

# SKRIPSI

## TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT MOBIL PENUMPANG UMUM TERHADAP PENUMPANG YANG MENGALAMI KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN



OLEH :

**LELY EVI SUSANTY**

**NIM : 030010748 U**

**FAKULTAS HUKUM PROGRAM NON REGULER  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA  
2004**

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT  
MOBIL PENUMPANG UMUM  
TERHADAP PENUMPANG YANG MENGALAMI  
KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN**

**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Melengkapi Tugas dan Memenuhi Syarat  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**

**Dosen Pembimbing,**



**Zahry Vandawati CH., S.H., M.H.**  
NIP. 132 162 030

**Penyusun,**



**Lely Evi Susanty**  
NIM. 030010748 U

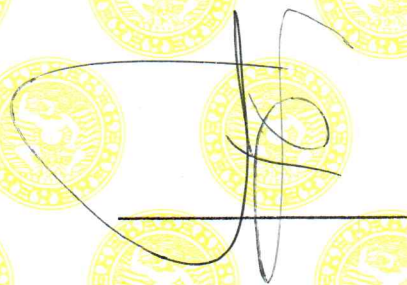
**FAKULTAS HUKUM PROGRAM NON REGULER  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA  
2004**

**Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan di hadapan Panitia Penguji**

**Pada hari Kamis, tanggal 6 Mei 2004**

**Panitia Penguji Skripsi :**

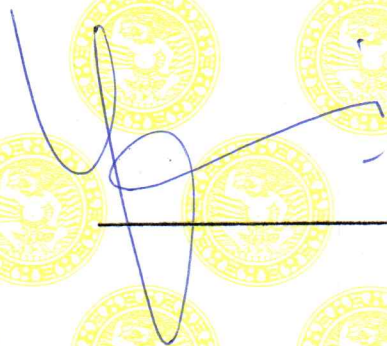
**Ketua : H. Samzari Boentoro, S.H.**



**Anggota : 1. Zahry Vandawati CH., S.H., M.H.**



**2. Wuri Adrijani, S.H., M.Hum.**



**3. L. Budi Kagramanto, S.H., M.H., MM.**



***Kehidupan ini adalah suatu ujian yang ada dalam diri kita,  
Diikuti rasa tanggung jawab untuk maju dan berkembang,  
Berjuang dengan jerih payah disertai kesabaran dan doa,  
kesuksesan gemilang tak akan berlalu sia-sia***

## KATA PENGANTAR

Segala puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT, karena senantiasa melimpahkan rahmat, hidayah dan inayah-Nya serta menganugerahkan ilmu pengetahuan dan kreatifitas yang tinggi, sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini merupakan salah satu syarat administratif dalam rangka memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Universitas Airlangga.

Sehubungan dengan penulisan skripsi ini yang jauh dari kesempurnaan, perkenankan saya menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada pihak-pihak yang telah memberikan arahan, dukungan serta petunjuknya. Ucapan terima kasih tersebut kepada :

1. Bapak H. Machsoen Ali, S.H., M.S., selaku Dekan FH. UNAIR, Bapak M. Zaidun, S.H., M.Si, selaku Pembantu Dekan I FH. UNAIR, dan Ibu Hj. Dra. Soendari Kabat, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Hukum Perdata, terima kasih atas kebijaksanaannya telah memberikan ijin untuk mengadakan penelitian dalam rangka penulisan skripsi ini.
2. Ibu Zahry Vandawati CH., S.H., M.H., selaku pembimbing, terima kasih atas kesabaran dan kesediaannya meluangkan waktu dalam memberikan bimbingan dan petunjuk dalam penulisan skripsi ini, semoga sukses selalu.
3. Bapak Samzari Boentoro, S.H., Ibu Wuri Adrijani, S.H., M.Hum., dan Bapak L. Budi Kagramanto, S.H., M.H., MM, selaku Tim Panitia Penguji, terima kasih atas kesediaannya untuk menguji skripsi dan memberikan petunjuk, kritik, dan saran sebagai masukan untuk perbaikan dalam penulisan skripsi ini.

4. Bapak Prof. Dr. H. Moch. Isnaeni, S.H., M.S., terima kasih atas petunjuk, arahan dan motivasinya kepada saya selama ini, semoga sukses selalu.
5. Seluruh Dosen FH. UNAIR, terima kasih atas ilmu yang telah diberikan selama ini, sehingga dapat dipergunakan sebagai dasar dalam penulisan skripsi
6. Seluruh staf administrasi dan umum FH. UNAIR, terima kasih atas dukungan dan bantuannya selama saya menuntut ilmu di FH. UNAIR.
7. Para instansi terkait, terima kasih yang telah memberikan bantuannya selama survei dalam mendapatkan data pendukung dalam penulisan skripsi ini.
8. Ayahanda Sutrisno, S.H., dan Ibunda Warninda, terima kasih atas perhatian, kasih sayang, kesabaran dan motivasinya dalam memdidik dan membimbing saya selama ini. Terima kasih, saya tidak akan menjadi apa-apa sampai detik ini dan sampai kapanpun tanpa doa dan cinta kasih kalian berdo'a dalam mengarungi kehidupan ini.
9. Saudara-saudaraku tercinta, Mas Indaryadi, Mbak Liza, Adik Lia dan Ardien Cayank, terima kasih yang telah memberikan warna keceriaan dan kebahagiaan dalam kehidupanku, sehingga dapat memberikan motivasi atas buah pikiran atau inspirasi dalam penulisan skripsi ini.
10. Kakek dan Nenek tercinta, terima kasih atas curahan kasih sayang dan doa restu kalian, sehingga kesuksesan sebagai awal hidupku dapat saya raih.
11. V I 3 D U R 1, terima kasih atas kesabaran, bantuan dan dukungannya baik secara moril maupun materiil yang selalu menemaniku baik suka dan duka dalam menyelesaikan studi sampai saat ini. Semoga kesuksesan juga selalu ada padamu, doaku bersamamu. Semoga cepat nyusul ya !!!

12. Mas Eko di Malang, thank's atas semua bantuannya dalam penyelesaian skripsi ini dan motivasinya menghadapi masa depan yang didalamnya membutuhkan sifat kedewasaan dan keuletan dalam mempertahankan dan memperjuangkan sesuatu yang saya inginkan. Sukses selalu.
13. Sahabatku, Anik, Ely, Mayda, Bagus, Firman, Ryan, Mike, Ria, Yanti dan Farida, serta Ahmed langsing yang imut ....., terima kasih kalianlah sahabat terbaik yang pernah kumiliki, "*Thank's a lot for Your Support*".
14. Teman-teman kost Darmawangsa Barat I/2, terima kasih atas dukungan dan bantuannya sampai saya dapat merampungkan tugas kuliah saya selama ini.
15. Teman-teman hukum bisnis di FH. UNAIR yang pernah aku kenal, dan semua pihak lain yang tidak mungkin saya sebutkan satu persatu, terima kasih atas dukungan dan bantuannya selama saya berkuliah di FH. UNAIR.

Dalam penulisan skripsi ini, tentunya tidak akan luput dari kesalahan dan kekurangan, karena terbatasnya ilmu pengetahuan dan pengalaman yang dimiliki, sehingga masih belum dapat dikatakan sempurna, karena itu saya menyampaikan terima kasih atas segala tanggapan, kritik dan saran yang bersifat membangun terhadap penulisan skripsi ini sebagai koreksi dan bahan masukan yang sangat berharga dalam melakukan perbaikan dan pengembangan pemikiran yang lebih baik dimasa mendatang. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak yang membacanya.

Surabaya, Juni 2004

***Lely Evi Susanty***

**DAFTAR ISI**

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN .....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN .....	iii
HALAMAN MOTTO .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR LAMPIRAN .....	xi
BAB I : PENDAHULUAN .....	1
1. Permasalahan : Latar Belakang dan Rumusan Masalah .....	1
2. Penjelasan Judul .....	6
3. Alasan Pemilihan Judul .....	8
4. Tujuan Penulisan .....	10
5. Metodologi : .....	11
a. Pendekatan masalah .....	11
b. Sumber bahan hukum .....	11
c. Prosedur pengumpulan dan pengolahan bahan hukum ...	12
d. Analisa bahan hukum .....	12
6. Pertanggung Jawaban Sistematika .....	13



	Halaman
<b>BAB II : TERBENTUKNYA PERJANJIAN PENGANGKUTAN</b>	
MOBIL PENUMPANG UMUM .....	15
1. Subyek dan Obyek Hukum dalam Perjanjian Pengangkutan	15
1.1 Subyek hukum dalam perjanjian pengangkutan .....	15
1.2 Obyek hukum dalam perjanjian pengangkutan .....	20
2. Terbentuknya Perjanjian Pengangkutan antara Pihak Pengangkut dengan Penumpang .....	22
3. Kewajiban dan Hak antara Pihak Pengangkut dengan Penumpang .....	33
3.1 Kewajiban dan hak pengangkut mobil penumpang umum .....	34
3.2 Kewajiban dan hak penumpang mobil penumpang umum .....	37
<b>BAB III : TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT MOBIL PENUMPANG UMUM TERHADAP PENUMPANG DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN .....</b>	
1. Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan Orang dengan Mobil Penumpang Umum .....	40
2. Dasar Gugatan Ganti Rugi terhadap Pengangkut Mobil Penumpang Umum akibat Peristiwa Kecelakaan Lalu Lintas .....	52

	Halaman
3. Penggantian Kerugian akibat Kecelakaan dalam	
Pengangkutan Mobil Penumpang Umum .....	56
3.1 Ketentuan pertanggung jawaban kecelakaan diri	
terhadap penumpang .....	56
3.2 Faktor yang mempengaruhi penggantian kerugian	
pada asuransi wajib kecelakaan penumpang .....	63
3.3 Prosedur pengajuan santunan kecelakaan .....	65
BAB IV : PENUTUP .....	71
1. Kesimpulan .....	71
2. Saran .....	73
DAFTAR PUSTAKA .....	75
LAMPIRAN .....	77

**DAFTAR LAMPIRAN**

<b>LAMPIRAN</b>	<b>KETERANGAN</b>	<b>HAL.</b>
Lampiran I	Gambar “Pengoperasian Kendaraan Angkutan Umum yang laik jalan baik secara teknis maupun administratif” terkait dengan adanya operasi gabungan di tempat.	77
Lampiran II	“Data Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas Polres Pamekasan tahun 2001 sanmapai dengan 2003”.	81
Lampiran III	“Data Pembayaran Klaim periode tahun 1999 sampai dengan 2003” pada PT. Jasa Raharja Perwakilan Pamekasan.	83
Lampiran IV	“Formulir Pengajuan Santunan pada PT. Jasa Raharja.	84
Lampiran V	Keputusan Menteri Keuangan No. 415/KMK.06/2001, tentang Penetapan Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai / Danau, Ferry/Penyeberangan, Laut dan Udara.	89
Lampiran VI	Keputusan Menteri Keuangan No. 416/KMK.06/2001, tentang Penetapan Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.	94

BAB I  
PENDAHULUAN

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1. Latar Belakang dan Rumusan Masalah

Pentingnya keberadaan peranan pengangkutan tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang, karena dengan pengangkutan hampir semua aktifitas manusia dalam segala bidang baik ekonomi, politik, sosial budaya maupun strategi pertahanan dan keamanan dapat berjalan lancar sesuai dengan harapan dan dapat menghubungkan arus kebutuhan masyarakat yang satu dengan yang lain, baik dari zone pedesaan ke zone perkotaan maupun dari kota ke kota diseluruh pelosok tanah air. Pengangkutan merupakan tindakan untuk mengalihkan atau memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan tujuan meningkatkan daya guna atau nilai ekonomis dari barang atau orang yang diangkut.<sup>1</sup> Adapun alat angkutan yang dibutuhkan oleh masyarakat selaku pengguna jasa angkutan adalah alat angkutan yang cepat, tertib, teratur, lancar serta dapat membawa orang maupun barang dengan nyaman, aman, utuh dan selamat sampai tujuan dengan ditarik ongkos angkutan. Mengenai besarnya ongkos angkutan relatif tergantung dari kebutuhan yang akan diangkut.

Proses pengangkutan orang dapat dilakukan melalui darat, laut dan udara. Pengangkutan orang melalui darat dapat dilakukan melalui jalan umum maupun jalur khusus rel kereta api, perairan pedalaman, terusan serta sungai. Sifat

---

<sup>1</sup> Wuri Adriyani, *Diktat Hukum Pengangkutan*, Hasil Perkuliahan, Universitas Airlangga, Surabaya, 9 September 2003, h. 1.

dari pengangkutan darat ini sangat fleksibel, luwes, praktis, tidak banyak formalitas dan merupakan pelayanan from door to door kecuali untuk pengangkutan diatas rel dan melalui perairan pedalaman, serta bersifat nasional.<sup>2</sup> Dalam penulisan skripsi ini saya mencoba mengangkat hal pengangkutan orang melalui jalan umum, dimana sebagian besar pengangkutan di jalan umum dilakukan dengan sarana angkutan kendaraan bermotor umum seperti bus, mini bus, mikro bus ataupun dengan mobil penumpang umum. Angkutan orang dengan kendaraan umum ini dapat dilakukan dengan trayek tetap dan teratur maupun tidak dalam trayek, yang dilaksanakan secara efisien dan layak.

Berkaitan dengan sarana angkutan kendaraan bermotor umum tersebut, dalam perkembangan saat ini masyarakat mengenal jenis angkutan orang dengan kendaraan umum seperti halnya mobil penumpang umum, yang selanjutnya disebut dengan istilah "MPU". Angkutan MPU ini sebagai salah satu sarana angkutan orang yang dapat melayani kebutuhan masyarakat baik berupa angkutan perdesaan maupun angkutan antar kota dalam propinsi. Dalam penyelenggaraan pelayanannya, MPU memiliki ciri - ciri sebagai berikut :

- ♦ Ongkos angkutan untuk jarak atau trayek yang sama relatif lebih murah dari pada jasa angkutan lainnya seperti dengan menggunakan bus;
- ♦ Mempunyai jadwal pengangkutan tidak terjadwal;
- ♦ Melayani angkutan dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal dan langsung;

---

<sup>2</sup> BPHN, *Simposium Hukum Angkutan Darat dan Laut*, Penerbit Binacipta, Semarang, 27-29 Juli 1978, h. 31.

- ♦ Pelayanannya cepat dan/atau lambat, sebab terkait dalam melayani trayek yang telah ditentukan, sehingga kendaraan MPU tidak menutup kemungkinan untuk menaikkan penumpang ditengah jalan selama ada tempat duduk yang kosong;
- ♦ Jarak pendek dan jumlah penumpangnya terbatas 9 sit;
- ♦ Melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menurunkan dan menaikkan penumpang dan tersedianya terminal penumpang sekurang-kurangnya tipe C pada awal pemberangkatan dan terminal tujuan.

Berdasarkan pada pola pengangkutan di jalan yang semakin lama semakin banyak jumlah armada angkutan umum, disini tidak akan lepas dari adanya kerawanan akan risiko kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pelaksana angkutan atau pengemudi kendaraan bermotor umum, yang sistem pengangkutannya masih kurang sadar atas ketentuan-ketentuan yang berlaku, sehingga dengan demikian tidak akan lagi memikirkan perjanjian pengangkutan yang telah disepakati baik dari pihak pengangkut terhadap para penumpang yang diangkut. Hal ini terbukti dari adanya beberapa pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengangkut atau pengemudi yang mengakibatkan adanya kecelakaan di jalan dengan membawa korban baik harta benda (*materiil*) maupun jiwa manusia (*immateriil*). Seperti halnya pengangkutan orang dengan kendaraan MPU yang tidak terlepas dari risiko, yaitu terjadinya kecelakaan lalu lintas selama proses pengangkutan berlangsung, dimana setiap terjadi kecelakaan tentunya membawa akibat yang merugikan penumpang. Kerugian tersebut dapat berupa rusak atau hilangnya barang bawaan penumpang, luka-luka atau cacat badan yang

diderita ataupun matinya penumpang. Kecelakaan tersebut mungkin disebabkan oleh beberapa faktor antara lain faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor alam. Dengan adanya kecelakaan yang terjadi di jalan karena salah satu faktor manusia sebagai pengemudi yang banyak menimbulkan kerugian bagi penumpang maupun pihak lain, maka hal ini mendapat perhatian yang serius dalam hal pengangkutan.

Dalam menghadapi masalah tersebut, Pemerintah mengadakan program "*Jaminan Sosial*" melalui PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja yang selanjutnya disebut dengan istilah "*PT. A.K. Jasa Raharja*", yang memberikan perlindungan terhadap masyarakat selaku pengguna jasa angkutan yang mengalami kerugian akibat kecelakaan lalu lintas. Perlindungan tersebut diatur dalam Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang dan Undang-undang Nomor 34 Tahun 1994 tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Kedua Undang-undang tersebut mengatur tentang adanya Jaminan Sosial yaitu "Suatu bantuan sosial yang diberikan kepada masyarakat yang mengalami musibah dan menjadi korban sebagai akibat kecelakaan dalam menggunakan alat angkutan umum dan yang menjadi korban akibat kecelakaan lalu lintas jalan".

Eksistensi dari PT. A.K. Jasa Raharja ini merupakan bantuan Pemerintah untuk dapat memberikan jaminan sosial bagi penumpang yang mengalami kecelakaan di jalan secara gotong royong dari masyarakat (dalam bentuk "*Premi*"), yang diberikan dalam bentuk bantuan keuangan yang sangat terbatas jumlahnya. Bantuan keuangan tersebut diberikan kepada korban kecelakaan



(penumpang) yang mengalami kerugian baik berupa kerugian materiil maupun kerugian immateriil. Pertanggung jawaban demikian disebut dengan “*Pertanggung Jawaban*”, dimana setiap anggota masyarakat selaku pengguna jasa angkutan diwajibkan untuk ikut dalam perjanjian pertanggung jawaban itu. Penghimpunan dana secara gotong royong dari masyarakat ditempuh dengan pertimbangan keadaan ekonomi dan keuangan negara yang belum memungkinkan untuk memberikan jaminan sosial secara mandiri. Namun masih banyak yang belum mengetahui, bagaimana mereka menjadi terikat dalam pertanggung jawaban wajib ini dan apa yang menjadi dasar bukti sehingga mereka akan menerima penggantian kerugian akibat korban kecelakaan alat angkutan MPU dari kecelakaan lalu lintas jalan.

Berdasarkan pada uraian tersebut diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan yang menjadi pokok pembahasan sebagai berikut :

1. Bagaimana terbentuknya perjanjian pengangkutan mobil penumpang umum antara pihak pengangkut dengan penumpang ?
2. Bagaimana tanggung jawab pengangkut mobil penumpang umum terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan lalu lintas jalan ?

