga karena tidak dipenuhinya perikatan, barulah mulai diwajibkan, apabila si berutang, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya.

Jadi kesimpulannya adalah dengan tidak dipenuhinya perjanjian pengangkutan oleh pengangkut, maka mewajibkan pengangkut untuk mengganti biaya, rugi, dan bunga terhadap penumpang yang menderita kerugian.

Diluar pembayaran ganti rugi oleh pengangkut tersebut di atas maka bagi penumpang yang menderita kerugian juga mempunyai hak untuk mendapatkan ganti rugi atau santunan dari PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja berdasarkan Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 jo Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, karena bagi setiap penumpang yang membayar uang angkutan kepada perusahaan pengangkutan

---

<sup>23</sup>R.Subekti dan R.Tjitrosudibio, op.cit., h.292.

sudah termasuk didalamnya pembayaran premi kepada PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja tersebut.

Tetapi khusus untuk penumpang kendaraan bermotor umum dalam kota, menurut pasal 19 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dikatakan bahwa setiap penumpang kendaraan bermotor umum yang kurang dari 50 kilometer, dibebaskan dari iuran wajib, tetapi mereka (para penumpang) berhak menikmati jaminan pertanggungan kecelakaan diri dan hak-hak yang bersangkutan menurut syarat-syarat sebagaimana diuraikan dalam ketentuan-ketentuan Peraturan Pemerintah ini.<sup>24</sup>

Adapun besarnya jumlah ganti rugi oleh PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja tersebut diatur dalam pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 bahwa pembayaran ganti kerugian pertanggungan dalam hal kematian, cacat tetap, maksimum penggantian biaya-biaya perawatan dan pengobatan dokter dan penggantian biaya-biaya penguburan, ditentukan oleh menteri.<sup>25</sup>

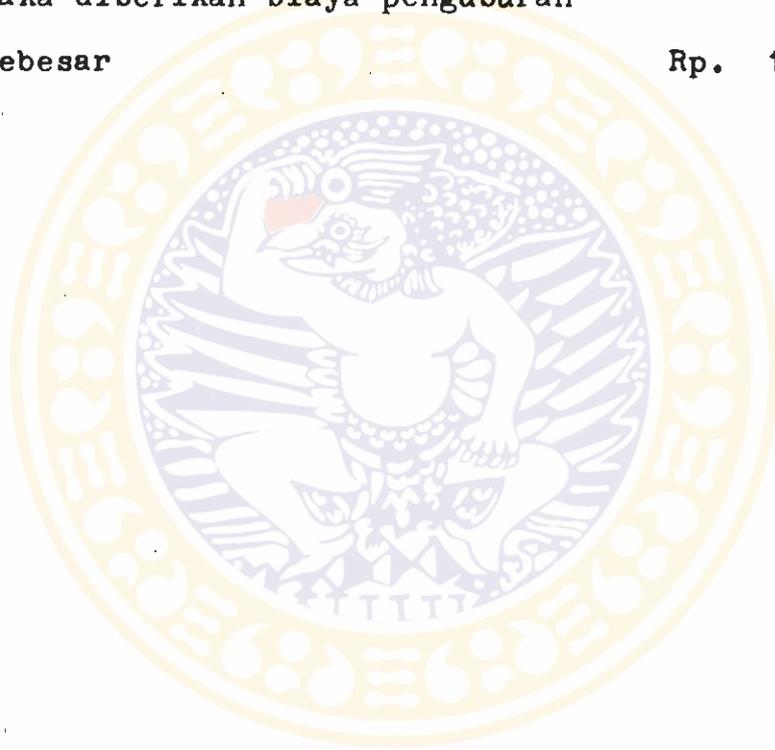
Yang dimaksud menteri di sini adalah menteri keuangan yaitu dengan dikeluarkannya Surat Menteri Keuangan Republik Indonesia yang terakhir dengan Nomor 17/KMK.013/1991 dan Nomor 18/KMK.013/1991 yang menetapkan besarnya jumlah ganti rugi itu dalam empat golongan, yaitu :

---

<sup>24</sup>Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, Pasal 19.

<sup>25</sup>Ibid., h.18.