## **2. Penjelasan Judul**

Judul skripsi ini adalah “Tanggung Jawab Pengangkut Mobil Penumpang Umum terhadap Penumpang yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Jalan”. Pada judul skripsi ini terdapat beberapa pengertian tentang komponen-komponen yang perlu dijelaskan untuk menghindari interpretasi yang salah. Adapun komponen-komponen tersebut antara lain :

### ↳ **Tanggung Jawab**

Secara harfiah kata tanggung jawab adalah “Suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan dengan selayaknya apa yang telah diwajibkan kepadanya”.<sup>3</sup> Akibat tanggung jawab itu sendiri merupakan kewajiban yang harus dipikul oleh pengangkut dalam hal penyelenggaraan pengangkutan dengan aman, selamat dan utuh sampai tujuan.

### ↳ **Pengangkut**

Pengertian pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang, dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan aman, utuh dan selamat (kata-kata yang digaris bawah ditambah oleh saya).<sup>4</sup> Pengangkut disini menurut Abdulkadir Muhammad, adalah penyelenggara pengangkutan niaga yang dapat berstatus BUMN, BUMS dan/atau perseorangan yang berusaha dibidang jasa pengangkutan niaga.

### ↳ **Mobil Penumpang Umum (MPU)**

Istilah MPU diatur dalam pasal 1 angka 6 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu “Setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi”.

---

<sup>3</sup> Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Graha Indonesia, Cet. I, Agust 1986, h. 570.

<sup>4</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Cet. III, Bandung, 1998, h. 46.

### ↳ **Penumpang**

Definisi penumpang secara khusus tidak diatur dalam Undang-undang, namun istilah penumpang sendiri dalam UULLAJ dikenal dengan istilah pengguna jasa dalam pasal 1 angka 10 adalah “Setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik untuk angkutan orang maupun barang”. Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut.<sup>5</sup>

### ↳ **Kecelakaan Lalu Lintas**

Pengertian kecelakaan lalu lintas secara harfiah adalah kejadian (peristiwa) yang menyebabkan orang celaka, karena kurangnya kesadaran terhadap peraturan lalu lintas.<sup>6</sup>

### ↳ **Lalu Lintas**

Istilah lalu lintas diatur dalam pasal 1 angka 1 UULLAJ adalah “Gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan”.

### ↳ **Jalan**

Pengertian jalan menurut pasal 1 huruf e Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan adalah “Suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas”.

---

<sup>5</sup> *Ibid*, h. 50.

<sup>6</sup> Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, Jakarta, 1988, h. 158.

Beranjak dari penjelasan diatas, maka yang dimaksud dengan judul skripsi ini adalah suatu keadaan tertentu yang mewajibkan pengangkut yang telah mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan orang, untuk bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama proses pengangkutan yang menimpa orang yang diangkut tersebut. Dalam hal ini pengangkut dapat dituntut atau dipersalahkan ataupun diperkarakan oleh penumpang yang bersangkutan untuk mengganti kerugian yang dideritanya.

### **3. Alasan Pemilihan Judul**

Dalam kehidupan sehari-hari pengguna jasa angkutan MPU dalam lalu lintas perkotaan maupun lalu lintas kota ke desa ataupun sebaliknya sudah mulai memasyarakat, untuk itu dalam hal pengangkutan orang di jalan sudah selayaknya mendapatkan perhatian yang serius, agar penerapan dalam mengadakan hubungan hukum atau perjanjian pengangkutan terhadap penumpang betul-betul dijalankan sebagaimana yang telah ditentukan dalam hukum perjanjian pengangkutan di jalan. Namun pada kenyataannya, perjanjian pengangkutan di jalan tidak selalu dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya. Hal ini terbukti dengan adanya beberapa kecelakaan lalu lintas, sehingga dalam kehidupan masyarakat pemakai jasa angkutan terkandung bahaya yang selalu mengancam dirinya yang disebabkan oleh kecelakaan tersebut, yang tentunya membawa kerugian baik berupa materiil maupun immateriil.

Dalam hal mendapatkan ganti rugi atas kerugian yang diderita, sebagian besar masyarakat belum mengetahui dan menyadari akan haknya sebagai

pengguna jasa angkutan MPU untuk mendapatkan ganti rugi apabila pada waktu naik angkutan MPU mengalami kecelakaan. Permasalahan yang dimaksud terutama menyangkut perlindungan bagi pihak para pengguna jasa angkutan jika mengalami kerugian yang disebabkan karena kecelakaan lalu lintas jalan, sehingga mengakibatkan tidak seimbangnya hak dan kewajiban antara pihak pengguna jasa dengan penyedia jasa angkutan MPU selaku pihak pengangkut. Oleh karena itu diperlukan adanya pembangunan hukum untuk memberikan perlindungan terhadap hak-hak masyarakat selaku pengguna jasa angkutan MPU, sehingga nantinya akan terjamin suatu pelayanan jasa angkutan di jalan yang aman, tertib, lancar, nyaman, selamat dan utuh sampai ke tempat tujuan. Dengan demikian hal itu perlu dijadikan permasalahan dalam pengangkutan yang terkait dengan adanya suatu tanggung jawab pengangkut MPU terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan di jalan, sehingga skripsi ini berjudul “Tanggung Jawab Pengangkut Mobil Penumpang Umum terhadap Penumpang yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Jalan”.

#### **4. Tujuan Penulisan**

##### ***A. Tujuan Umum***

Penulisan skripsi ini bertujuan untuk memenuhi dan melengkapi salah satu persyaratan akademis untuk meraih gelar Sarjana Hukum. Disamping itu juga sebagai tolak ukur tingkat pemahaman selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya.

### ***B. Tujuan Khusus***

- 1) Sebagai studi kritis analitis yang ilmiah dalam menyikapi permasalahan-permasalahan hukum yang aktual dimasyarakat, baik terhadap masalah hubungan hukum dan kedudukan para pihak dari terbentuknya perjanjian pengangkutan MPU, maupun terhadap masalah yang paling utama yaitu mengenai tanggung jawab pengangkut MPU terhadap penumpang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan lalu lintas jalan, karena di satu sisi penumpang atau masyarakat merupakan pihak yang lemah dan sebagian besar mereka kurang mengerti akan masalah hukum. Dengan demikian diharapkan skripsi ini dapat memberikan sumbangan pemikiran, pengetahuan dan wawasan bagi masyarakat selaku pihak pengguna jasa angkutan MPU untuk mendapatkan penyelesaian sengketa dalam hal terjadi kerugian dipihak penumpang yang timbul karena pengangkutan tersebut.
- 2) Memberikan peningkatan akan kesadaran hukum mengenai hukum pengangkutan baik bagi pihak penyedia jasa angkutan dan pengguna jasa angkutan MPU dengan memperhatikan perbandingan antara teori dan kenyataan yang terjadi dalam kehidupan sehari-hari, khususnya dalam aspek tanggung jawab pihak pengangkut terhadap pengguna jasa angkutan MPU yang mengalami kecelakaan lalu lintas jalan.

## 5. Metodologi

### a. Pendekatan masalah

Pendekatan yang digunakan untuk membahas semua permasalahan pada skripsi ini adalah metode secara *pendekatan yuridis normatif*, maksudnya tinjauan dari segi hukumnya, yaitu melakukan suatu pendekatan berdasarkan Peraturan Perundang-undangan yang mendasari pengangkutan orang dengan MPU.

### b. Sumber bahan hukum

Dalam pengumpulan data ini diperoleh dari beberapa sumber, antara lain sumber data yang digunakan adalah :

- a. *Data primer*, yaitu data yang diperoleh melalui studi kepustakaan yang terdiri atas beberapa literatur, karya tulis ilmiah, Peraturan Perundang-undangan serta bahan-bahan hasil kuliah yang berkaitan dan ada relevansinya dengan materi penulisan skripsi ini.
- b. *Data sekunder*, merupakan data yang diperoleh dengan mengumpulkan bahan atau keterangan-keterangan yang merupakan hasil survei dengan instansi terkait seperti Kepolisian Resort bagian kecelakaan lalu lintas, PT. A.K. Jasa Raharja, Pengadilan Negeri bagian pidana dan perdata, Organisasi Angkutan Darat dan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut dengan istilah “DLLAJ”, Rumah Sakit Umum yang pernah menangani korban kecelakaan lalu lintas, dan para pengusaha kendaraan angkutan MPU. Dalam hal ini, saya mengambil

data sebagai pendukung dalam penulisan skripsi ini, khususnya di Kecamatan Kota Pamekasan.

**c. Prosedur pengumpulan dan pengolahan bahan hukum**

Sistem pengumpulan data diperoleh dengan menggunakan metode penelitian pustaka (*library research*), dalam arti suatu cara untuk mendapatkan data dengan membaca buku karangan para sarjana, karya ilmiah yang ada hubungannya dengan judul skripsi ini. Selanjutnya akan dapat menganalisa secara mendetail sesuai dengan pokok masalah yang akan dibahas, dan akhirnya akan menemukan hipotesis dan suatu kebenaran yang nyata dari adanya permasalahan yang perlu diselesaikan.

Namun penelitian ini didukung juga dengan penelitian lapangan (*field research*) yang berarti suatu cara mendapatkan data dengan mengadakan penelitian lapangan, yaitu dengan mengamati dan melalui wawancara serta mengadakan pencatatan baik secara langsung maupun tidak langsung yang dipandang perlu dan dapat memberikan data yang akurat. Hasil data yang diperoleh tadi diklasifikasikan kemudian disusun suatu data secara logis, sistematis dan yuridis setelah melalui pengolahan dan penilaian, sehingga akan memperoleh data yang dapat dipertanggung jawabkan kebenarannya.

**d. Analisa bahan hukum**

Setiap data yang telah disusun secara sistematis tadi dianalisa dengan menggunakan metode *deskriptif analitis*. *Deskriptif analitis* maksudnya suatu metode yang menjelaskan suatu data dengan cara



memaparkan dan menguraikan permasalahan yang disusun sedemikian rupa, selanjutnya dianalisa setiap data yang telah dihimpun kemudian dikaitkan dengan teori atau bahan hukum yang sudah ada dengan peraturan yang berlaku dengan memberikan alasan-alasan atau bukti-bukti, sehingga dapat ditarik suatu kesimpulan dan saran yang terkait dengan permasalahan skripsi ini.

## **6. Pertanggung Jawaban Sistematika**

Sehubungan dengan judul skripsi ini, maka untuk memudahkan para pembaca dalam memahami dan mengerti isi dari pembahasan materi dalam skripsi ini, maka disusunlah suatu pertanggung jawaban sistematika yang berurutan sesuai dengan materi pembahasan yang diuraikan secara garis besarnya saja. Skripsi ini terdiri dari empat bab, antara bab yang satu dengan bab yang lainnya selalu ada hubungan atau relevansinya dengan pokok permasalahan, dan akhirnya akan memperoleh suatu kesimpulan yang bulat.

*Bab I*, merupakan bab pendahuluan yang diterangkan secara umum mengenai latar belakang dan rumusan masalah yang ada, penjelasan judul, alasan pemilihan judul, tujuan penulisan, metodologi dan yang terakhir adalah pertanggung jawaban sistematika. Disamping itu juga berisi arah pemikiran yang ingin dicapai yang tertuang dalam pembahasan materi selanjutnya.

*Bab II* membahas mengenai permasalahan yang pertama tentang terbentuknya perjanjian pengangkutan MPU. Diawali dengan subyek hukum dalam perjanjian pengangkutan (niaga), terbentuknya perjanjian pengangkutan

antara pihak pengangkut dengan penumpang serta hak dan kewajiban yang timbul antara pihak pengangkut dengan pihak penumpang.

*Bab III* membahas mengenai bagaimana peraturan hukum Indonesia mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut MPU terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan lalu lintas jalan. Dengan prinsip-prinsip tanggung jawab yang mendasari untuk memenuhi tanggung jawab tersebut dan mengenai dasar gugatan dalam hal penggantian kerugian oleh pihak korban terhadap pengangkut MPU dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas jalan terkait dengan adanya asuransi wajib kecelakaan penumpang.

Pada *Bab IV* merupakan bab penutup dari serangkaian penulisan yang berisi kesimpulan dari penjelasan pokok permasalahan yang diangkat pada bab-bab sebelumnya. Selanjutnya saya mencoba untuk memberikan saran-saran agar kelak penulisan ini dapat bermanfaat bagi dunia pendidikan khususnya dalam bidang ilmu hukum pengangkutan.

## BAB II

### TERBENTUKNYA PERJANJIAN PENGANGKUTAN

### MOBIL PENUMPANG UMUM

#### 1. Subyek dan Obyek Hukum dalam Perjanjian Pengangkutan

##### 1.1 Subyek hukum dalam perjanjian pengangkutan

Definisi subyek hukum dalam perjanjian pengangkutan (niaga) adalah pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan niaga, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan niaga dan pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan niaga.<sup>7</sup> Subyek hukum pengangkutan itu dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan hukum, dan atau perseorangan.

Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah mereka yang secara langsung terikat memenuhi kewajiban dan memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan. Mereka dapat berupa pengangkut yang berkewajiban pokok menyelenggarakan pengangkutan dan berhak atas ongkos angkutan, pengirim yang berkewajiban pokok membayar ongkos angkutan dan berhak atas penyelenggaraan pengangkutan barangnya, serta penumpang yang berkewajiban pokok membayar ongkos angkutan dan berhak atas penyelenggaraan pengangkutan. Ada juga mereka yang tidak secara langsung terikat pada perjanjian pengangkutan karena bukan pihak, melainkan bertindak atas nama atau untuk kepentingan pihak lain, seperti ekspediter, agen

---

<sup>7</sup> Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, h. 45

perjalanan, atau karena dia memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan, seperti penerima.

Subyek hukum dalam perjanjian pengangkutan (niaga) ini dapat berupa, antara lain :<sup>8</sup>

a. *PENGANGKUT*

Dalam KUHD tidak dijumpai definisi pengangkut secara umum, namun dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan (niaga), pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Pengangkut ini juga disebut sebagai penyelenggara pengangkutan niaga yang dapat berstatus BUMN, BUMS, dan atau perseorangan. Seperti halnya penyelenggara angkutan umum berupa pengusaha angkutan umum (vide pasal 43 ayat (1) jo pasal 41 ayat (1) UULLAJ). Dengan demikian kriteria pengangkut menurut Undang-undang yang memenuhi, sebagai berikut :

- Perusahaan penyelenggara angkutan;
- Menggunakan alat pengangkutan mekanik;
- Penerbit dokumen angkutan.

b. *PENUMPANG*

Dalam semua Undang-undang pengangkutan orang digunakan istilah penumpang, tetapi rumusan penumpang secara umum tidak diatur, namun yang diatur berupa pengguna jasa (vide pasal 1 angka 10 UULLAJ). Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang

---

<sup>8</sup> *Ibid*, h. 46.

adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar ongkos angkutan atas dirinya yang diangkut. Dalam perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subyek karena dia adalah pihak dalam perjanjian, dan sebagai obyek karena dia adalah muatan yang diangkut. Penumpang sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, dia harus mampu melakukan perbuatan hukum atau membuat perjanjian (sesuai pasal 1320 BW). Kenyataan menunjukkan adanya penumpang dibawah umur, seperti anak-anak dapat membuat perjanjian pengangkutan menurut kebiasaan yang berlaku dalam masyarakat. Adapun yang menjadi dasar pertimbangan masyarakat ialah fungsi dari tujuan pengangkutan, yaitu anak-anak sekolah naik MPU untuk mencapai tujuan (tiba dengan selamat disekolah atau rumah masing-masing), yang pada hakikatnya anak-anak mengadakan perjanjian pengangkutan itu karena mendapat kuasa atau restu dari orang tuanya atau walinya, dan hal ini bukan penyimpangan bahkan sesuai dengan Undang-undang. Dengan demikian kriteria penumpang menurut Undang-undang adalah :

- Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian;
- Membayar ongkos angkutan;
- Pemegang dokumen angkutan

Jadi, orang yang diangkut tetapi tidak membayar ongkos angkutan , dia bukanlah sebagai penumpang dalam arti Undang-undang, namun termasuk *penumpang gelap*.

c. *PENGIRIM*

Dalam KUHD definisi pengirim secara umum tidak diatur. Namun dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar ongkos angkutan atas barang yang diangkut. Pengertian ini dapat dipahami setelah melihat pasal 45 ayat (1) UULLAJ. Status pengirim adalah sebagai pemilik barang. Dengan demikian kriteria pengirim menurut Undang-undang, sebagai berikut :

- Pemilik barang yang berstatus pihak dalam perjanjian;
- Membayar ongkos angkutan;
- Pemegang dokumen angkutan.

d. *EKSPEDITUR*

Ekspeditur dapat dijumpai dalam pengangkutan barang. Menurut pasal 86 ayat (1) KUHD, ekspeditur adalah orang yang pekerjaannya mencarikan pengangkut barang di darat atau di perairan untuk kepentingan pengirim. Dilihat dari perjanjiannya dengan pengirim, ekspeditur adalah pihak dalam perjanjian pemberian kuasa yang mengikatkan diri untuk mencari pengangkut bagi kepentingan pengirim, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi kepada ekspeditur atas jasanya tersebut. Dengan demikian kriteria ekspeditur menurut Undang-undang adalah :

- Perusahaan pengantara pencari pengangkut barang;
- Bertindak untuk dan atas nama pengirim;
- Menerima provisi dari pengirim.

e. *AGEN PERJALANAN*

Dalam perjanjian pengangkutan penumpang, pihak yang mencari penumpang bagi pengangkut adalah agen perjalanan, tidak seperti halnya dengan ekspediter. Dengan demikian kriteria agen perjalanan menurut perjanjian yaitu :

- Perusahaan pengantara pencari penumpang;
- Bertindak untuk dan atas nama pengangkut;
- Menerima provisi dari pengangkut.

f. *PENERIMA*

Dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri, mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima sebagai pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam hal penerima sebagai pihak ketiga yang berkepentingan, penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, tetapi juga termasuk subyek hukum pengangkutan. Dengan demikian kriteria penerima menurut perjanjian yaitu :

- Perusahaan atau perseorangan yang memperoleh hak dari pengirim barang;
- Dibuktikan dengan penguasaan dokumen angkutan;
- Membayar atau tanpa membayar ongkos angkutan.

## 1.2 Obyek hukum dalam perjanjian pengangkutan

Pengertian obyek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, yaitu terpenuhinya kewajiban dan hak pihak-pihak secara benar, adil dan bermanfaat. Sasaran tersebut pada pokoknya meliputi : barang muatan; penumpang; alat angkutan; prasarana angkutan dan biaya atau ongkos angkutan. Khusus mengenai penumpang telah dibahas pada subbab mengenai subyek hukum pengangkutan, disamping itu barang muatanpun tidak akan dibahas karena pokok bahasan pada skripsi ini mengarah pada angkutan orang. Obyek hukum dalam perjanjian pengangkutan antara lain :<sup>9</sup>

### a. ALAT PENGANGKUT

Pengusaha yang menjalankan perusahaan angkutan, pengangkut memiliki alat angkutan sendiri atau menggunakan alat angkutan milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkut di darat disebut kendaraan angkutan umum yang dijalankan oleh sopir. Pengertian kendaraan umum menurut pasal 1 angka 9 UULLAJ adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan tersebut harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis, dan dapat dikatakan laik jalan sehingga kendaraan tersebut wajib diuji (vide pasal 12 ayat (1) UULLAJ).

---

<sup>9</sup> *Ibid*, h. 59.



b. *PRASARANA ANGKUTAN*

Prasarana angkutan adalah fasilitas yang diperlukan untuk menunjang kelancaran dan keselamatan penggunaan sarana angkutan dalam penyelenggaraan angkutan. Prasarana angkutan didarat yaitu berupa terminal untuk kendaraan bermotor angkutan umum. Terminal menurut pasal 1 angka 5 UULLAJ adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi. Menurut pasal 9 ayat (1) UULLAJ, pembangunan dan penyelenggaraan terminal ditempat-tempat tertentu berfungsi untuk menunjang kelancaran mobilitas penumpang maupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antarmoda secara lancar dan tertib.

c. *BIAYA ATAU ONGKOS ANGKUTAN*

Struktur dan golongan tarif angkutan ditetapkan oleh pemerintah, untuk angkutan dengan kendaraan umum diatur dalam pasal 42 UULLAJ. Dalam penetapan struktur dan golongan tarif, pemerintah memperhatikan kepentingan badan penyelenggara angkutan, seperti perusahaan angkutan umum. Pemerintah menetapkan tarif yang berorientasi kepada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas. Biaya angkutan adalah kontra prestasi terhadap penyelenggaraan angkutan yang dibayar oleh pengirim atau penerima ataupun penumpang kepada pengangkut,. Biaya angkutan ini dapat dibayar terlebih dahulu (vide pasal 533-I KUHD), dan pengecualian

dapat dilakukan pembayaran kemudian (diatur dalam UULLAJ). Penghitungan jumlah biaya angkutan ditentukan juga oleh beberapa hal seperti : jenis angkutan; jenis alat angkutan; jarak angkutan; waktu angkutan; dan sifat muatan.

## **2. Terbentuknya Perjanjian Pengangkutan antara Pihak Pengangkut dengan Penumpang**

Pada dasarnya terbentuknya perjanjian pengangkutan orang dengan MPU yaitu melalui tempat asal pemberangkatan, persinggahan dan bangkitan jalan, hal ini pada umumnya disebut "*Terminal*" (vide pasal 1 angka 5 UULLAJ). Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dapat dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang. Dalam hal pengangkutan orang dengan kendaraan umum dapat dilayani melalui trayek tetap dan teratur atau tidak dalam trayek. Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur dilakukan dalam jaringan trayek (berupa trayek antar kota/propinsi; trayek antar kota dalam propinsi; trayek kota; trayek perdesaan; dan trayek lintas batas negara), sedangkan tidak dalam trayek dilakukan melalui pengangkutan dengan menggunakan taksi, pengangkutan dengan cara sewa dan pengangkutan untuk keperluan pariwisata.

Menurut Prof. Soekardono, bahwa dalam hukum pengangkutan darat dalam garis besarnya dibedakan dua sumber hukum pengangkutan yaitu :<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> BPHN, *op.cit.*, h. 35

1. Sumber-sumber hukum yang berasal dari kodifikasi yaitu K.U.H.Perdata, yang selanjutnya disebut dengan istilah "BW" (kata-kata yang digaris bawah ditambah oleh saya) dan K.U.H.Dagang.
2. Sumber-sumber hukum yang berasal dari luar kodifikasi, antara lain dapat berwujud sebagai Undang-undang, Peraturan Pemerintah, Surat-surat Keputusan Menteri dan Peraturan-peraturan Daerah.

Adapun tolak ukur terjadinya perjanjian pengangkutan, bahwa karena adanya pihak pengangkut dan pihak penumpang yang oleh Undang-undang ditetapkan beberapa hak dan kewajiban yang harus mereka lakukan, yang mana perbuatan para pihak itu merupakan perbuatan yang halal dan beritikad baik. Namun setiap perbuatan tidak akan menutup kemungkinan adanya perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, baik perjanjian tersebut dibuat secara tertulis maupun tidak tertulis yang dikehendaki oleh para pihak yang membuat perjanjian.

Perjanjian pengangkutan MPU secara yuridis telah dianggap terbentuk atau terjadi sejak tercapainya kata sepakat antara pihak pengangkut dengan penumpang. Dimana kesepakatan tersebut merupakan syarat sah timbulnya perjanjian pengangkutan yang dibangun diatas dua pernyataan "*Persetujuan Kehendak*" antara pihak pengangkut dengan penumpang secara timbal balik, yaitu yang didahului dengan adanya serangkaian perbuatan penawaran (*offer*) dan

penerimaan (*acceptatie*).<sup>11</sup> Penawaran yang diikuti dengan akseptasi melahirkan sebuah perjanjian. Penawaran diartikan sebagai pernyataan kehendak yang mengandung usul untuk mengadakan perjanjian, sedangkan penerimaan merupakan pernyataan setuju dari pihak lain yang ditawarkan,<sup>12</sup> misalnya : Pengangkut MPU mengadakan penawaran kepada peminta jasa angkutan, sehingga calon penumpang yang tertarik dan menerima atas penawaran tersebut. Hal ini berarti bahwa pengangkut telah bersedia untuk mengangkut penumpang ke tempat tujuannya dan sebaliknya penumpang menyanggupi untuk membayar ongkos angkutan, maka disini terjadi perjanjian secara diam-diam, walaupun tidak dinyatakan secara tegas. Dengan demikian terbentuknya perjanjian pengangkutan tidak harus selalu secara tertulis, tetapi bisa dalam bentuk lisan, yaitu dengan kata sepakat atau persetujuan saja, maka otomatis perjanjian pengangkutan itu sudah terbentuk secara sah.

Terbentuknya perjanjian pengangkutan dapat terjadi secara langsung antara pihak pengangkut dengan penumpang atau secara tidak langsung yaitu dengan menggunakan jasa perantara, seperti yang dilakukan oleh agen perjalanan. Apabila perjanjian itu terbentuk secara langsung maka penawaran pihak pengangkut dilakukan dengan menghubungi langsung pihak penumpang, ini berarti bahwa pengangkut mencari sendiri muatan penumpang untuk diangkut, ini seperti halnya pada pengangkutan MPU. Pihak pengangkut menelusuri trayeknya

---

<sup>11</sup> J. H. Nieuwenhuis, *Pokok-pokok Hukum Perikatan*, Terjemahan Djasadin Saragih, Universitas Airlangga, Surabaya, Januari 1985, h. 7.

<sup>12</sup> A. Yudha Hernoko, *“Dasar-Dasar Hukum Kontrak”, Pelatihan Hukum Pra Profesi Contract Drafting*, Fakultas Hukum, Universitas Airlangga, Surabaya, 12-14 April 2004, h. 3.

mencari penumpang yang umumnya sudah menunggu, biasanya di terminal (yang merupakan tempat asal pemberangkatan; persinggahan; ataupun bangkitan jalan).

Menurut hukum perjanjian ada beberapa asas atau sifat yang penting dalam terbentuknya suatu perjanjian, yaitu :<sup>13</sup>

- a. *Sistem terbuka (open system)* yaitu bahwa setiap orang boleh mengadakan perjanjian apa saja, walaupun belum diatur dalam Undang-undang, asalkan tidak dilarang oleh Undang-undang, tidak bertentangan dengan kesusilaan dan kepentingan umum. Sistem terbuka ini disebut dengan *asas kebebasan berkontrak* yang tercantum dalam pasal 1338 ayat (1) BW.
- b. *Bersifat konsensualitas* yaitu perjanjian itu terjadi sejak tercapainya kata sepakat antara para pihak. Dengan kata lain bahwa perjanjian itu telah sah dan mempunyai akibat hukum sejak tercapainya kata sepakat antara para pihak mengenai pokok perjanjian.
- c. *Bersifat pelengkap* yaitu pasal-pasal dalam Undang-undang boleh dikesampingkan, apabila para pihak yang membuat perjanjian menghendaki, selain dalam perjanjian yang mereka buat tidak ditentukan sebelumnya.

Adapun sifat atau asas-asas hukum pengangkutan yang merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu :<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Hari Saherodji, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Penerbit Aksara Baru, Jakarta, Cet. I, Januari 1980, h. 87-88.

<sup>14</sup> Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, h. 16.

1. *Asas-asas yang bersifat publik* merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah. Menurut ketentuan pasal 2 UULLAJ asas yang bersifat publik, antara lain :

a. *Asas manfaat*

Setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan perikehidupan yang berkeimbangan bagi warga negara.

b. *Asas usaha bersama dan kekeluargaan*

Penyelenggaraan usaha pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.

c. *Asas adil dan merata*

Penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

d. *Asas keseimbangan*

Penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna penyedia jasa, kepentingan individu dan masyarakat, serta kepentingan nasional dan internasional.

e. *Asas kepentingan umum*

Penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

f. *Asas keterpaduan*

Pengangkutan harus merupakan satu kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda pengangkutan.

g. *Asas kesadaran hukum*

Pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

h. *Asas percaya pada diri sendiri*

Pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa.

i. *Asas keselamatan penumpang*

Pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.

2. *Asas-asas yang bersifat perdata* merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam perjanjian pengangkutan. Melihat ketentuan pasal 43 UULLAJ, dapat ditemukan asas-asas yang bersifat perdata, antara lain :

a. *Asas konsensual*

Pengangkutan ini tidak harus dalam bentuk tertulis, cukup dengan kesepakatan para pihak. Bahwa perjanjian pengangkutan antara pihak

pengangkut dengan penumpang secara hukum telah terbentuk sejak adanya kata sepakat antara kedua belah pihak. Kesepakatan dari suatu perjanjian pengangkutan tidak dapat ditentukan secara pasti, melainkan hanya dapat disimpulkan saja dari serangkaian perbuatan yang dilakukan oleh para pihak dalam rangka pembentukan perjanjian pengangkutan. Pengertian kesepakatan dalam hal ini adalah bahwa para pihak saling menyatakan kehendak masing-masing untuk menutup sebuah perjanjian, dimana pernyataan pihak yang satu cocok dengan pernyataan pihak lain.<sup>15</sup> Adapun esensi dari kesepakatan dalam perjanjian pengangkutan, yaitu untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dengan aman, utuh dan selamat sampai tujuan, disertai dengan pembayaran ongkos angkutan yang diikuti dengan pemberian dokumen/tiket/karcis penumpang (jika tertulis).

b. *Asas timbal balik*

Sejak adanya kata sepakat antara para pihak, maka sejak saat itu pula timbul hak dan kewajiban pada masing-masing pihak secara timbal balik (*asas resiprositas*). Dengan demikian hal ini berarti bahwa dengan adanya kata sepakat menimbulkan hak dan kewajiban antara para pihak, dimana kewajiban salah satu pihak menjadi hak bagi pihak lainnya dan begitu sebaliknya.

---

<sup>15</sup> J. H. Nieuwenhuis, *op.cit.*, h. 2.



c. *Asas pelayanan berkala*

Bahwa perjanjian pengangkutan bersifat temporer atau sekali-sekali, mandiri, tidak terkait dengan perjanjian lainnya. Maksudnya adalah bahwa baik pengangkut maupun penumpang tidak mempunyai hubungan hukum yang tetap. Pengangkut ataupun penumpang hanya terikat pada perjanjian pengangkutan yang mereka buat hingga penumpang sampai di tempat tujuan dengan selamat. Jadi hubungan hukum antara pengangkut dengan penumpang hanya terjadi pada saat penumpang memerlukan pengangkutan. Sifat pelayanan berkala ini didasarkan pada pasal 1601 BW.

d. *Asas hubungan yang sederajat/sejajar (asas koordinatif)*

Pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau hubungan kesederajatan yaitu bahwa kedudukan hukum bagi para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah sama tinggi derajatnya atau sejajar. Dimana pihak pengangkut tidak lebih tinggi fungsinya daripada pihak penumpang dan begitu pula sebaliknya. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang, pengangkut bukan bawahan penumpang.

e. *Asas pembuktian dengan dokumen*

Setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan MPU tanpa tiket/karcis penumpang, hal ini sebuah pengecualian dan diperbolehkan.

Pada kenyataannya, perjanjian pengangkutan MPU yang dibuat antara pengangkut dengan penumpang terjadi setelah para pihak bersepakat untuk memenuhi kewajibannya, yaitu pengangkut menyanggupi untuk mengangkut penumpang, sedangkan penumpang bersedia untuk membayar ongkosnya sesuai ketentuan yang telah disepakati. Dengan begitu terciptalah hubungan timbal balik diantara kedua belah pihak yang telah bersepakat. Dengan demikian dalam hukum perjanjian ini merupakan hukum yang mengatur tentang perjanjian-perjanjian baik yang dibuat secara tertulis maupun secara tidak tertulis.

Berdasarkan rumusan tersebut diatas, terdapat beberapa unsur perjanjian yang terkandung didalamnya antara lain :

- a. Adanya para pihak (paling sedikit terdiri dari dua orang);
- b. Adanya persetujuan antara para pihak yang membuat perjanjian;
- c. Adanya tujuan yang akan dicapai;
- d. Adanya prestasi yang wajib dilakukan;
- e. Adanya bentuk tertentu (baik tertulis ataupun secara lisan/tidak tertulis);
- f. Adanya syarat-syarat tertentu sebagai isi perjanjian.

Unsur-unsur tersebut diatas merupakan unsur dalam perjanjian pengangkutan yang pada dasarnya merupakan perjanjian biasa, sehingga harus tunduk pada ketentuan yang berlaku untuk perjanjian pada umumnya yang terdapat dalam Buku III BW.

Dengan demikian suatu perjanjian (pengangkutan) dikatakan sah, bilamana unsur-unsur dalam pasal 1320 BW dipenuhi dalam suatu perjanjian (pengangkutan) yaitu :

1. Adanya *kata sepakat* atau *persetujuan kehendak* para pihak untuk mengikatkan diri, meliputi unsur-unsur persetujuan para pihak, syarat-syarat tertentu dan bentuk tertentu.

Syarat ini merupakan syarat pokok, karena tanpa adanya kata sepakat antara para pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan, maka perjanjian pengangkutan secara otomatis tidak terjadi. Persetujuan kehendak adalah kesepakatan antara para pihak mengenai pokok perjanjian yang dibuat. Pokok perjanjian tersebut dapat berupa obyek perjanjian dan syarat-syarat perjanjian, apa yang dikehendaki oleh pihak yang satu juga dikehendaki oleh pihak yang lain, yang mana mereka menghendaki sesuatu kepentingan yang sama secara timbal balik. Persetujuan kehendak ini sifatnya bebas, artinya benar-benar atas kemauan secara sukarela para pihak, tanpa adanya unsur paksaan dari pihak manapun. Pernyataan kehendak itu dapat dinyatakan secara tegas, namun bisa juga secara diam-diam, maksudnya melalui tingkah laku atau hal-hal lain yang mengungkapkan pernyataan kehendak para pihak. Hal ini adalah untuk menetapkan hak dan kewajiban kedua belah pihak, jika terjadi perselisihan atau sengketa dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan.

2. Syarat *kecakapan* para pihak untuk membuat suatu perjanjian, yang meliputi unsur para pihak dalam perjanjian.

Dalam suatu perjanjian pengangkutan pada dasarnya terkandung dua subyek hukum yaitu pihak pengangkut dan penumpang. Pihak pengangkut setidak-tidaknya merupakan badan hukum yang segalanya dilindungi oleh

hukum serta mempunyai kecakapan untuk berbuat dan bertanggung jawab dalam segala hal mengenai usahanya. Pihak penumpang, jika perseorangan maka harus memiliki persyaratan untuk dapat bertindak secara hukum (misalnya : sehat pikiran, dewasa serta mempunyai kemampuan untuk melaksanakan perjanjian pengangkutan, atau orang tersebut dinyatakan cakap untuk melaksanakan perbuatan dimuka umum). Namun kenyataannya dalam kegiatan pengangkutan orang, dalam hal ini angkutan MPU terdapat anak-anak yang belum cakap melakukan perbuatan hukum telah mengadakan perikatan berupa perjanjian pengangkutan. Menurut kebiasaan yang berlaku dimasyarakat, pada hakikatnya anak-anak mengadakan perjanjian pengangkutan itu setelah mendapatkan kuasa atau restu atau kepercayaan penuh dari orang tua/walinya yang mewakili anak-anak itu. Jadi hal ini bukanlah suatu penyimpangan dari Undang-undang, bahkan hal ini telah sesuai dengan Undang-undang.

3. Syarat adanya *suatu hal tertentu*, sebagai pokok perjanjian atau obyek perjanjian baik berupa benda maupun berupa suatu prestasi tertentu, dan obyek ini dapat berwujud atau tidak berwujud.

Syarat ini menentukan bahwa sesuatu yang akan diperjanjikan harus jelas artinya, dan harus dijelaskan apa yang menjadi obyek para pihak dalam mengadakan perjanjian pengangkutan. Berdasarkan syarat ini akan diketahui apa saja hak dan kewajiban para pihak.

4. Syarat adanya *suatu sebab atau kausa yang halal*, yang mendasari perjanjian itu, yaitu meliputi unsur tujuan yang akan dicapai.

Syarat ini menentukan bahwa suatu perjanjian pengangkutan yang dibuat dengan tujuan yang tidak bertentangan atau melanggar ketentuan-ketentuan Perundang-undangan yang berlaku, ketertiban umum, kesusilaan, kepatutan dan kebiasaan yang berlaku umum dimasyarakat.

Dua syarat pertama tersebut diatas disebut sebagai *syarat subyektif*, karena lebih banyak berhubungan dengan para pihak atau subyek yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Dalam hal ini, jika tidak dipenuhi maka salah satu pihak mempunyai hak untuk meminta supaya perjanjian itu dibatalkan, sehingga akibat hukumnya "*dapat dibatalkan*".<sup>16</sup> Dua syarat berikutnya disebut sebagai *syarat obyektif*, karena lebih banyak menyangkut pada obyek perjanjian yang berupa barang atau benda tertentu. Apabila syarat obyektif ini tidak terpenuhi, maka perjanjian pengangkutan menjadi "*batal demi hukum*".<sup>17</sup> Jadi secara yuridis dari semula dianggap tidak ada perjanjian pengangkutan dan tidak ada pula perikatan antara pihak pengangkut dengan penumpang.

### **3. Kewajiban dan Hak antara Pihak Pengangkut dengan Penumpang**

Setiap perjanjian menimbulkan perikatan (*verbinten*) bagi para pihak, yaitu adanya keterikatan atas kewajiban untuk melakukan hal-hal (*prestasi*) yang telah disepakati dalam perjanjian sebagaimana ditetapkan dalam pasal 1233 BW. Dalam perjanjian pengangkutan dengan MPU, setelah adanya kata sepakat dari kedua belah pihak maka lahirlah perikatan yang menimbulkan hak dan kewajiban

---

<sup>16</sup> Hari Saherodji, *op.cit.*, h. 89.