1. dalam hal korban meninggal dunia Rp.2.000.000,00
2. dalam hal korban mendapat cacat tetap dengan jumlah maksimum Rp.2.000.000,00
3. biaya perawatan dan pengobatan dokter dengan jumlah maksimum Rp.1.000.000,00
4. bagi korban yang meninggal dunia tanpa meninggalkan ahli waris, maka diberikan biaya penguburan sebesar Rp. 100.000,00



BAB V  
PENUTUP

1. Kesimpulan

- a. Dalam pengangkutan antara pengangkut dengan penumpang terdapat hubungan hukum yang tercipta karena adanya perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan terbentuk dengan tercapainya kata sepakat (konsensus) antara pihak pengangkut dengan penumpang yang mana hal ini menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak yaitu pengangkut wajib mengangkut dan menyelenggarakan pengangkutan orang atau penumpang dengan selamat dan aman sedangkan kontraprestasi pengangkut berhak atas ongkos angkutan.
- b. Dalam pengangkutan penumpang dengan bis kota pengangkut selalu dianggap bertanggung jawab terhadap kerugian yang menimpa penumpang seperti luka-luka atau meninggal dunia selama pengangkutan, kecuali bila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu tidak disebabkan oleh kesalahannya atau kesalahan pegawai-pegawainya.
- c. Untuk mengatasi kerugian yang timbul dalam pengangkutan penumpang dengan bis kota, penumpang atau ahli warisnya disamping mengajukan permohonan santunan kepada PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja dapat juga dilakukan gugatan (klaim) secara perdata ter-

hadap pengusaha angkutan bis kota atas kerugian yang timbul tersebut yaitu berdasarkan wanprestasi.

## 2. Saran-saran

- a. Supaya pemerintah mengadakan penertiban terhadap kendaraan bermotor umum khususnya bis kota yang mengangkut penumpang dengan cara yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penumpang. Hal ini merupakan masalah yang penting mengingat tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang itu selama pengangkutan.
- b. Untuk mengurangi terjadinya kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan akibat kelalaian pengemudi maka hendaknya petugas kepolisian atau instansi yang berwenang lainnya tidak henti-hentinya memberi petunjuk atau pengarahan kepada pengemudi untuk lebih meningkatkan kesadaran hukum bagi pengemudi.
- c. Mengingat masih banyaknya masyarakat yang belum mengerti atau mengetahui tentang tata cara penentuan klaim ganti rugi baik yang ditujukan kepada PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja maupun kepada pengangkut melalui Pengadilan Negeri maka kepada pihak-pihak yang berwenang perlu memberi penjelasan-penjelasan kepada masyarakat pemakai jasa angkutan umum khususnya dengan bis kota.

DAFTAR BACAAN

- Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- Poerwadarminta, W.J.S., Kamus Umum Bahasa Indonesia, cet.V, Balai Pustaka, Jakarta, 1983.
- Purwosutjipto, H.M.N., Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid III, cet.IV, Djambatan, 1991.
- Subekti, R. dan R.Tjitrosudibio, Kitab Undang-undang Hukum Perdata, cet.XIX, Pradnya Paramita, Jakarta, 1985.





DAFTAR ISIAN PENGAJUAN DANA SANTUNAN KORBAN  
KECELAKAAN PENUMPANG ALAT ANGKUTAN PENUMPANG UMUM  
KENDARAAN BERMOTOR, KERETA API, KAPAL LAUT/  
SUNGAI/DANAU/PENYEBERANGAN, PESAWAT UDARA  
(UNDANG-UNDANG NO. 33 TAHUN 1964 DAN JAMINAN TAMBAHAN)

I. Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : ..... Umur/tgl. Lahir : .....  
Pekerjaan : ..... A l a m a t : .....

Menyampaikan berkas kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Umum atas :

Nama : .....  
Tgl. Kecelakaan : .....  
Lokasi Kecelakaan : .....

Yang mengajukan,  
Tanda tangan / Cap jempol

Nomor Berkas : .....  
Tgl. Penerimaan : ..... (Nama Jelas .....)

II KETERANGAN KECELAKAAN PENUMPANG ALAT ANGKUTAN UMUM.

(Untuk diisi oleh Kepolisian atau yang berwenang lainnya).