<sup>17</sup> *Ibid.*

pada masing-masing pihak secara timbal balik. Dimana kedua hal tersebut harus dipenuhi oleh kedua belah pihak selama proses pengangkutan berlangsung.

Pelaksanaan hak dan kewajiban para pihak ini telah diatur dalam Peraturan Perundang-undangan yang berlaku, khususnya untuk angkutan darat diatur dalam UULLAJ. Namun disamping itu para pihak diperbolehkan untuk bersepakat menambah aturan-aturan itu yang berlaku bagi perjanjian pengangkutan tersebut baik secara tertulis ataupun secara lisan, tetapi perubahan atau penambahan aturan ini tidak boleh bertentangan dengan asas umum hukum pengangkutan.

### **3.1 Kewajiban dan hak pengangkut mobil penumpang umum**

Adapun kewajiban-kewajiban pengusaha angkutan selaku pihak pengangkut kendaraan MPU yang harus dilaksanakan adalah :

1. Pengangkut berkewajiban untuk memberi bantuan kepada korban kecelakaan akibat penyelenggaraan pengangkutan tersebut. Diterangkan dalam pasal 31 ayat (1) UULLAJ yaitu :

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

2. Pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat tertentu yang menjadi tujuan penumpang dengan selamat. Hal ini sesuai dengan pasal 43 ayat 1 UULLAJ yang menyatakan :

Pengusaha angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

3. Pengangkut wajib mengembalikan ongkos angkutan apabila selama pengangkutan berlangsung terjadi gangguan yang bukan diakibatkan oleh kesalahan penumpang, yang mengakibatkan alat angkutan tidak dapat dipergunakan dengan baik atau terjadi pembatalan pemberangkatan kendaraan umum. Seperti yang disebutkan dalam pasal 44 UULLAJ sebagai berikut :

Pengusaha angkutan umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang, jika terjadi pembatalan pemberangkatan kendaraan umum.

4. Pengangkut berkewajiban untuk mengganti segala kerugian yang diderita oleh penumpang karena berhubungan dengan pengangkutan itu, yang terjadi akibat kelalaian atau kesalahan pengangkut. Hal ini termaktub pada pasal 45 ayat (1) UULLAJ, sesuai dengan adanya "*Prinsip Presumption of Liability*" yakni :

Pengusaha angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga, karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

5. Pengangkut wajib mengansuransikan tanggung jawabnya dengan menarik dana atau sumbangan dari penumpang untuk dana kecelakaan lalu lintas jalan, sebagaimana tercantum dalam pasal 46 ayat (1) UULLAJ menyatakan :

"Pengusaha angkutan umum wajib mengansuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 45 ayat (1)".

Demikian pula disebutkan dalam UU No.33/1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang, pasal 5:

Paling lambat pada tanggal 27 dari setiap bulan, pengusaha dari perusahaan-perusahaan kendaraan tersebut pada pasal 3 ayat (1) sub a sudah harus menyetorkan hasil penerimaan uang iuran wajib dari para penumpang kepada Dana pertanggungjawaban melalui Bank atau Badan Asuransi yang ditunjuk oleh Menteri.

Disamping kewajiban-kewajiban tersebut diatas yang harus dilaksanakan, maka pihak pengangkut juga memiliki hak-hak sebagai wewenangnya, antara lain :

1. Pengangkut berhak untuk menerima ongkos angkutan sesuai dengan tarif yang telah ditentukan (vide pasal 43 ayat (1) UULLAJ).
2. Pihak pengangkut berhak menolak untuk memberikan atau membayar ganti rugi jika ia dapat membuktikan bahwa kerugian itu tidak disebabkan oleh kesalahannya atau orang-orang yang bekerja padanya (pasal 87 ayat (1) KEPMEN No. KM. 35 Tahun 2003 jo pasal 45 ayat (1) UULLAJ).

Adapun bunyi pasal 87 ayat (1) KEPMEN No. KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum adalah :

Pengusaha angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena meninggal dunia atau luka-luka yang timbul dari penyelenggaraan angkutan, kecuali apabila dapat membuktikan bahwa meninggal atau lukanya penumpang disebabkan oleh suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya atau karena kesalahan penumpang sendiri.

3. Pengangkut berhak menurunkan penumpang atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat, jika penumpang atau barang yang



diangkut membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan, sebagaimana disebut dalam pasal 47 UULLAJ yaitu :

Pengusaha kendaraan umum dapat menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat, apabila ternyata penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan.

### **3.2 Kewajiban dan hak penumpang mobil penumpang umum**

Disamping kewajiban dan hak pengangkut, pihak penumpangpun memiliki kewajiban dan hak yang sama tingginya. Adapun kewajiban-kewajiban penumpang pada angkutan MPU yaitu :

1. Penumpang wajib membayar biaya pengangkutan sesuai dengan tarif yang telah ditentukan sebagai kontraprestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh perusahaan angkutan ( vide pasal 43 ayat (1) UULLAJ).
2. Penumpang wajib membayar iuran dana kecelakaan penumpang. Pada umumnya iuran tersebut telah termasuk dalam ongkos atau tarif angkutan. Kewajiban ini diatur dalam pasal 3 ayat (1) sub a Undang-undang No.33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang yaitu :

Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan.

Dari rumusan tersebut diatas, setiap penumpang diwajibkan mengadakan perjanjian pertanggunganan kecelakaan penumpang melalui perusahaan angkutan yang bersangkutan dengan membayar iuran yang dibuktikan

dengan harga karcis, yang sudah meliputi iuran sebagai premi kepada PT. A.K. Jasa Raharja. Dengan demikian pada saat seseorang menjadi penumpang, maka penumpang yang bersangkutan tidak hanya menutup perjanjian pengangkutan saja, tetapi sekaligus menutup perjanjian pertanggung jawaban kecelakaan penumpang.

3. Penumpang wajib mematuhi semua peraturan yang telah dibuat dan ditetapkan oleh pengangkut. Penumpang harus tertib demi keamanan dan keselamatan diri sendiri dan penumpang lainnya, karena pihak penumpang telah mengikatkan dirinya dalam perjanjian pengangkutan dengan pihak pengangkut.

Berdasarkan ketentuan pasal 1338 ayat (1) BW bahwa “Semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-undang bagi mereka yang membuatnya”, dan pasal 1338 ayat (3) BW menyebutkan pula bahwa “Persetujuan-persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik”, maka dengan lahirnya perjanjian pengangkutan, pihak pengangkut maupun penumpang harus melaksanakan perjanjian tersebut dengan itikad baik, yang berarti pihak penumpang menjadi terikat dan harus mau menerima peraturan-peraturan yang dibuat oleh pengangkut.

Sedangkan hak-hak yang dapat diterima oleh penumpang MPU antara lain :

1. Penumpang berhak mendapat penggantian biaya akibat kerugian karena kecelakaan dalam penyelenggaraan pengangkutan (vide pasal 31 ayat (1) UULLAJ).

2. Penumpang berhak menerima pengembalian ongkos angkutan apabila selama pengangkutan berlangsung terjadi gangguan yang bukan diakibatkan oleh kesalahan penumpang, yang mengakibatkan alat angkutan tidak dapat dipergunakan dengan baik atau terjadi pembatalan pemberangkatan kendaraan umum (vide pasal 44 UULLAJ).
3. Penumpang berhak menerima tiket atau karcis angkutan setelah membayar biaya angkutan kepada pengangkut (bila dalam bentuk tertulis, sebagaimana bunyi pasal 43 ayat (2) UULLAJ) yaitu :

Karcis penumpang atau Surat angkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadinya perjanjian angkutan dan pembayaran biaya angkutan.
4. Penumpang berhak untuk mendapatkan ganti rugi atas kerugian atau kecelakaan yang menimpa dirinya selama berlangsungnya proses pengangkutan yaitu sejak diangkutnya penumpang sampai ke tempat tujuan yang telah disepakati dalam perjanjian (vide pasal 45 ayat (1) jo (3) UULLAJ).
5. Penumpang berhak untuk mendapatkan pelayanan pengangkutan oleh pengangkut dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan aman dan selamat. Disamping itu penumpang juga berhak mendapatkan pelayanan yang sebaik-baiknya.

### BAB III

## TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT

### MOBIL PENUMPANG UMUM TERHADAP PENUMPANG

### DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN

#### 1. Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan Orang dengan Mobil Penumpang Umum

Tanggung jawab pengangkut dalam suatu perjanjian pengangkutan merupakan wujud dari pelaksanaan kewajiban utama bagi seorang pengangkut, yaitu untuk menyelenggarakan pengangkutan orang yang dipercayakan kepadanya dari tempat asal sampai tujuan dengan selamat atau aman dan utuh. Kesiapan dan kesanggupan pengangkut untuk mengangkut dan mengantar penumpang merupakan sesuatu yang diharapkan oleh pengguna jasa angkutan. Kewajiban pengangkut ini, menimbulkan sifat pada tanggung jawab pengangkut yakni *sifat preventif dan represif*.<sup>18</sup>

Sifat pertanggung jawaban hukum pengangkut secara *Preventif* dalam arti bahwa pengangkut harus selalu berupaya untuk menyiapkan segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan pengangkutan tersebut dengan sebaik-baiknya, baik yang berkaitan dengan keadaan maupun perlengkapan alat angkutnya juga peranakbuahan serta penanganan dari penyelenggaraan

---

<sup>18</sup> Samsari Boentoro dan Wuri Adriyani, *Diktat II Hukum Pengangkutan*, Hasil Perkuliahan, Universitas Airlangga, Surabaya, 10 Juni 2003, h. 6.

pengangkutan itu sendiri. Sifat preventif ini merupakan upaya pencegahan dengan tujuan menghindari dan mengurangi atau memperkecil kemungkinan terjadinya bahaya maupun kerugian atas orang atau barang yang diangkut oleh pengangkut selama terjadi bahaya dalam proses pengangkutan. Hal ini dapat diwujudkan dengan pelaksanaan kewajiban pengangkut untuk menyelenggarakan pengangkutan dengan aman.

Pengertian sifat *Represif* dari pertanggung jawaban hukum pengangkut adalah bilamana pengangkut sudah berdaya upaya melakukan upaya preventif (berupa mencegah, menghindari, serta mengurangi atau memperkecil terjadinya kerugian dalam hal terjadinya bahaya selama pengangkutan) sedemikian rupa, tetapi masih terjadi kerugian pada barang atau orang yang diangkutnya. Sesuai dengan sifat represif, maka pengangkut wajib bertanggung jawab untuk mengganti kerugian tersebut dalam bentuk pembayaran ganti rugi sesuai dengan ketentuan jumlah perhitungan yang diderita orang atau barang yang diangkut. Dengan demikian sifat represif diwujudkan untuk menyelenggarakan pengangkutan secara utuh.

Dalam pelaksanaan pertanggung jawaban hukum pengangkut yang dapat diterapkan sehubungan dengan adanya kewajiban pengangkut untuk mengangkut penumpang dengan selamat sampai tujuan dan terkait dengan pembayaran ganti rugi atas kerugian barang atau orang selama pengangkutan berlaku prinsip-prinsip tanggung jawab yang secara garis besar dapat dibagi menjadi dua kategori besar yaitu :<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> *Ibid*, h. 6-8.

1. **Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute/presumption of liability*)**, yang berarti bahwa selamanya pengangkut dianggap secara yuridis bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi selama pengangkutan yang diakibatkan oleh bahaya apapun serta berapapun besar kerugian yang dideritanya. Terhadap prinsip ini, ternyata besarnya tanggung jawab pengangkut tampak jauh tidak seimbang dengan upah angkut yang diterima oleh pengangkut. Mengenai hal ini Undang-undang memberi pengurangan atau pengecualian dari tanggung jawab tersebut yaitu dengan menyebutkan beberapa jenis bahaya tertentu, dimana akibat kerugian yang ditimbulkannya mungkin bukan menjadi tanggung jawab pengangkut. Kemungkinan ini adalah bila pengangkut dapat membuktikan oleh bahaya tertentu yang dikecualikan oleh Undang-undang pada masing-masing jenis angkutan pada umumnya :<sup>20</sup>

- a. Cacat sendiri barang atau orang yang diangkut;
- b. Karena keadaan yang memaksa/*overmacht*/*force majeure*/keadaan yang selayaknya tidak dapat dicegah;
- c. Kesalahan/kealpaan pengirim/ekspediter/penumpang.

Batasan terhadap peniadaan (pengurangan/pengecualian) tanggung jawab ini juga diatur dan sesuai dengan pasal 29 UULLAJ yaitu :

- a. Adanya keadaan yang memaksa (*overmacht*) yang tidak dapat dielakkan atau diluar kemampuannya;
- b. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga;

---

<sup>20</sup> Contoh Pengaturan dalam hal ini adalah **Pasal 91 KUHD**, untuk pengangkutan laut.

- c. Disebabkan gerakan orang dan atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Dengan demikian, terjadinya bahaya tertentu yang dikecualikan oleh Undang-undang tersebut diatas, tidaklah secara otomatis membebaskan pengangkut dari kewajiban membayar ganti rugi atas kerugian yang ditimbulkan oleh bahaya-bahaya tertentu, melainkan pengangkut tetap dibebani pembuktian untuk membuktikan bahwa dirinya tidak bertanggung jawab secara hukum atas kerugian barang atau orang yang diangkut yang terjadi sebelum dan sesudah terjadinya bahaya yang dikecualikan oleh Undang-undang. Prinsip ini kemudian dikenal dengan prinsip tanggung jawab praduga (*presumption of liability*), yaitu pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu.<sup>21</sup> Pengertian “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan, pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut. Prinsip ini dijumpai dalam pasal 87 ayat (1) KEPMEN No. KM. 35 Tahun 2003 dan pasal 468 ayat (2) KUHD yang menentukan bahwa :

---

<sup>21</sup> Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, h. 40.

“apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali jika dia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya...”.

Prinsip tanggung jawab mutlak ini dapat dikesampingkan melalui perjanjian peniadaan tanggung jawab artinya bahwa Undang-undang membolehkan para pihak untuk bersepakat mengurangi tanggung jawab pengangkut atas kerugian orang atau barang yang diangkutnya. Namun perjanjian dengan pengurangan tanggung jawab pengangkut ini harus memenuhi syarat - syarat sebagai berikut :<sup>22</sup>

- a. Kesepakatan kedua belah pihak;
- b. Tidak dilarang Undang-undang atau peraturan-peraturan yang berlaku untuk jenis pengangkutan tersebut, dalam arti diperbolehkan oleh Undang-undang;
- c. Tidak mengakibatkan pengangkut tidak memenuhi kewajiban atau prestasinya secara sengaja atau tidak jujur;
- d. Tidak menghapuskan sama sekali tanggung jawab pengangkut.

Undang-undang juga membatasi tanggung jawab pengangkut sampai jumlah tertentu atas kerugian barang atau orang yang diangkut.

## 2. *Prinsip tidak bertanggung jawab (presumption of non liability)* yaitu

Bahwa pengangkut selalu dianggap tidak bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi pada barang bawaan penumpang selama pengangkutan, karena pada dasarnya barang bawaan penumpang tersebut ada dibawah pengawasan

---

<sup>22</sup> Samsari Boentoro dan Wuri Adriyani, *op.cit.*, h. 8.



penumpang. Prinsip ini hanya berlaku untuk jenis angkutan pengangkutan barang. Undang-undangpun pada prinsip ini memberikan pengecualian pemberlakuannya yaitu bahwa pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian pada barang bawaan penumpang, jika penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut diakibatkan oleh kesalahan pengangkut ataupun orang-orang yang bekerja untuknya (pegawainya).

Sebagaimana dijelaskan dalam bab sebelumnya, bahwa perjanjian pengangkutan MPU terbentuk sejak adanya kata sepakat antara pihak pengangkut dengan penumpang, baik secara tertulis maupun secara lisan. Kesepakatan tersebut ditandai dengan adanya perbuatan naiknya penumpang ke dalam MPU, maka sejak saat itu pula berarti bahwa ada persetujuan untuk membayar ongkos angkutan seperti yang telah ditetapkan. Berkaitan dengan hal tersebut, maka pihak pengangkut MPU telah setuju mengikatkan dirinya untuk mengangkut penumpang sampai ke tempat tujuan dengan selamat. Namun dalam pelaksanaannya, dapat saja terjadi sesuatu yang tidak diinginkan oleh penumpang, misalnya penumpang tidak dapat diangkut ke tempat tujuan dengan selamat yang disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan pihak pengangkut yaitu adanya perbuatan melanggar hukum dari pihak pengangkut, misalnya sampai mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Adapun faktor-faktor penyebab timbulnya kecelakaan dalam pengangkutan MPU antara lain :<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> *Hasil Wawancara* dengan Pejabat DLLAJ Wilayah VIII, Kabupaten Pamekasan, 10 Maret 2004

▪ *Faktor hambatan dari dalam :*

1. *Faktor manusia*, yakni karena adanya kesalahan atau kelalaian atau kurang hati-hatinya manusia (dalam hal ini ditekankan pada pihak pengangkut) dalam mengoperasikan kendaraannya. Misalnya, mengangkut melebihi ketentuan, pengemudi dalam keadaan mengantuk sehingga tidak bisa memperhatikan rambu-rambu lalu lintas, yang akhirnya mengakibatkan kecelakaan.
2. *Faktor kendaraan*, yakni karena adanya kesalahan teknis pada alat angkutan, dimana keadaan kendaraan yang tidak layak pakai/laik jalan sebagai alat angkutan umum. Misalnya, rem dan lampu mobil tidak berfungsi sebagaimana mestinya, ban tipis dan lain-lain.
3. *Faktor jalan*, yakni karena sarana jalan yang tidak turut mendukung penyelenggaraan pengangkutan dengan aman. Misalnya jalan licin dan bergelombang, tidak ada rambu-rambu lalu lintas dan lain sebagainya.

▪ *Faktor hambatan dari luar :*

4. *Faktor alam*, yakni kecelakaan yang terjadi karena adanya keadaan memaksa (*Overmacht*), dimana kerugian itu terjadi karena suatu bahaya yang selayaknya tidak dapat dicegah terjadinya oleh manusia normal. Misalnya, bencana alam (banjir, angin kencang) dan lain-lain.

Pada dasarnya pelaku suatu perbuatan melanggar hukum tidak dapat melepaskan diri dari tanggung jawab yang dibebankan kepadanya. Apabila seseorang telah menimbulkan kerugian pada orang lain sebagai akibat perbuatannya yang melanggar hukum, maka wajiblah ia untuk mengganti

kerugian tersebut. Hal ini sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam pasal 1365

BW :

Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.

Dari rumusan pasal tersebut terlihat pertanggung jawaban pribadi si pelaku atas perbuatan melawan hukum yang dilakukannya. Selain itu Undang-undang mengenal pula pertanggung jawaban oleh bukan si pelaku perbuatan melawan hukum sebagaimana dimaksud dalam pasal 1367 ayat (1) BW :

Seseorang 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 oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya.

Dengan prinsip tanggung jawab diatas, maka dapat dikategorikan lagi bahwa pertanggung jawaban bisa karena kesalahan dan juga karena risiko.

Adapun perbedaan diantara keduanya yaitu :<sup>24</sup>

1. **Pertanggung jawaban karena kesalahan** (vide pasal 1365 BW sebagai aturan umum dan pasal 28 UULLAJ sebagai aturan khususnya). Pada dasarnya, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu, pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut, beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut.<sup>25</sup>  
Jadi kewajiban untuk mengganti rugi hanyalah bilamana ada kesalahan

---

<sup>24</sup> Mariana Sutadi, "*Tanggung Jawab Perdata dalam Kecelakaan Lalu lintas*", *Varia Peradilan*, Tahun VI / No. 67, April 1991, h. 113-116

<sup>25</sup> Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, h. 37.

pada si pelaku perbuatan melawan hukum dan perbuatan tersebut dapat dipertanggung jawabkan padanya, sehingga dalam pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas tidak dengan sendirinya membuat si pelaku bertanggung jawab atas kecelakaan yang karenanya kemudian terjadi, akan tetapi untuk itu disyaratkan pula kecelakaan tersebut disebabkan oleh kesalahannya. Tetapi disini tanggung jawab itu timbul tidak saja karena perbuatan melanggar hukum yang dilakukannya melainkan juga akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh orang lain asalkan ada hubungan hukum diantara mereka, sebagaimana dimaksud dalam pasal 1367 ayat (3) BW (tanggung jawab majikan atas perbuatan melanggar hukum bawahannya, dikenal sebagai tanggung jawab risiko).<sup>26</sup> Akibatnya terdapat pengecualian terhadap asas tentang siapa yang wajib membayar ganti rugi seperti yang dimaksud oleh pasal 1365 BW, diatur dalam pasal 1367 BW.

2. ***Pertanggung jawaban karena risiko*** (vide pasal 1367, khususnya ayat (3) BW), dimana Undang-undang menunjuk orang-orang yang bertanggung jawab atas kerugian yang timbul bukan salahnya. Menurut pasal 1367 ayat (3) BW yang pertama-tama bertanggung jawab atas kesalahan bawahannya adalah majikan, dan untuk pertanggung jawaban tersebut disyaratkan adanya hubungan yang cukup antara kesalahan bawahan tersebut dengan tugas yang dibebankan kepadanya. Kerugian yang ditimbulkan oleh perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pekerja,

---

<sup>26</sup> J. H. Nieuwenhuis, *op.cit.*, h. 135.

yang penyebab kerugian itu berada dalam lingkungan hubungan kerja adalah demi kepastian berhasilnya tuntutan ganti rugi. Jelaslah sudah bahwa kerugian yang timbul dalam kecelakaan lalu lintas karena salahnya si pengemudi kendaraan bermotor yang sedang menjalankan tugasnya menjadi tanggung jawab majikannya. Hal ini berarti bahwa perbuatan melanggar hukum harus terjadi pada waktu jam kerja dan harus terdapat hubungan kerja antara perbuatan tersebut dan tugas yang diberikan kepadanya. Oleh karena itu apabila sopir tersebut telah melakukan suatu perbuatan melanggar hukum dalam pelaksanaan tugasnya sebagai bawahan dari suatu perusahaan angkutan yang menimbulkan kerugian pada korban atau penumpang maupun pihak ketiga, dimana antara pengemudi sebagai bawahan atau karyawan dan pemimpin perusahaan yang bertindak sebagai majikan terdapat hubungan kerja yang sebelumnya telah diadakan perjanjian kerja, maka yang harus bertanggung jawab adalah majikan. Hal ini terkait dengan sifat hubungan hukum antara seorang subyek perbuatan melanggar hukum dengan orang lain ada dua macam, yaitu sifat pengawasan atas seorang subyek itu yang diletakkan atas pundak orang lain, dan sifat pemberian kuasa oleh orang lain kepada subyek itu untuk menarik orang lain itu dalam risiko perekonomian dari perbuatan melawan hukum.<sup>27</sup> Jadi berdasarkan dua sifat hubungan hukum tersebut, yaitu sifat pengawasan dan sifat pemberian kuasa dengan risiko perekonomian, maka majikan bertanggung jawab atas kerugian yang

---

<sup>27</sup>Prodjodikoro Wirjono, *Perbuatan Melanggar Hukum*, Cet. VII, Sumur Bandung, Bandung, 1984.

timbul akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh bawahannya.

Mengenai tanggung jawab perusahaan angkutan ditentukan secara tegas di dalam pasal 45 ayat (1) UULLAJ yang berbunyi:

Pengusaha angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

Pasal 28 UULLAJ berbunyi sebagai berikut :

Pengemudi kendaraan bermotor bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan atau pemilik barang/atau pihak ketiga, yang timbul karena kelalaian atau kesalahan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor

Pasal 86 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, menyatakan :

“Pengusaha angkutan umum bertanggung jawab terhadap segala perbuatan orang yang dipekerjakannya dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan”.

Pasal 87 ayat (1) KEPMEN No. KM. 35 Tahun 2003 menyebutkan :

Pengusaha angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena meninggal dunia atau luka-luka yang timbul dari penyelenggaraan angkutan, kecuali apabila dapat membuktikan bahwa meninggal atau lukanya penumpang disebabkan oleh suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya atau karena kesalahan penumpang sendiri.

Dalam hal ini untuk mengetahui tanggung jawab pengangkut MPU yang berkaitan dengan pelanggaran lalu lintas termasuk kecelakaan lalu lintas, maka sebagai data pendukung penulisan skripsi ini saya mengambil Kecamatan Kota Pamekasan sebagai lokasi survei. Sehubungan dengan data yang diperoleh dari Balai Pelayanan DLLAJ Wilayah VIII Pamekasan, bahwa penyediaan sarana

angkutan MPU di Kecamatan Kota Pamekasan sejumlah 75 kendaraan umum. Namun realitanya dilapangan masih terdapat adanya beberapa sarana angkutan yang masih belum dapat dikatakan sempurna, misalnya dengan adanya MPU bukan umum (ilegal, dimana mobil plat hitam difungsikan untuk alat angkutan umum), dan juga dalam memuat penumpang terkadang melebihi ketentuan muat/sarat. Hal ini telah menunjukkan bahwa dalam penyediaan sarana angkutan umum atau dalam pelaksanaan pengangkutan di jalan banyak menyimpang dari ketentuan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan (*Data terlampir I*).

Dengan demikian untuk lebih jelasnya dapat dipadukan dengan hasil data pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas jalan yang terdapat di Kepolisian Resort Pamekasan, yang telah menunjukkan bahwa dalam hal pelaksanaan pengangkutan di jalan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun semakin meningkat (*Data terlampir II*). Berdasarkan data yang diperoleh tersebut, menunjukkan bahwa dengan banyaknya jumlah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas jalan, baik dari segi kendaraannya maupun dari segi muatannya, pihak pengangkut MPU di Kecamatan Kota Pamekasan masih belum dapat dikatakan bertanggung jawab dalam hal pengangkutan di jalan.

Ketentuan dan data yang diperoleh tersebut diatas, bahwa hal ini sejalan dengan prinsip tanggung jawab pengangkut yaitu prinsip pertanggung jawaban karena kesalahan dan praduga atas kerugian yang diderita penumpang, yang disebabkan oleh kelalaian pengangkut sendiri. Hal ini sebagaimana dijelaskan dalam pasal 45 ayat (1) jis 28 UULLAJ, pasal 86 dan 87 ayat (1) KEPMEN No. KM. 35 Tahun 2003, pasal 468 ayat (2) KUHD, pasal 1365 dan 1367 ayat (3)

BW, menyebutkan bahwa dalam pelaksanaan angkutan, keselamatan orang dan barang yang diangkut pada dasarnya berada dalam tanggung jawab pengangkut. Dengan demikian, maka kepada pengangkut dibebankan tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang diderita oleh penumpang, yang ditimbulkan karena pelaksanaan pengangkutan yang dilaksanakannya, yang disebut tanggung jawab mutlak (*absolute liability*), dengan pengecualian yang disebut tanggung jawab praduga (*Presumption of liability*), dimana pengangkut harus bertanggung jawab pada setiap kerugian yang menimpa penumpang tanpa ada suatu bentuk pengurangan atau peniadaan dari tanggung jawabnya, tetapi ternyata diberikan batasan terhadap tanggung jawab ini dengan menentukan keadaan-keadaan yang meniadakan tanggung jawab, yang mana telah dijelaskan didepan. Pengurangan atau peniadaan tanggung jawab bagi pengangkut diperkenankan oleh hukum, namun dengan batas-batas tertentu yang tidak sampai merugikan pihak penumpang. Pengurangan atau peniadaan tanggung jawab itu tidak akan mempunyai kekuatan hukum apabila bertujuan melenyapkan tanggung jawab sama sekali, karena dapat berakibat batal demi hukum.

## **2. Dasar Gugatan Ganti Rugi terhadap Pengangkut Mobil Penumpang Umum akibat Peristiwa Kecelakaan Lalu Lintas**

Pelanggaran terhadap Peraturan Perundang-undangan tentang lalu lintas dapat menyebabkan kecelakaan. Kecelakaan tersebut bisa diakibatkan oleh adanya faktor-faktor hambatan baik dari dalam maupun dari luar, sehingga nantinya akan melahirkan suatu kerugian bagi penumpang, kendaraan, pihak ketiga bahkan pada pengangkut sendiri. Hal ini dapat dijadikan sebagai alasan



bagi pihak penumpang untuk mengajukan gugatan pemenuhan haknya berdasarkan perjanjian pengangkutan MPU, dalam hal perusahaan angkutan tidak dapat memenuhi kewajibannya sehingga timbul kerugian di pihak penumpang. Gugatan ganti rugi berdasarkan asas adanya suatu kewajiban pengangkut yang harus mengangkut penumpang dengan selamat sampai tujuan (dengan kata lain adanya "*wanprestasi*" yaitu tidak ditepatinya suatu perjanjian atau kesepakatan yang telah dibuat), dan adanya wanprestasi ini didasarkan pada adanya pasal 1243 BW yang mengatur "Bahwa pihak yang melanggar perjanjian diharuskan membayar ganti rugi".

Disamping gugatan ganti rugi berdasarkan wanprestasi diatas, ada alternatif lain untuk mengajukan gugatan ganti rugi dengan berdasarkan adanya perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh pengangkut sebagaimana diatur dalam pasal 1365 jo pasal 1367 ayat (3) BW. Adapun Standarisasi ketentuan pasal 1365 BW bahwa suatu perbuatan itu dikatakan melawan hukum bila memenuhi unsur sebagai berikut :<sup>28</sup>

- a. Perbuatan yang menimbulkan kerugian itu bersifat melanggar hukum (Perbuatan melanggar hukum);
- b. Kerugian itu timbul sebagai akibat perbuatan tersebut (hubungan kausal);
- c. Pelaku tersebut bersalah (unsur kesalahan atau kelalaian);
- d. Norma yang dilanggar mempunyai "strekking" untuk mengelakkan timbulnya kerugian (relativitas).

---

<sup>28</sup> J. H. Nieuwenhuis, *op.cit.*, h.118.

Berkaitan dengan perjanjian pengangkutan MPU, maka tindakan pengangkut dapat dikatakan sebagai perbuatan melanggar hukum apabila memenuhi empat unsur diatas. Namun disamping itu, ada pula kecelakaan yang tidak diakibatkan oleh adanya perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh pihak pengangkut, sehingga pengangkut dibebaskan dari tanggung jawabnya, hal ini telah dibahas lebih rinci pada subbab sebelumnya.

Mengenai kewajiban hukum pengemudi kendaraan bermotor dalam UULLAJ diatur dalam pasal 23 ayat (1) jo 24 ayat (1), yaitu mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar serta berperilaku tertib dengan mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan kebebasan atau keselamatan lalu lintas untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Dengan adanya kewajiban-kewajiban tersebut, pengangkut MPU harus dapat melaksanakan kewajibannya agar tidak dikatakan perbuatannya melawan hukum.

Dengan demikian pengangkut bertanggung jawab atas segala kerugian baik materiil maupun immateriil yang disebabkan karena berhubungan dengan penyelenggaraan pengangkutan, kecuali bila pengangkut dapat membuktikan tentang adanya kemungkinan bahaya tertentu yang dikecualikan oleh Undang-undang sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya. Jadi dengan adanya tuntutan ganti rugi dari penumpang, maka besar pembuktian terletak diatas pundak pengangkut yaitu bahwa dia tidak lalai atau tidak salah dalam menyelenggarakan pengangkutan. Dalam hal ini sebagai contoh gugatan ganti rugi akibat kecelakaan lalu lintas yang pernah ada dan ditangani oleh Pengadilan Negeri Pamekasan

yakni Nomor Register Perkara : PDM-135 / 3 / Pamek / 01 / 1995 dengan Nomor Putusan : 07 / Pid.B / 1995 / PN. Pks.<sup>29</sup>

Dari uraian diatas, ada dua alternatif jalur hukum yang dapat dijadikan dasar gugatan yaitu gugatan berdasarkan perjanjian pengangkutan (adanya wanprestasi) dan gugatan perbuatan melawan hukum. Perbedaan antara kedua gugatan tersebut antara lain :

- a. Dari sudut tujuan, kedua macam gugatan ini sama-sama bertujuan untuk mendapatkan pembayaran uang ganti kerugian akibat kecelakaan dalam penyelenggaraan pengangkutan.
- b. Dari sudut beban pembuktian ada perbedaannya yaitu :
  - ✓ Terhadap penumpang dengan gugatan perbuatan melanggar hukum (vide pasal 1365 BW) harus membuktikan adanya unsur kesalahan atas perbuatan-perbuatan pengangkut yang bersifat melanggar hukum yang mengakibatkan kerugian secara langsung pada penuntut (penumpang). Hal ini terkait dengan adanya prinsip tanggung jawab kesalahan dan praduga, yang ada pada pundak pengangkut;
  - ✓ Bagi penuntut, dalam hal ini penumpang (Vide pasal 1243 BW, adanya wanprestasi dalam perjanjian pengangkutan), tidak perlu mendalilkan atau membuktikan adanya kesalahan atau kelalaian (perbuatan melawan hukum) pengangkut, tetapi cukup mendalilkan atau mengemukakan peristiwa-peristiwa yang berhubungan langsung

---

<sup>29</sup> Hasil survei, di Pengadilan Negeri Pamekasan, 31 Januari 2004.

(kausal) dengan kecelakaan yang menimbulkan kerugian. Hal ini terkait dengan adanya prinsip tanggung jawab mutlak dan kesalahan.

### **3. Penggantian Kerugian akibat Kecelakaan dalam Pengangkutan Mobil Penumpang Umum**

Rantai terakhir dari suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas dan merupakan bagian yang terpenting bagi pihak yang dirugikan dalam peristiwa tersebut adalah penggantian atas kerugian yang timbul karena kecelakaan itu. Pada dasarnya segala macam kerugian harus diganti sepenuhnya, kecuali dalam hal kerugian immateriil (idiil). Namun karena adanya ketentuan-ketentuan yang membatasi, maka dalam kenyataannya tidak seluruh kerugian diganti.

Cara menilai kerugian dengan baik tergantung pada jenis kerugian yang timbul dan kepuasan yang dapat diberikan, yang paling sederhana adalah jika kerugian yang timbul itu berupa berkurangnya nilai kekayaan, maka jalan keluarnya adalah penggantian dalam bentuk uang. Dalam kecelakaan lalu lintas, kerugian yang timbul karenanya juga dapat berupa kerugian dalam bentuk kekayaan yang didalamnya termasuk kerugian pada benda dan pada orang serta kerugian immateriil.

#### **3.1 Ketentuan pertanggung jawaban kecelakaan diri terhadap penumpang**

Dalam menghadapi masalah kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian pada penumpang ataupun pihak ketiga telah diuraikan pada bab sebelumnya, bahwa Pemerintah mengadakan program "*Jaminan Sosial*" melalui PT. A.K. Jasa Raharja yang memberikan perlindungan terhadap masyarakat selaku pengguna jasa yang mengalami

kerugian akibat kecelakaan lalu lintas. Perlindungan tersebut diatur dalam UU No. 33/1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan UU No. 34/1994 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Kedua Undang-undang tersebut mengatur tentang adanya jaminan sosial yaitu “Suatu bantuan sosial yang diberikan kepada masyarakat yang mengalami musibah dan menjadi korban sebagai akibat kecelakaan dalam menggunakan alat angkutan umum dan yang menjadi korban akibat kecelakaan lalu lintas jalan”. Mengenai pengertian “Dana pertanggungjawaban wajib kecelakaan penumpang” diatur dalam pasal 1 huruf c UU No. 33/1964 :

“Dana pertanggungjawaban wajib kecelakaan penumpang” ialah dana yang terhimpun dari iuran-iuran, terkecuali jumlah yang akan ditetapkan oleh Menteri untuk pembayaran ganti rugi akibat kecelakaan penumpang.

Pertanggungjawaban wajib kecelakaan penumpang itu adalah pertanggungjawaban yang bersifat wajib bagi setiap penumpang kendaraan bermotor umum, termasuk MPU. Setiap penumpang dari kendaraan tersebut diwajibkan mengadakan perjanjian pertanggungjawaban kecelakaan penumpang, dimana penumpang yang bersangkutan harus membayar premi (iuran wajib) kepada PT. A.K. Jasa Raharja melalui pengangkut. Pembayaran premi dilaksanakan oleh pihak pengangkut yang bersangkutan, yang dilakukan bersamaan dengan pembayaran ongkos angkutan penumpang. Selanjutnya pengangkut (pengusaha angkutan umum) tersebut memberikan atau menyetorkan pertanggungjawaban jawab seluruh hasil pungutan iuran wajib para penumpang kepada PT. A.K. Jasa Raharja setiap bulannya paling lambat tanggal 27, tetapi dalam prakteknya dilapangan pengusaha MPU menyetorkan

premi tersebut setiap tahun, yang bersamaan dengan berlakunya atau perpanjangan STNK.<sup>30</sup> Berkaitan dengan iuran wajib yang sudah terhimpun tersebut merupakan dana untuk memberikan jaminan pertanggungan kecelakaan diri kepada korban kecelakaan (penumpang) alat angkutan umum yang mengalami kerugian baik berupa kerugian materiil maupun kerugian immateriil.