I Kejadian Kecelakaan.

a. Uraian singkat kecelakaan :

Pada hari ..... jam ..... tgl. .... 19 .....  
di ..... telah terjadi kecelakaan antara :

<b>Alat Angkutan Umum :</b>		Nomor Polisi :
<input type="checkbox"/> Bus Kota	<input type="checkbox"/> Bus Antar Kota	<input type="checkbox"/> Mobil Penumpang Dalam Kota
<input type="checkbox"/> Mobil Penumpang Antar Kota	<input type="checkbox"/> Kendaraan Bermotor roda tiga	<input type="checkbox"/> Kendaraan Bermotor lainnya
<input type="checkbox"/> Kereta Api	<input type="checkbox"/> Kapal Laut/Sungai/Danau/Penyeberangan	<input type="checkbox"/> Pesawat Udara
		Nomor Reg. :

D e n g a n

<input type="checkbox"/> Bus	<input type="checkbox"/> Truck	<input type="checkbox"/> Mobil Penumpang	<input type="checkbox"/> Sepeda Motor	Nomor Polisi :
<input type="checkbox"/> Kendaraan Bermotor roda tiga	<input type="checkbox"/> Kendaraan Bermotor lainnya	<input type="checkbox"/> Pejalan kaki	<input type="checkbox"/> Penyeberang jalan	<input type="checkbox"/> lain-lain
<input type="checkbox"/> Pengendara sepeda motor	<input type="checkbox"/> Memakai helm	<input type="checkbox"/> Tidak memakai helm	<input type="checkbox"/> Kapal Laut/Sungai/Danau/Penyeberangan	<input type="checkbox"/> Pesawat Udara
<input type="checkbox"/> Kereta Api.				

beri tanda (X) bagi yang terlibat kecelakaan.

b. Perjalanan/Pelayaran/Penerbangan : dari .....  
ke .....  
Tanggal berangkat / tiba ..... TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ..... WAHYU WIDODO.  
tiba .....

2. Identitas Alat Angkutan Umum yang tersangkut dalam kecelakaan :

PENGEMUDI/MASINIS/NAHKODA/KAPTEN PILOT	ALAT ANGKUTAN UMUM
Nama : Jenis kelamin : <input type="checkbox"/> Laki-laki <input type="checkbox"/> Perempuan Umur : Pendidikan : <input type="checkbox"/> SD <input type="checkbox"/> SLTP <input type="checkbox"/> SLTA <input type="checkbox"/> Akademi <input type="checkbox"/> Universitas Alamat : Pekerjaan : Kewarganegaraan : <input type="checkbox"/> WNI <input type="checkbox"/> WNA Kondisi Pengemudi sebelum kejadian : <input type="checkbox"/> Sehat <input type="checkbox"/> Sakit <input type="checkbox"/> Lelah <input type="checkbox"/> Mabuk <input type="checkbox"/> Habis makan obat <input type="checkbox"/> Mengantuk <input type="checkbox"/> Dan lain-lain (beri tanda X). Surat kecakapan mengemudi : Nomor : Tanggal : Dikeluarkan di :	Nama Pemilik : Alamat : Jenis : Merk : Tahun Pembuatan : No. Pol/Reg. : Dikeluarkan Di : Tanda Pelunasan I.W. & Extra Cover : Nomor : Tanggal : Tempat :

Uraian dan kesimpulan kecelakaan :3. Korban-korban kecelakaan (Penumpang Alat Angkutan Umum).

No.	Nama	L/P	Umur	Alamat	Mati	Lb	Lr	Tempat dirawat

**PERHATIAN :**

Dalam hal jumlah korban cukup banyak, daftar nama korban dapat dibuat lampiran.

Dengan mengingat sumpah jabatan, Surat Keterangan Kecelakaan ini dibuat dengan sebenarnya.

Di ..... tanggal .....

Tanda tangan dan cap pejabat/Instansi  
yang berwenang.

**III. KETERANGAN KESEHATAN KORBAN AKIBAT KECELAKAAN.**

(Untuk diisi oleh dokter, Mantri Kesehatan atau yang berwenang lainnya).—

1. Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama

Dari Rumah Sakit/Puskesmas/Balai Pengobatan :

Alamat

Menerangkan bahwa pada tanggal

telah memeriksa

korban kecelakaan yang diakibatkan kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Umum.