Korban yang berhak mendapatkan santunan asuransi menurut UU No. 33 / 1964 adalah setiap penumpang yang sah dari alat angkutan penumpang umum yang telah membayar iuran wajib dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang untuk tiap perjalanan yang ditempuhnya. Pemberian jaminan pertanggungan kecelakaan diri berlangsung selama penumpang yang sah berada di dalam alat angkutan yang disediakan oleh pengangkut untuk jangka waktu antara saat penumpang naik kendaraan yang bersangkutan di tempat berangkat dan saat turunnya dari kendaraan tersebut ditempat tujuan. Hak atas dana santunan kecelakaan penumpang kendaraan bermotor umum ini diatur dalam pasal 10 ayat (1) huruf a PP No. 17/1965. Pengertian "Dana" menurut UU No. 34/1964 tentang dana pertanggungan wajib kecelakaan lalu lintas jalan adalah :

Dana yang terhimpun dari sumbangan wajib, yang dipungut dari para pemilik/pengusaha alat angkutan lalu lintas jalan dan yang disediakan untuk menutup akibat keuangan karena kecelakaan lalu lintas jalan korban/ahli waris yang bersangkutan.

---

<sup>30</sup> *Hasil Wawancara* dengan Kepala PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja Perwakilan di Kecamatan Kota Pamekasan, 23 Maret 2004.

Besarnya premi berbeda-beda menurut jenis alat angkutan umum yang ditumpanginya. Perbedaan tersebut berdasarkan pada sitnya yaitu :<sup>31</sup>

- Tujuh (7) sit = Rp. 180.000,00 setiap tahun;
- Sembilan (9) sit = Rp. 280.000,00 setiap tahun;
- 12 sit = Rp. 300.000,00 setiap tahun;
- 13 sit keatas = Rp. 396.000,00 setiap tahun.

Sedangkan besarnya jumlah pembayaran ganti kerugian (santunan asuransi) yang diberikan pada masing-masing premi diatas sama yaitu :<sup>32</sup>

1. Santunan meninggal dunia karena akibat langsung dari kecelakaan, bagi ahli waris korban yang meninggal dunia memperoleh Rp.10.000.000,00;
2. Santunan untuk cacat tetap sesuai dengan sifat/tingkat cacat tetapnya menurut keterangan atau penetapan yang berwenang karena akibat langsung dari kecelakaan memperoleh maksimal Rp.10.000.000,00;
3. Santunan untuk penggantian biaya-biaya perawatan dan pengobatan karena menderita luka-luka sesuai dengan kuitansi asli dari rumah sakit dokter dan apotek karena akibat langsung dari kecelakaan tersebut memperoleh maksimal Rp.5.000.000,00;

---

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> **KEPMEN Keuangan No. 415/KMK.06/2001 jo NO. 416/KMK.06/2001**, tentang Penetapan Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang, dan Penetapan Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

4. Santunan berupa biaya penguburan korban yang meninggal dunia akibat langsung kecelakaan kepada pihak yang menguburkannya (tanpa adanya ahli waris) sebesar Rp. 1.000.000,00.

Dengan demikian jika dalam pengangkutan MPU tersebut terjadi kecelakaan yang mengakibatkan penumpang mati atau luka ataupun mendapat cacat tetap, maka penumpang (sebagai korban) atau ahli warisnya (janda/dudanya atau; anak-anaknya atau; orang tuanya) yang sah dapat menuntut ganti kerugian (santunan) dari PT. A.K. Jasa Raharja. Berdasarkan data yang diperoleh, ternyata pihak Jasa Raharja dalam melaksanakan pembayaran santunan ganti rugi akibat kecelakaan lalu lintas sebagai kewajibannya telah dilaksanakan dengan baik dan diserahkan kepada yang berhak yaitu korban atau ahli waris yang sah (*Data terlampir III*).

Setelah penumpang memperoleh pembayaran ganti rugi dari PT. A.K. Jasa Raharja tidak berarti pengangkut lepas dari tanggung jawab, karena ternyata bahwa pembayaran ganti kerugian pertanggung jawaban berdasarkan pasal 14 PP No. 17/1965, tidak mengurangi tanggung jawab dari pengangkut dan atau pihak lain yang dapat dipersalahkan menurut hukum pidana dan perdata. Dengan demikian penumpang sesudah menerima uang ganti kerugian dari PT. A.K. Jasa Raharja, namun masih berhak untuk menuntut ganti kerugian kepada pengangkut, bila ada alasan untuk itu. Hal ini sesuai dengan penjelasan pada sub bab sebelumnya. Berdasarkan hasil data yang diperoleh dari pengusaha angkutan MPU di Kecamatan Kota Pamekasan, bahwa pengangkut tersebut secara tidak langsung memberikan bantuan atau santunan terhadap pihak



korban atau ahli waris korban yang meninggal akibat kecelakaan, sesuai dengan kemampuan pengangkut yang bersangkutan dengan kecelakaan itu. Bantuan atau santunan ini dapat berupa sejumlah uang, beras serta biaya pengobatan dan perawatan secukupnya, bahkan biaya penguburan.<sup>33</sup>

Dengan dasar ini, apabila santunan asuransi yang telah diberikan PT. A.K. Jasa Raharja jumlahnya kurang dari kerugian nyata pihak korban, maka korban atau ahli warisnya masih berhak mengajukan gugatan ganti rugi terhadap pengangkut sesuai dengan tanggung jawab yang ada padanya. Jadi jelaslah bahwa penumpang yang mengalami kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kelalaian/kesalahan pengemudi yang sedang menjalankan kendaraan angkutan milik perusahaan, disamping memperoleh ganti rugi (santunan) dari PT. A.K. Jasa Raharja juga dapat menuntut ganti rugi kepada perusahaan angkutan yang bertanggung jawab atas sisa kerugian yang belum tertutupi oleh santunan asuransi.

Menurut UU No. 33 dan No. 34 Tahun 1964 jis PP No. 17 dan No. 18 Tahun 1965, jaminan sosial berupa santuan asuransi hanya diberikan kepada para korban kecelakaan lalu lintas jalan yang dijamin/terjamin oleh kedua Undang-undang beserta Peraturan Pemerintahnya. Jadi hak masyarakat atas santunan asuransi tersebut hanya diberikan kepada :

- 1) Setiap penumpang yang sah dari alat angkutan umum, baik yang melalui darat, laut maupun udara, yang telah membayar/melunasi iuran

---

<sup>33</sup> *Hasil Wawancara* dengan Pelaksana Angkutan (Pengusaha Angkutan Mobil Penumpang Umum) di Kecamatan Kota Pamekasan, 10 Maret 2004.

wajib dana pertanggung jawaban kecelakaan penumpang untuk tiap perjalanan yang ditempuhnya dengan pembuktian :

- a. Kupon/karcis iuran wajib Jasa Raharja; atau
  - b. Telah membayar ongkos/tiket angkutan yang bersangkutan, dimana iuran wajib telah disatukan pembayarannya dengan ongkos angkutan; atau
  - c. Pengusaha angkutan penumpang umum telah membayar jatah kupon/karcis iuran wajib dan pertanggung jawaban penumpang bagi penumpangnya kepada PT. A.K. Jasa Raharja, yang menjadi korban akibat kecelakaan yang dialami oleh alat angkutan umum yang ditumpanginya selama dalam perjalanan.
- 2) Setiap orang yang berada diluar alat angkutan lalu lintas jalan yang menjadi korban akibat kecelakaan dari penggunaan alat angkutan umum tersebut (misalnya kendaraan atau orang atau pejalan kaki atau dokar/sais dalam posisi yang benar, yang bukan sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas).

Selain risiko yang dijamin dan terjamin oleh Undang-undang dalam hal pemberian santunan asuransi terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan pada saat berada dalam perjalanan dengan menggunakan alat angkutan umum, juga terdapat risiko yang dikecualikan oleh Undang-undang. Hal ini seperti yang tercantum dalam pasal 13 PP. No. 17 dan No. 18 Tahun 1965.

### **3.2 Faktor yang mempengaruhi penggantian kerugian pada asuransi wajib kecelakaan penumpang**

#### ***(1) Saat kecelakaan terjadi :***

Dalam pemenuhan kewajiban sebagai penanggung PT. A.K. Jasa Raharja, sangat memerlukan suatu kepastian apakah kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan si korban mati atau cacat itu telah terjadi pada saat-saat yang telah ditentukan oleh Pemerintah untuk dapat ditanggung. Sebaliknya juga pada saat terjadinya kecelakaan itu merupakan salah satu faktor yang menentukan, apakah pihak penumpang yang mendapat kecelakaan itu mempunyai hak untuk menuntut ganti kerugian kepada PT. A.K. Jasa Raharja.

Sehubungan dengan itu dalam PP No. 17/1965 telah diadakan ketentuan mengenai saat-saat terjadinya kecelakaan itu, yaitu diatur dalam pasal 10 ayat (1) huruf a :

Dalam hal kendaraan umum : “antara saat penumpang naik kendaraan yang bersangkutan di tempat berangkat dan saat turunnya dari kendaraan tersebut di tempat tujuan”.

Apabila kecelakaan terjadi sudah diluar saat yang telah ditentukan oleh pasal 10 ayat (1) huruf a tersebut, maka PT. A.K. Jasa Raharja tidak lagi berkewajiban untuk mengganti kerugian dan sebaliknya pihak yang cacat atau cedera atau ahli waris dari orang yang meninggal tidaklah mempunyai hak atas penggantian kerugian.

***(2) Sifat-sifat yang terdapat pada diri penumpang :***

Masih terdapat beberapa faktor yang dapat dipakai sebagai bahan pertimbangan oleh Pemerintah untuk menentukan apakah sudah sewajarnya seorang penumpang yang mendapat kecelakaan itu dibantu oleh Pemerintah atau tidak. Dalam hal mencegah penyalahgunaan dari orang-orang tertentu dan menghilangkan keragu-raguan yang dapat timbul pada pihak PT. A.K. Jasa Raharja, maka Pemerintah telah menetapkan beberapa hal yang tidak ditanggung oleh PT. A.K. Jasa Raharja yang berhubungan dengan sifat-sifat yang terdapat pada diri penumpang sendiri.

Hak-hak atau sifat tersebut diatur dalam pasal 13 PP No. 17/1965 yang pada pokoknya menentukan :

- a) Adanya kesengajaan atau percobaan pada pihak korban, termasuk bunuh diri ataupun kesengajaan lainnya.
- b) Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada waktu korban sedang :
  1. Mabok atau tidak sadar;
  2. Melakukan perbuatan kejahatan;
  3. Atau pun diakibatkan oleh atau terjadi karena korban mempunyai cacat badan atau keadaan/rohaniah luar biasa lain.

***(3) Telah mendapat bantuan dari Pemerintah berdasarkan pertanggung jawaban kecelakaan lalu lintas jalan***

Apabila seseorang telah mendapat bantuan Pemerintah dalam hal dia menjadi korban suatu kecelakaan lalu lintas dimana dia bukan

sebagai penumpang kendaraan angkutan umum melainkan sebagai orang yang berada di luar alat angkutan lalu lintas jalan yang mendapat kecelakaan, maka dia tidak akan ditanggung lagi oleh Jasa Raharja. Hal ini dengan jelas ditentukan di dalam pasal 13 huruf a PP No. 17/1965 yang menyebutkan :

Pertanggung yang dimaksud pada pasal 10 diatas, tidak menjamin hal-hal sebagai berikut :

- a) Jika korban/ahli warisnya telah dapat jaminan berdasarkan UU No. 34/1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

### **3.3 Prosedur pengajuan santunan kecelakaan**

Prosedur untuk mendapatkan santunan kecelakaan lalu lintas menurut UU No. 33/1964 jo PP No. 17/1965 pasal 17, adalah kecuali hal-hal yang ditentukan dan syarat-syarat dalam pasal ini untuk tuntutan-tuntutan ganti kerugian pertanggung tentang dana pertanggung wajib kecelakaan dan Peraturan Pemerintah ini, berlaku peraturan pembuktian menurut hukum acara perdata biasa. Pelaksanaan pemberian santunan pada penumpang MPU atau ahli warisnya harus dapat direalisasikan secara mudah tanpa ada pembebanan ataupun pungutan biaya kepada pihak yang berhak untuk mendapatkan santunan dari PT A.K. Jasa Raharja, maka harus melalui suatu proses yang melibatkan beberapa instansi yang terkait dengan kecelakaan tersebut. Dengan demikian proses pelaksanaan pemberian santunan itu diharapkan dapat membantu melayani tuntutan pemberian santunan kepada yang berhak, hal ini diatur dalam pasal 15 ayat (1) PP No. 17/1965.

Badan atau instansi pembantu yang terkait dengan peristiwa kecelakaan menurut pasal 15 ayat (2) PP No. 17/1965 ialah :

1. Pengusaha/pemilik alat angkutan, misalnya Perusahaan MPU;
2. Instansi Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Keuangan berdasarkan persetujuan dengan menteri yang bersangkutan, misalnya Kepolisian dibagian kecelakaan lalu lintas, instansi Pemerintahan khusus aparat desa dan Camat setempat dari pihak atau ahli warisnya yang bersangkutan, serta instansi Pengadilan Negeri jika terdapat hal-hal yang menyangkut perkara dikemudian hari, baik yang berhubungan dengan perkara pidana maupun perdata dari pihak-pihak yang bersangkutan.
3. Pihak-pihak lain yang dapat ditunjuk oleh PT. A.K. Jasa Raharja, misalnya Rumah Sakit Umum/Dokter yang memeriksa korban kecelakaan.

Bantuan dari instansi-instansi diatas tersebut dimaksudkan dalam hal pemberian keterangan-keterangan mengenai kecelakan itu sendiri, tetapi juga mengenai diri korban dan lain sebagainya. Dengan adanya keterangan itu pihak Jasa Raharja memperoleh keyakinan bahwa orang yang mengajukan tuntutan penggantian kerugian itu berhak menerima penggantian kerugian. Adapun pihak-pihak yang berhak untuk mendapatkan santunan dari PT. A.K. Jasa Raharja dijelaskan dalam pasal 12 PP No. 17/1965.

Tata cara untuk memperoleh santunan dari PT.A.K. Jasa Raharja dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas yaitu :<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> *Hasil Wawancara* dengan Kepala PT. (Persero) Asuransi Kecelakaan Jasa Raharja, Perwakilan Pamekasan, 23 Maret 2004.

1. Adanya laporan dari Kepolisian bahwa telah terjadi kecelakaan lalu lintas jalan (sesuai dengan kewenangan masing-masing);
2. Petugas Jasa Raharja terdekat yang berwenang berhubungan dengan kecelakaan itu, mengutip data kecelakaan tersebut setiap hari (pada masing-masing Kepolisian);
3. Data dari pengutipan kecelakaan tadi, ditindak lanjuti oleh petugas Jasa Raharja dengan cara :
  - membuat surat pemberitahuan bahwa korban kecelakaan lalu lintas itu berada dalam jaminan (baik yang dijamin oleh UU No. 33 atau 34 tahun 1964), dalam arti memberitahukan akan haknya si korban;
  - untuk korban yang meninggal dunia yang berada dalam jaminan kedua Undang-undang tadi, maka petugas Jasa Raharja mendatangi rumah korban atau ahli waris korban untuk membantu kelengkapan persyaratan penerimaan santunan "*Program Jemput Bola*"
4. Pengisian formulir pengajuan santunan "*model K*" yang berisikan keterangan-keterangan yang berhubungan dengan korban/pemohon ahli waris dari korban yang meninggal dalam kecelakaan untuk lebih jelas/tepat dan akurat dalam formulir tersebut, maka petugas Jasa Raharjalah yang mengisi sekaligus menandatangani.
5. Apabila korban tidak meninggal dan ternyata mengalami luka-luka (baik ringan/berat), maka harus disertakan kuitansi biaya perawatan dan pengobatan yang asli serta menyerahkan surat kesehatan yang

disediakan oleh pihak Jasa Raharja yang diisi oleh Dokter/Mantri kesehatan atau pihak yang berwenang lainnya.

6. Apabila korban mengalami cacat tetap, maka diperlukan surat keterangan Dokter yang merawat korban dan menjelaskan sifat kecacatan yang diderita korban tersebut.
7. Apabila korban meninggal, ahli waris harus menyertakan surat keterangan ahli waris korban yang meninggal yang diisi oleh Pamong Praja atau yang berwenang lainnya.
8. Setelah diisi formulir-formulir tersebut diserahkan kepada PT. A.K. Jasa Raharja selaku pihak penanggung.

Dengan demikian dapat dikatakan, bahwa adanya dua macam dokumen yang diperlukan dalam pengajuan santunan Jasa Raharja yaitu :

1) *Dokumen Dasar : (Data terlampir IV)*

- Laporan Polisi;
- Petugas Jasa Raharja akan membuat formulir pengajuan, diisikan sesuai dengan data laporan dari polisi tadi;
- Keterangan ahli waris diisi oleh Kepala Desa;
- Dalam hal meyakinkan korban meninggal akibat kecelakaan, maka dari Jasa Raharja ada Formulir keterangan kesehatan korban yang diisi oleh Rumah Sakit yang menangani korban tersebut.

2) *Dokumen Pendukung :*

- Kartu Keterangan Penduduk (KTP) ahli waris;
- Kartu Keluarga (KK) ahli waris;



■ Surat Nikah ahli waris dan lain sebagainya.

Sah tidaknya pengajuan tuntutan untuk memperoleh santunan itu harus dibuktikan dengan alat-alat bukti sesuai dengan pasal 17 PP No. 17/1965. Apabila pihak PT. A.K. Jasa Raharja timbul keragu-raguan akan identitas pemohon, maka pihak Jasa Raharja dapat menolak memberikan santunan sampai dapat dibuktikan lebih lanjut bahwa orang itulah yang benar-benar berhak atas santunan tersebut. Pengajuan santunan kepada PT. A.K. Jasa Raharja tersebut dapat dilakukan dalam waktu 6 bulan sejak terjadinya kecelakaan (vide pasal 16 PP No. 17/1965).

Dalam suatu kecelakaan yang dialami MPU yang menimbulkan korban, maka pihak Jasa Raharja tidak terlalu mempermasalahkan alat bukti berupa karcis penumpang, karena dalam pengangkutan orang dengan MPU ini tidak menggunakan karcis sebagai bukti pembayaran angkutan, sehingga penumpang tersebut tetap mendapat santunan asuransi bila terjadi kecelakaan. Begitu halnya dengan pihak lain yang bukan penumpang MPU, yang ikut menjadi korban dalam kecelakaan tersebut tetap mendapatkan santunan dari PT. A.K. Jasa Raharja (diatur dalam UU No. 34/1964 tentang Dana Pertanggunganaan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan).

Adanya pemberian santunan dari PT. A.K. Jasa Raharja terhadap penumpang akibat korban kecelakaan MPU tidak dapat membebaskan atau mengeluarkan tanggung jawab dari pihak pengangkut dan atau pihak lain yang dipersalahkan atas kecelakaan yang sudah terjadi (vide pasal 14 PP No. 17/1965). Hal ini karena pada dasarnya asuransi yang ditutup oleh pihak

penumpang melalui pengusaha alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan tidaklah sama dengan asuransi tanggung jawab yang harus ditutup oleh pihak pengangkut, artinya bahwa dengan diberikannya santunan oleh pihak Jasa Raharja tidak dapat dijadikan dasar bagi pihak pengangkut untuk tidak memberikan ganti rugi yang merupakan tanggung jawabnya terhadap penumpang atas kecelakaan yang terjadi.