- Kendaraan Bermotor  Kereta Api  Kapal Laut/Sungai/Danau/Penyeberangan
- Pesawat Udara, sesuai dengan Surat Keterangan kecelakaan di atas :

Nama

Jenis Kelamin :  Laki-laki  Perempuan

Umur

Alamat

Kedaaan korban :  Mati  Luka berat  Luka ringan (beri tanda X)

2. Penjelasan keadaan korban.

a. Cidera yang diderita korban :

b. Diagnosa :

c. Tindakan pertolongan yang telah/akan dilakukan terhadap korban :

Tindakan pertolongan	Tempat	Waktu
- Pertolongan pertama	di	Tgl.
- Tindakan Operasi	di	Tgl. s/d
- Perawatan	di	Tgl. s/d
- Berobat jalan	di	Tgl. s/d

Penjelasan singkat tindakan operasi :

Dengan mengingat sumpah jabatan, Surat Keterangan ini dibuat dengan sebenarnya.

Di \_\_\_\_\_ tanggal \_\_\_\_\_

Tanda tangan & Cap  
yang berwenang.

(Nama dan jabatan)

**PERHATIAN :**

1. Korban cacat tetap dalam pasal 10 ayat (2) dan (3) Peraturan Pemerintah no. 17 tahun 1965, adalah korban yang anggota tubuhnya (organ tubuhnya) menjadi hilang (amputasi) atau tidak berfungsi akibat langsung kecelakaan tersebut.

2. Dalam hal korban mengalami hilangnya anggota tubuh, atau penurunan fungsi dari anggota tubuh yang diderita, atau tingkal (%) penurunan fungsi daripada anggota tubuh yang mengalami cacat tetap tersebut.

SKRIPSI

TANGGUNG JAWAB RENGANGKUT

WAHYU WIDODO

**IV. KETERANGAN AHLIWARIS :**

(Untuk diisi hanya dalam korban meninggal dunia oleh Pamongpraja atau yang berwenang lainnya).

**1. Identitas Korban :**

**N a m a** : .....

**Jenis Kelamin**  Laki-laki  Perempuan

**Umur** : .....

**Status Pernikahan**  Nikah  Janda  Duda  Belum Nikah.

**Pendidikan** :  SD  SLTP  SLTA  Akademi  Universitas

**Pekerjaan** : .....

**A l a m a t** : .....

**2. Ahliwaris korban.**

**a. Ahliwaris korban yang menikah.**

**Nama Istri / Suami** : .....

**U m u r** : .....

**A l a m a t** : .....

**Surat Nikah/Kartu Keluarga** : .....

(Nomor, Tanggal & Tempat).

**KTP. (Nomor, Tgl. & tempat)** : .....

**b. Ahliwaris korban Janda/Duda.**

**Nama Anak Kandung** : .....

**U m u r** : .....

**A l a m a t** : .....

**KTP. (Nomor, Tgl. & Tempat)** : .....

**Kartu Keluarga (Nomor, -** : .....

**Tanggal, dan Tempat).** : .....

**c. Ahli waris korban yang tidak mempunyai Janda/Duda dan / atau Anak.**

**Nama Orang tua** : .....

**(Bapak / Ibu kandung)** : .....

**U m u r** : .....

**A l a m a t** : .....

**KTP. (Nomor, Tgl. & tempat)** : .....

**Kartu Keluarga (Nomor, -** : .....

**Tanggal dan Tempat).** : .....

Dengan mengingat sumpah jabatan, Surat Keterangan keabsyahan ahliwaris ini dibuat dengan sebenarnya.

Di ..... Tanggal .....

Tanda tangan dan Cap pejabat / instansi.  
yang berwenang,

( Nama dan Jabatan .....



DAFTAR ISIAN PENGAJUAN DANA SANTUNAN KORBAN  
KECELAKAAN PENUMPANG ALAT ANGKUTAN PENUMPANG UMUM,  
KENDARAAN BERMOTOR, KERETA API, KAPAL LAUT/  
SUNGAI/DANAU/PENYEBERANGAN, PESAWAT UDARA  
(UNDANG-UNDANG NO. 33 TAHUN 1964 DAN JAMINAN TAMBAHAN)

I. Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : ..... Umur/Igl. Lahir : .....  
Pekerjaan : ..... Alamat : .....

Menyampaikan berkas kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Umum atas :

Nama : .....  
Tgl. Kecelakaan : .....  
Lokasi Kecelakaan : .....

Yang mengajukan,  
Tanda tangan / Cap jempol

Nomor Berkas : .....  
Tgl. Penerimaan : ..... (Nama Jelas .....)

II. KETERANGAN KECELAKAAN PENUMPANG ALAT ANGKUTAN UMUM.

(Untuk diisi oleh Kepolisian atau yang berwenang lainnya).

1. Kejadian Kecelakaan.

a. Uraian singkat kecelakaan :

Pada hari ..... jam ..... Igl. .... 19.....  
di ..... telah terjadi kecelakaan antara :

Alat Angkutan Umum :		Nomor Polisi :
<input type="checkbox"/> Bus Kota	<input type="checkbox"/> Bus Antar Kota	<input type="checkbox"/> Mobil Penumpang Dalam Kota
<input type="checkbox"/> Mobil Penumpang Antar Kota	<input type="checkbox"/> Kendaraan Bermotor roda tiga	<input type="checkbox"/> Kereta Api
<input type="checkbox"/> Kendaraan Bermotor lainnya	<input type="checkbox"/> Kapal Laut/Sungai/Danau/Penyebaran	<input type="checkbox"/> Pesawat Udara
		Nomor Reg. :

D e n g a n

<input type="checkbox"/> Bus	<input type="checkbox"/> Truck	<input type="checkbox"/> Mobil Penumpang	<input type="checkbox"/> Sepeda Motor	Nomor Polisi :
<input type="checkbox"/> Kendaraan Bermotor roda tiga	<input type="checkbox"/> Kendaraan Bermotor lainnya	<input type="checkbox"/> Pejalan kaki	<input type="checkbox"/> Penyeberang jalan	<input type="checkbox"/> lain-lain
Pengendara sepeda motor <input type="checkbox"/> Memakai helm <input type="checkbox"/> Tidak memakai helm				Nomor Reg. :
<input type="checkbox"/> Kapal Laut/Sungai/Danau/Penyebaran	<input type="checkbox"/> Pesawat Udara	<input type="checkbox"/> Kereta Api		

beri tanda (X) bagi yang terlibat kecelakaan.

b. Perjalanan/Pelayaran/Penerbangan : dari ..... ke .....  
Tanggal berangkat / tiba ..... berangkat / tiba .....  
SKRIPSI TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT... WAHYU WIDODO

2. Identitas Alat Angkutan Umum yang tersangkut dalam kecelakaan :

PENGEMUDI/MASINIS/NAHKODA/KAPTEN PILOT	ALAT ANGKUTAN UMUM
Nama : Jenis kelamin : <input type="checkbox"/> Laki-laki <input type="checkbox"/> Perempuan Umur : Pendidikan : <input type="checkbox"/> SD <input type="checkbox"/> SLTP <input type="checkbox"/> SLTA <input type="checkbox"/> Akademi <input type="checkbox"/> Universitas Alamat : Pekerjaan : Kewarganegaraan : <input type="checkbox"/> WNI <input type="checkbox"/> WNA Kondisi Pengemudi sebelum kejadian : <input type="checkbox"/> Sehat <input type="checkbox"/> Sakit <input type="checkbox"/> Lelah <input type="checkbox"/> Mabuk <input type="checkbox"/> Habis makan obat <input type="checkbox"/> Mengantuk <input type="checkbox"/> Dan lain-lain (beri tanda X). Surat kecakapan mengemudi : Nomor : Tanggal : Dikeluarkan di :	Nama Pemilik : Alamat : Jenis : Merk : Tahun Pembuatan : <input type="checkbox"/> No. Pol./Reg. : Dikeluarkan Di : Tanda Pelunasan I.W. & Extra Cover : Tanggal : Tempat :

Uraian dan kesimpulan kecelakaan :

3. Korban-korban kecelakaan (Penumpang Alat Angkutan Umum).

No.	Nama	L/P	Umur	Alamat	Mati	Lb	Lr	Tempat dirawat

PERHATIAN :

Dalam hal jumlah korban cukup banyak, data nama korban dapat dibuat lampiran

Dengan mengingat sumpah jabatan, Surat Keterangan Kecelakaan ini dibuat dengan sebenarnya.