Tuntutan yang dikabulkan oleh PT. A.K. Jasa Raharja akan diberitahukan kepada korban/ahli waris yang bersangkutan, untuk menerima realisasi dari penggantian kerugian dalam waktu yang telah ditentukan. Terhadap realisasi hak atas penggantian kerugian tersebut berlaku suatu ketentuan daluarsa untuk santunan kecelakaan bagi yang luka-luka atau cacat yaitu selama satu tahun. Khusus untuk yang meninggal santunan dapat diterima maksimal delapan hari dari tanggal kecelakaan, tapi biasanya sudah dapat diselesaikan dalam jangka waktu empat hari.

## BAB IV

### PENUTUP

#### 1. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian-uraian dan pembahasan permasalahan yang telah diketengahkan diatas, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Bahwa secara yuridis perjanjian pengangkutan orang dengan angkutan MPU dianggap sah terbentuk sejak adanya kata sepakat antara pihak pengangkut dengan penumpang, yang nantinya akan melahirkan suatu hak dan kewajiban pada masing-masing pihak. Hal ini sesuai dengan sifat perjanjian pengangkutan yaitu konsensual, timbal balik, pelayanan berkala dan hubungan sejajar. Dengan demikian perjanjian pengangkutan telah terbentuk secara sah sesuai dengan ketentuan Pasal 1320 BW dan bentuknya dapat secara lisan/tertulis sesuai dengan *Asas Kebebasan Berkontrak* (vide Pasal 1338 BW).
- b. Kewajiban utama pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dengan selamat, aman dan utuh. Namun dalam penyelenggaraan pengangkutan tentu saja tidak akan luput dari adanya risiko kecelakaan lalu lintas, yang nantinya melahirkan kerugian baik materiil maupun immateriil. Berdasarkan *Prinsip Tanggung Jawab Mutlak* (*absolute/Presumption Of Liability*), maka pengusaha angkutan MPU bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang. Dimana penyebab terjadinya kecelakaan atau kerugian tersebut karena

kelalaian/kesalahan atau adanya perbuatan melanggar hukum dari pihak pengangkut dalam pelaksanaan pengangkutan di jalan. Prinsip pertanggung jawaban ini bisa karena kesalahan dan juga karena risiko, hal ini sesuai dengan pasal 45 ayat (1) jjs 28 UULLAJ, pasal 86 dan 87 ayat (1) KEPMEN No. KM. 35 Tahun 2003, pasal 468 ayat (2) KUHD, pasal 1365 dan 1367 ayat (3) BW. Atas dasar semakin banyaknya jumlah moda angkutan umum dan meningkatnya jumlah pelanggaran serta kecelakaan lalu lintas jalan, yang banyak menimbulkan kerugian khususnya korban manusia, yang dilakukan oleh pelaksana angkutan MPU baik dari segi kendaraan maupun muatannya, maka pihak pengangkut masih belum dapat dikatakan bertanggung jawab dalam hal pengangkutan di jalan. Dengan demikian, dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas perlu adanya ketentuan yang memberikan perlindungan bagi korban kecelakaan. Dan sebagai tindak lanjut pertanggung jawaban pengangkut MPU, maka perlu adanya ketentuan tentang kewajiban mengasuransikan tanggung jawabnya kepada PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Adapun eksistensi PT. A.K. Jasa raharja ini, untuk membayar penggantian atas kerugian yang timbul akibat kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian walaupun PT. A.K. Jasa Raharja telah membayar ganti rugi atas kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas kepada korban (penumpang), namun tidak membebaskan atau mengurangi tanggung jawab pengangkut.

## 2. SARAN

Dengan adanya permasalahan yang telah diuraikan dalam bab pembahasan, maka saran yang dapat saya berikan sebagai bahan pertimbangan dan masukan yaitu :

- a. Dalam hal meningkatkan adanya rasa tanggung jawab pelaksana angkutan di darat, diperlukan adanya disiplin tanggung jawab secara pribadi karena akan menciptakan disiplin secara nasional. Dengan demikian akan melahirkan suatu tanggung jawab pelaksana angkutan yang tinggi, maka secara otomatis pelanggaran lalu lintas semakin dapat ditekan/diperkecil.
- b. Diusahakan bagi pihak pengusaha terhadap pekerjanya jangan dilakukan penekanan masalah penyetoran uang pendapatan, karena hal ini dapat berakibat pada pelaksanaan pengangkutan yang kurang efektif sehingga tidak lagi memperhatikan keamanan dan kenyamanan yang dapat dirasakan oleh pihak penumpang yang sedang diangkut.
- c. Dalam masalah ganti kerugian bagi pihak korban, maka pihak pengangkut atas dasar tanggung jawab yang tinggi wajib dan perlu untuk mengikutsertakan asuransi kecelakaan secara khusus dalam hal pengangkutan bagi penumpang yang sedang diangkut.
- d. Perlu ditingkatkan sistem pengawasan dan pengendalian operasional dari petugas (DLLAJ, Polisi, Kejaksaan dan Pengadilan Negeri), baik dari segi teknis maupun administratifnya, supaya kendaraan yang dioperasikan untuk angkutan umum dikatakan laik jalan, sehingga akan dapat menekan dan memperkecil tingkat pelanggaran lalu lintas jalan.

- e. Perlu adanya sosialisasi keberadaan Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan, guna meningkatkan kesadaran, pengetahuan, pemahaman dan pengamalan bagi pihak pengangkut baik dari segi pengusaha angkutan maupun pekerjanya dalam penyelenggaraan pengangkutan di jalan dengan penuh tanggung jawab tinggi. Disamping itu juga perlu adanya sosialisasi mengenai Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Lalu lintas oleh pihak PT. A.K. Jasa Raharja dalam prosedur perolehan santunan ganti kerugian akibat kecelakaan lalu lintas jalan.

## DAFTAR PUSTAKA

### **BUKU :**

- Hamzah, Andi, *Kamus Hukum*, Graha Indonesia, Cet.I,Agust 1986.
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Cet. III, 1998.
- Nieuwenhuis, J.H., *Pokok-pokok Hukum Perikatan*, terjemahan Djasadin Saragih, Universitas Airlangga, Surabaya, Januari 1985.
- Prodjodikoro, Wirjono, *Perbuatan Melanggar Hukum*, Cet. VII, Sumur Bandung, Bandung, 1984.
- Saherodji, Hari, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Penerbit Aksara Baru, Jakarta, Cet. I, Januari 1980.
- Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-undang Hukum perdata*, Cet. XIX, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, April 1985.
- , *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, Cet. XV, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, April 1985.
- Badan Pembinaan Hukum Nasional (BPHN), *Simposium Hukum Angkutan Darat dan Laut*, Penerbit Binacipta, Semarang, 27-29 Juli 1978
- Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, Jakarta, 1988.

### **DIKTAT / MAJALAH HUKUM :**

- Adriyani, Wuri, *Diktat Hukum Pengangkutan*, Hasil Perkuliahan, Universitas Airlangga, Surabaya, 9 September 2003.
- Boentoro, Samsari dan Wuri Adriyani, *Diktat II Hukum Pengangkutan*, Hasil Perkuliahan, Universitas Airlangga, Surabaya, 10 Juni 2003.
- Hernoko, Yudha, A., *“Dasar-Dasar Hukum Kontrak”, Pelatihan Hukum Pra Profesi Contract Drafting*, Surabaya, 12-14 April.
- Sutadi, Mariana, *“Tanggung Jawab Perdata dalam Kecelakaan Lalu lintas”, Varia Peradilan*, Tahun VI / No. 67, April 1991.

**PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN :**

***Undang-undang No. 14 Tahun 1992***, tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, B.P. Dharma –Bhakti Group.

***Undang-Undang No. 13 Tahun 1980***, tentang Jalan.

***Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964***, tentang Dana pertanggung jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, dan Dana Pertanggung jawaban Wajib Kecelakaan Lalu lintas Jalan, PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja.

***Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993***, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, B.P. Dharma –Bhakti Group.

***Peraturan Pemerintah No. 17 dan 18 Tahun 1965***, tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, dan Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja.

***Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 35 Tahun 2003***, tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Agustus 2003.

***Keputusan Menteri Keuangan No. 415/KMK.06/2001***, tentang Penetapan Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/Penyeberangan, Laut dan Udara.

***Keputusan Menteri Keuangan No. 416/KMK.06/2001***, tentang Penetapan Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.



## LAMPIRAN - LAMPIRAN

### Lampiran I



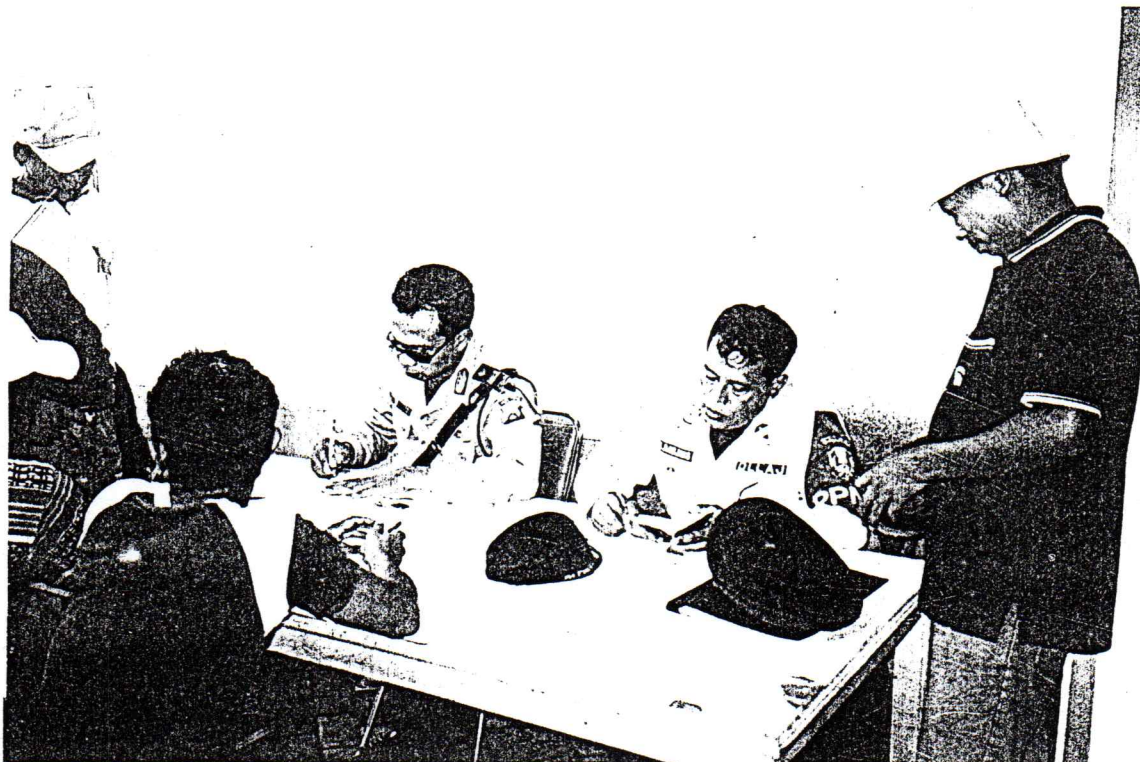
Operasi Gabungan yang dilakukan oleh pihak DLLAJ dan Kepolisian, melakukan pemeriksaan terhadap kelengkapan surat-surat mengemudi, baik dari segi kendaraan, pengemudi maupun muatannya



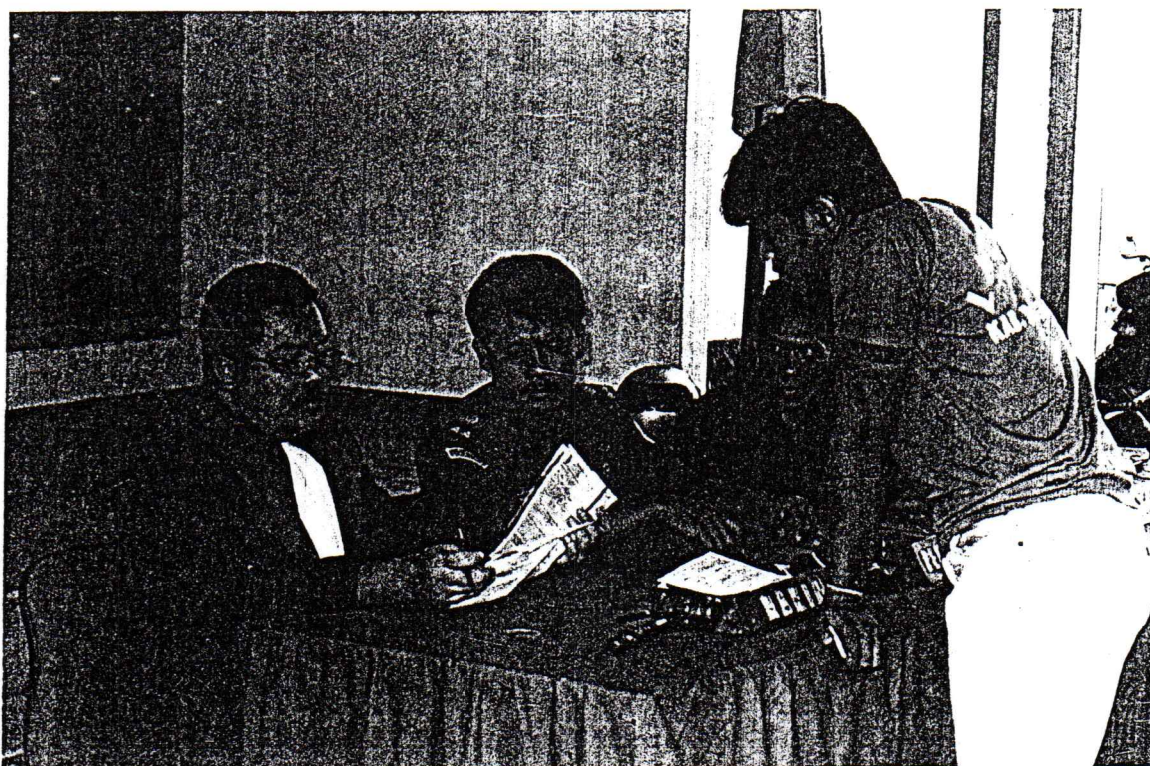
Operasi Gabungan yang dilakukan oleh pihak DLLAJ dan Kepolisian, yang menindak Mobil Penumpang Umum bukan umum (Plat Hitam), disamping itu mengangkut melebihi sarat yang telah ditentukan.

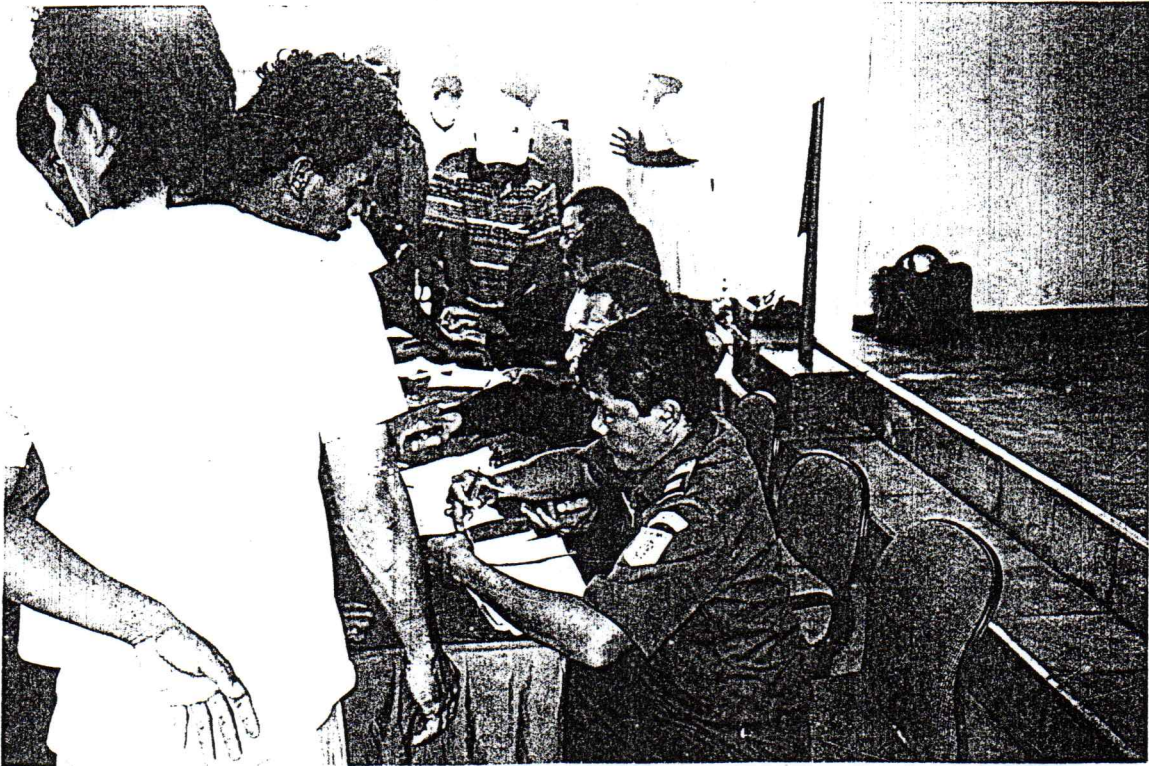


Contoh Kendaraan plat hitam yang digunakan sebagai alat angkutan umum



Operasi Gabungan di tempat yang dilakukan oleh pihak DLLAJ, Kepolisian, Kejaksaan, dan Pengadilan Negeri dalam menangani setiap pelanggaran lalu lintas jalan.





Operasi Gabungan di tempat yang dilakukan oleh pihak DLLAJ, Kepolisian, Kejaksaan, dan Pengadilan Negeri dalam menangani setiap pelanggaran lalu lintas jalan.



Lampiran II

DATA PELANGGARAN LALU LINTAS POLRES PAMEKASAN  
TAHUN 2001 S/D 2003

NO.	U R A I A N	TAHUN 2001	TAHUN 2002	TAHUN 2003	KET.
1.	MUATAN	158	176	375	
2.	KECEPATAN	-	-	-	
3.	MARKA / RAMBU	427	945	2.163	
4.	SURAT - SURAT	2.777	4.243	6.360	
5.	PERLENGKAPAN	322	391	958	
6.	HELEM / SABUK KESELAMATAN	2704	2.650	7.995	
	J U M L A H	6.433	8.405	17.851	

Pamekasan, 25 Maret 2004

KEPALA SATUAN LALU LINTAS

  
MAHMUD EFFENDI, SH

AJUN KOMSARIS POLISI NRP. 57030410

DATA KECELAKAAN LALU LINTAS POLRES PAMEKASAN  
TAHUN 2001 S/D 2003

NO.	URAIAN	TAHUN 2001	TAHUN 2002	TAHUN 2003	KET.
1.	JUMLAH LAKA	32	29	33	
2.	MENINGGAL DUNIA	38	26	32	
3.	LUKA BERAT	6	12	13	
4.	LUKA RINGAN	8	6	11	
	KERUGIAN MATERIAL	Rp. 93.525.000,-	Rp. 42.195.000,-	Rp. 55.540.000,-	

Pamekasan, 25 Maret 2004

KEPALA SATUAN LALU LINTAS



MAHMUD EFFENDI, SH.

AJUN KOMISARIS POLISI NRP. 57030410

**Lampiran III**

PT. JASA RAHARJA (PERSERO)  
PERWAKILAN PAMEKASAN

**DATA PEMBAYARAN KLAIM PERIODE TH.1999 S/D 2003**

URAIAN	TAHUN	SANTUNAN U.U. 33/1964		SANTUNAN U.U. 34/1964		SANTUNAN U.U. 33 & 34/1964	
		Jumlah Korban	Jumlah Santunan Rp.	Jumlah Korban	Jumlah Santunan Rp.	Jumlah Korban	Jumlah Santunan Rp.
M.D	1999	21	105,000,000	301	1,659,000,000	322	1,764,000,000
	2000	25	125,000,000	240	1,192,000,000	265	1,317,000,000
	2001	7	50,000,000	234	1,617,750,000	241	1,667,750,000
	2002	17	170,000,000	292	2,897,500,000	309	3,061,500,000
	2003	6	60,000,000	239	2,704,116,500	275	2,764,116,500
Luka-luka	1999	50	34,373,250	353	520,430,010	403	554,803,260
	2000	72	68,828,578	383	433,014,505	455	501,843,083
	2001	49	46,545,072	312	528,778,108	351	575,323,180
	2002	56	89,189,788	407	1,029,484,544	463	1,118,674,332
	2003	29	46,460,029	544	1,250,523,610	573	1,296,983,639
C.T	1999	0	1,750,000	19	258,750,000	19	260,500,000
	2000	0	-	0	10,250,000	6	10,250,000
	2001	0	325,000	0	20,725,000	0	21,050,000
	2002	0	1,500,000	0	55,550,000	0	57,050,000
	2003	0	9,225,000	0	54,875,000	0	64,100,000
Penguburan	1999	0	-	0	-	0	-
	2000	0	-	2	1,000,000	2	1,000,000
	2001	0	-	3	2,000,000	3	2,000,000
	2002	0	-	3	5,000,000	3	5,000,000
	2003	0	-	5	6,000,000	5	6,000,000
Total	1999	71	141,123,250	673	2,438,180,010	744	2,579,303,260
	2000	97	193,828,578	631	1,638,264,505	728	1,830,093,083
	2001	56	96,870,072	549	2,169,253,108	635	2,266,123,180
	2002	73	260,689,788	702	3,981,534,544	775	4,242,224,332
	2003	35	115,685,029	818	4,015,515,110	852	4,131,200,139





(Diisi oleh Dokter, Mantri Kesehatan atau yang Berwenang lainnya)

**1. Yang bertanda tangan dibawah ini :**

Nama :  
 Dari Rumah Sakit/Puskesmas/Balai Pengobatan :  
 Milik :  Pemerintah  Swasta  
 Alamat :

Menerangkan bahwa pada tanggal ..... telah memeriksa korban  
 kecelakaan akibat .....

Atas Nama :  
 Jenis kelamin :  Laki-laki  Perempuan Umur : thn  
 Alamat :

Keadaan korban :  Meninggal dunia  Luka berat  Luka Ringan  Cacat tetap

**2. Penjelasan keadaan korban :**

- a. Cedera yang diderita korban :
- b. Diagnosa :
- c. Tindakan pertolongan yang telah / akan dilakukan terhadap korban :

Tindakan Pertolongan	Tempat	Waktu
- Pertolongan pertama	di	Tanggal s.d
- Tindakan operasi	di	Tanggal s.d
- Perawatan	di	Tanggal s.d
- Berobat jalan	di	Tanggal s.d

**Penjelasan singkat tindakan operasi :**

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

Tanda tangan dan cap Pejabat/Instansi  
 Yang berwenang,

(Nama dan Jabatan ..... )

berikan tanda ✓



Formulir ini disediakan secara cuma-cuma oleh PT JASA RAHARJA (Persero)

**KETERANGAN AHLIWARIS**

(Diisi oleh Pamongpraja atau yang Berwenang lainnya apabila korban meninggal dunia)

**1. Yang bertanda tangan dibawah ini :**

N a m a :

Jabatan :

Menerangkan bahwa nama pada point 3 adalah benar sebagai ahliwaris korban pada point 2 dengan keterangan masing-masing sebagaimana dibawah ini ;

**2. Identitas Korban :**

Nama korban :

Jenis kelamin :

 Laki-laki Perempuan

Umur/tanggal lahir :

Status pernikahan :

 Nikah Janda Duda Belum Nikah

Alamat :

**3. Ahliwaris Korban :**

N a m a :

Hubungan dengan korban :

 Janda/Duda Anak Orang Tua Lainnya .....

Umur/tanggal lahir :

Alamat :

Surat Nikah/Kartu Kel. :

No.

Tgl.

Dikeluarkan di :

Kartu Tanda Penduduk :

No.

Tgl.

Dikeluarkan di :

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

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

Tanda tangan dan cap Pejabat/Instansi  
Yang berwenang,

(Nama dan Jabatan .....) )

 berikan tanda ✓

Formulir ini disediakan secara cuma-cuma oleh PT JASA RAHARJA (Persero)

### KETERANGAN TENTANG PEMERIKSAAN KORBAN KECELAKAAN

NAMA :

JENIS KELAMIN :  Pria  Wanita

UMUR :  Th

ALAMAT :

1. Keadaan korban :  Mati  Luka-luka  Cacat Tetap :
2. Sifat cacat atau luka-lukanya
3. Anggota badan manakah yang sudah dapat dipastikan menjadi cacat tetap, sifat dan fungsi / prosentase cacat tetapnya.
4. Anggota badan manakah yang sudah dapat dipastikan menjadi cacat tetap, tetapi pada saat ini belum dapat dipastikan.
5. Berapa lama kiranya diperlukan untuk mendapatkan kepastian mengenai hal sub. 4, tersebut diatas.
6. Anggota badan manakah yang dapat sembuh kembali atau pulih dan dalam waktu berapa lama.
7. Apakah korban perlu dirawat di Rumah Sakit dan untuk berapa lama.
8. Apakah korban dalam keadaan mabok, sakit jiwa atau tidak sadar pada waktu terjadi kecelakaan.
9. Apakah korban tersebut kidal
10. Sejak tanggal berapa Dokter mengurus korban tersebut
11. Keterangan lain yang perlu dikemukakan oleh Dokter. Sembuh atau masih berobat lebih lanjut.

Demikian keterangan ini dibuat dengan sejujur-jujurnya atas sumpah jabatan.

..... tgl.

Tanda tangan & Cap/Dokter/RS





MENTERI KEUANGAN  
REPUBLIK INDONESIA

**SALINAN**

KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR : 415 /KMK.06/2001

TENTANG

PENETAPAN SANTUNAN DAN IURAN WAJIB DANA  
PERTANGGUNGAN WAJIB KECELAKAAN PENUMPANG ALAT  
ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DI DARAT, SUNGAI/DANAU,  
FERRY/PENYEBERANGAN, LAUT DAN UDARA

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka memberikan perlindungan kepada penumpang sebagai akibat dari kecelakaan-kecelakaan yang terjadi selama di dalam alat angkutan yang ditumpanginya, dipandang perlu meningkatkan besarnya santunan yang diberikan kepada penumpang alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut serta di udara yang diimbangi dengan peningkatan besarnya Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang;
  - b. bahwa berhubung dengan itu, ketentuan mengenai santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/ penyeberangan, laut serta di udara sebagaimana ditetapkan dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 496/KMK.017/1997 perlu ditinjau kembali dan disesuaikan dengan perkembangan dewasa ini;
  - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan b di atas, perlu menetapkan Keputusan Menteri Keuangan tentang Penetapan Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/ Penyeberangan, Laut dan Udara;
- Mengingat :
1. Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 137; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2720);
  2. Undang-undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 13; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3467);
  3. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1965 Nomor 28);
  4. Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 1980 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum Jasa Raharja menjadi Perusahaan Perseroan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1980 Nomor 62);



MENTERI KEUANGAN  
REPUBLIK INDONESIA

5. Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 120; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3506) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 63 Tahun 1999 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 118; Tambahan Lembaran Negara Nomor 3861);
6. Keputusan Presiden Nomor 176/M Tahun 2001;
7. Keputusan Menteri Keuangan Nomor 337/KMK.011/1981 tentang Penunjukan Perusahaan Perseroan (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja untuk menyelenggarakan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Dana Kecelakaan Lalu-lintas Jalan;

MEMUTUSKAN

menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN TENTANG PENETAPAN SANTUNAN DAN IURAN WAJIB DANA PERTANGGUNGJAWABAN WAJIB KECELAKAAN PENUMPANG ALAT ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DI DARAT, SUNGAI/DANAU, FERRY/PENYEBERANGAN, LAUT DAN UDARA.

Pasal 1

- (1) Penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan selama berada di dalam alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, dan di laut atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan.
- (2) Jumlah santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut :
  - a. Ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah).
  - b. Penumpang yang mendapat cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dari besar santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf (a).
  - c. Penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter maksimum sebesar Rp 5.000.000,- (lima juta rupiah).



MENTERI KEUANGAN  
REPUBLIK INDONESIA

Pasal 2

- (1) Penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan selama berada di dalam alat angkutan penumpang umum di udara atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan.
- (2) Jumlah santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut.
  - a. Ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah).
  - b. Penumpang yang mendapat cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dari besar santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf (a).
  - c. Penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter maksimum sebesar Rp 25.000.000,- (dua puluh lima juta rupiah).

Pasal 3

Dalam hal penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan selama berada di dalam alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut dan udara tidak mempunyai ahli waris, kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan diberikan penggantian biaya penguburan sebesar Rp 1.000.000,- (satu juta rupiah).

Pasal 4

- (1) Setiap penumpang yang menggunakan alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/ penyeberangan, laut dan udara untuk setiap kali perjalanan diwajibkan membayar Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang.
- (2) Jumlah Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang untuk setiap penumpang yang menggunakan alat angkutan penumpang umum di darat, ditentukan sebagai berikut:
  - a. Kendaraan bermotor umum sebesar Rp 60,- (enam puluh rupiah).
  - b. Kereta api sebesar Rp 60,- (enam puluh rupiah).
- (3) Jumlah Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang untuk setiap penumpang yang menggunakan alat angkutan penumpang umum di sungai/danau, ditentukan sebagai berikut :



MENTERI KEUANGAN  
REPUBLIK INDONESIA

- a. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan sampai dengan Rp 250,- (dua ratus lima puluh rupiah) sebesar Rp 25,- (dua puluh lima rupiah).
  - b. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan di atas Rp 250,-(dua ratus lima puluh rupiah) sebesar Rp 60,- (enam puluh rupiah).
- (4) Jumlah luran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang untuk setiap penumpang yang menggunakan alat angkutan penumpang umum ferry/penyeberangan dan di laut, ditentukan sebagai berikut :
- a. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan sampai dengan Rp 750,- (tujuh ratus lima puluh rupiah) sebesar Rp 60,- (enam puluh rupiah).
  - b. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan di atas Rp750,- (tujuh ratus lima puluh rupiah) sampai dengan Rp 5.000,- (lima ribu rupiah) sebesar Rp 100,- (seratus rupiah).
  - c. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan di atas Rp5.000,- (lima ribu rupiah) sampai dengan Rp 10.000,-(sepuluh ribu rupiah) sebesar Rp 200,- (dua ratus rupiah).
  - d. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan di atas Rp10.000,- (sepuluh ribu rupiah) sampai dengan Rp25.000,- (dua puluh lima ribu rupiah) sebesar Rp 400,- (empat ratus rupiah).
  - e. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan di atas Rp25.000,- (dua puluh lima ribu rupiah) sebesar Rp1.000,- (seribu rupiah).
- (5) Jumlah luran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang untuk setiap penumpang yang menggunakan alat angkutan penumpang umum di udara sebesar Rp 5.000,- (lima ribu rupiah).

Pasal 5

Ketentuan mengenai santunan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dan luran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang di udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (5) hanya berlaku bagi penumpang perusahaan penerbangan nasional dengan rute perjalanan dalam negeri dan penumpang angkutan haji melalui udara.

Pasal 6

Tambahan santunan di atas jumlah santunan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 dan Pasal 2 Keputusan ini dapat dilakukan melalui penutupan asuransi atas dasar sukarela berdasarkan perjanjian pertanggungan tersendiri.





**Lampiran VI**

MENTERI KEUANGAN  
REPUBLIC INDONESIA

**SALINAN****KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA**

NOMOR : 416 /KMK.06/2001

**TENTANG**

**PENETAPAN SANTUNAN DAN SUMBANGAN WAJIB  
DANA KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN**

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka memberikan perlindungan kepada masyarakat sebagai akibat dari kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan, dipandang perlu meningkatkan besarnya santunan yang diberikan kepada setiap orang yang menjadi korban akibat kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan yang diimbangi dengan peningkatan besarnya Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan;
  - b. bahwa berhubung dengan itu, ketentuan mengenai santunan, dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan sebagaimana ditetapkan dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 497/KMK.017/1997 perlu ditinjau kembali dan disesuaikan dengan perkembangan dewasa ini;
  - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan b di atas, perlu menetapkan Keputusan Menteri Keuangan tentang Penetapan Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan;
- Mengingat :
1. Undang-undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 138; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2721);
  2. Undang-undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 13; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3467);
  3. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1965 Nomor 29);
  4. Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 1980 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum Jasa Raharja menjadi Perusahaan Perseroan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1980 Nomor 62);



MENTERI KEUANGAN  
REPUBLIK INDONESIA

5. Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 120; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3506 ) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 63 Tahun 1999 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 118; Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 3861);
6. Keputusan Presiden Nomor 176/M Tahun 2001;
7. Keputusan Menteri Keuangan Nomor 337/KMK.011/1981 tentang Penunjukan Perusahaan Perseroan (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja untuk menyelenggarakan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Dana Kecelakaan Lalu-lintas Jalan;

MEMUTUSKAN

menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN TENTANG PENETAPAN SANTUNAN DAN SUMBANGAN WAJIB DANA KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN.

Pasal 1

- (1) Korban kecelakaan lalu lintas jalan atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan.
- (2) Jumlah santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut :
  - a. Ahli waris dari korban yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah).
  - b. Korban yang mendapat cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 dari besar santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf (a).
  - c. Korban yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh santunan berupa penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter maksimum sebesar Rp 5.000.000,- (lima juta rupiah).



MENTERI KEUANGAN  
REPUBLIK INDONESIA

Pasal 2

Dalam hal korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas jalan tidak mempunyai ahli waris, kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan diberikan penggantian biaya penguburan sebesar Rp1.000.000,- (satu juta rupiah).

Pasal 3

- (1) Pengusaha/pemilik alat angkutan lalu lintas jalan diwajibkan membayar Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan setiap tahun.
- (2) Jumlah Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ditentukan sebagai berikut :
  - a. Sepeda motor 50 cc ke bawah, mobil ambulance, mobil jenazah dan mobil pemadam kebakaran dibebaskan.
  - b. Traktor, buldozer, forklift, mobil derek, excavator, crane dan sejenisnya sebesar Rp 10.000,-- (sepuluh ribu rupiah). 8.000 (25%)
  - c. Sepeda motor, sepeda kumbang dan scooter di atas 50 cc sampai dengan 250 cc dan kendaraan bermotor roda tiga sebesar Rp 19.000,-- (sembilan belas ribu rupiah). 10.000 (90%)
  - d. Sepeda motor dan scooter di atas 250 cc sebesar Rp 40.000,-- (empat puluh ribu rupiah). 10.000 (30%)
  - e. Pick up/mobil barang sampai dengan 2400 cc, sedan, jeep dan mobil penumpang bukan angkutan umum sebesar Rp70.000,-- (tujuh puluh ribu rupiah). 28.000 (150%)
  - f. Mobil penumpang angkutan umum sampai dengan 1600 cc sebesar Rp 40.000,-- (empat puluh ribu rupiah). 22.000 (122%)
  - g. Bus dan mikro bus bukan angkutan umum sebesar Rp75.000,-- (tujuh puluh lima ribu rupiah). 35.000 (100%)
  - h. Bus dan mikro bus angkutan umum, serta mobil penumpang angkutan umum lainnya di atas 1600 cc sebesar Rp 50.000,-- (lima puluh ribu rupiah). 30.000 (60,67%)
  - i. Truk, mobil tangki, mobil gandengan, mobil barang di atas 2400 cc, truk container dan sejenisnya sebesar Rp 80.000,-- (delapan puluh ribu rupiah). 45.000 (77,78%)



MENTERI KEUANGAN  
REPUBLIK INDONESIA

Pasal 4

Setiap jenis kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, dikenakan biaya penggantian pembuatan Kartu Dana/ Sertifikat sebesar Rp 3.000,-- (tiga ribu rupiah).

Pasal 5

- (1) Pelunasan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dilakukan selambat-lambatnya 3 (tiga) hari kerja setelah tanggal jatuh tempo pengesahan ulang tahunan atau pendaftaran/perpanjangan ulang Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Dalam hal pembayaran Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan dilakukan setelah melewati batas waktu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), maka dikenakan denda sebesar 100 % (seratus per seratus) dari jumlah Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan yang seharusnya dibayar.
- (3) Dengan tidak mengurangi berlakunya ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan (2), direksi perusahaan yang ditunjuk untuk menyelenggarakan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan ini dapat menyesuaikan batas waktu penetapan dan besar denda sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan dengan mempertimbangkan kondisi daerah setempat.

Pasal 6

Dalam hal di suatu daerah dilakukan pemutihan terhadap pajak kendaraan bermotor yang tertunggak untuk tahun yang lewat yang ditetapkan berdasarkan Keputusan Pemerintah Daerah setempat, direksi perusahaan yang ditunjuk untuk menyelenggarakan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan ini dapat menetapkan kebijakan keringanan pembayaran Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, Kartu Dana/Sertifikat dan denda Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan yang tertunggak untuk tahun yang lewat.

Pasal 7

Pada saat Keputusan Menteri Keuangan ini mulai berlaku, Keputusan Menteri Keuangan Nomor 497/KMK.017/1997 tentang Penetapan Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.



MENTERI KEUANGAN  
REPUBLIK INDONESIA

Pasal 8

Keputusan Menteri Keuangan ini mulai berlaku 30 hari setelah tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengumuman Keputusan Menteri Keuangan ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 17 Juli 2001

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA,

ttd


RIZAL RAMLI

Salinan sesuai dengan aslinya

Kepala Biro Umum

u.b.

Kepala Bagian Tata Usaha Departemen

  
Koemoro Warsito, S.H

NIP. 060041898