Di ..... tanggal .....  
 Tanda tangan dan cap pejabat/Instansi yang berwenang.

**IV. KETERANGAN AHLIWARIS**

(Untuk diisi hanya dalam korban meninggal dunia oleh Pamongpraja atau yang berwenang lainnya).

**1. Identitas Korban :**

**N a m a** : .....

**Jenis Kelamin** :  Laki-laki  Perempuan

**Umur** : .....

**Status Pernikahan** :  Nikah  Janda  Duda  Belum Nikah.

**Pendidikan** :  SD  SLTP  SLTA  Akademi  Universitas

**Pekerjaan** : .....

**A l a m a t** : .....

**2. Ahliwaris korban.**

**a. Ahliwaris korban yang menikah.**

**Nama Istri / Suami** : .....

**U m u r** : .....

**A l a m a t** : .....

**Surat Nikah/Kartu Keluarga** : .....

**(Nomor, Tanggal & Tempat)** : .....

**KTP. (Nomor, Tgl. & tempat)** : .....

**b. Ahliwaris korban Janda/Duda.**

**Nama Anak Kandung** : .....

**U m u r** : .....

**A l a m a t** : .....

**KTP. (Nomor, Tgl. & Tempat)** : .....

**Kartu Keluarga (Nomor, -** : .....

**Tanggal, dan Tempat).** : .....

**c. Ahli waris korban yang tidak mempunyai Janda/Duda dan / atau Anak.**

**Nama Orang tua** : .....

**(Bapak / Ibu kandung)** : .....

**U m u r** : .....

**A l a m a t** : .....

**KTP. (Nomor, Tgl. & tempat)** : .....

**Kartu Keluarga (Nomor, -** : .....

**Tanggal dan Tempat).** : .....

Dengan mengingat sumpah jabatan, Surat Keterangan keabsyahan ahliwaris ini dibuat dengan sebenarnya.

Di ..... Tanggal .....

Tanda tangan dan Cap pejabat / Instansi:  
yang berwenang,

III. KETERANGAN KESEHATAN KORBAN AKIBAT KECELAKAAN.

(Untuk diisi oleh dokter, Mantri Kesehatan atau yang berwenang lainnya).

1. Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : .....

Dari Rumah Sakit/Puskesmas/Balai Pengobatan : .....

Alamat : .....

Menyatakan bahwa pada tanggal ..... telah memeriksa korban kecelakaan yang diakibatkan kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Umum.

Kendaraan Bermotor  Kereta Api  Kapal Laut/Sungai/Danau/Penyeberangan  Pesawat Udara, sesuai dengan Surat Keterangan kecelakaan di atas :

Nama : .....

Jenis Kelamin :  Laki-laki  Perempuan

Umur : .....

Alamat : .....

Kedadaan korban :  Mati  Luka berat  Luka ringan (beri tanda X)

2. Penjelasan keadaan korban.

a. Cidera yang diderita korban : .....

b. Diagnosa : .....

c. Tindakan pertolongan yang telah/akan dilakukan terhadap korban :

Tindakan pertolongan	Tempat	Waktu
- Pertolongan pertama	di .....	Tgl. ....
- Tindakan Operasi	di .....	Tgl. .... s/d .....
- Perawatan	di .....	Tgl. .... s/d .....
- Berobat jalan	di .....	Tgl. .... s/d .....

Penjelasan singkat tindakan operasi :

Demikian mengingat sumpah jabatan, Surat Keterangan ini dibuat dengan sebenarnya.

Di ..... tanggal .....

Tanda tangan & Cap yang berwenang.

(Nama dan jabatan .....

PERMATAAN :

1. Korban cacat tetap dalam pasal 10 ayat (2) dan (3) Peraturan Pemerintah no. 17 tahun 1965, adalah korban yang anggota tubuhnya (organ tubuhnya) menjadi hilang (amputasi) atau tidak berfungsi akibat langsung kecelakaan tersebut.

2. Dalam hal korban mengalami cacat tetap, dibutuhkan Surat Keterangan Dokter tentang cacat tetap yang diderita, atau tingkat (%) penurunan fungsi daripada anggota tubuh yang mengalami cacat tetap tersebut.