

SKRIPSI

WAHYU ADI HARTANTO

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG
BIS ANTAR KOTA BERKAITAN DENGAN
ASURANSI KERUGIAN JASA RAHARJA**



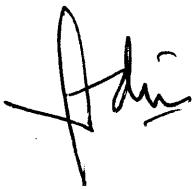
**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
S U R A B A Y A
2001**

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG
BIS ANTAR KOTA BERKAITAN DENGAN
ASURANSI KERUGIAN JASA RAHARJA**

SKRIPSI

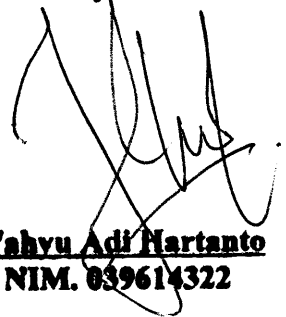
**DIAJUKAN UNTUK MELENGKAPI TUGAS DAN MEMENUHI
SYARAT-SYARAT GUNA MENCAPAI GELAR SARJANA HUKUM**

Dosen Pembimbing,



L. Budi Kagramanto, S.H., M.H., M.M.
NIP. 131 878 385

Penyusun,



Wahyu Adi Hartanto
NIM. 039614322

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2001**

Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan di hadapan Panitia Penguji

Pada tanggal, 17 September 2001

Panitia Penguji Skripsi :

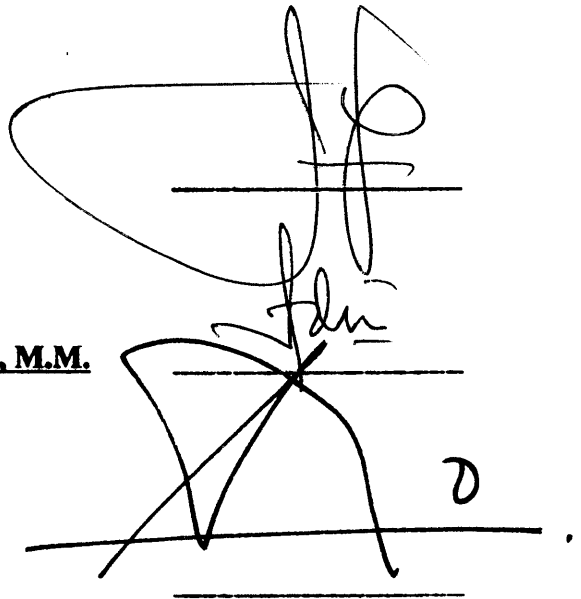
Ketua : Samzari Boentoro, S.H.

Anggota : 1. L. Budi Kagramanto, S.H., M.H., M.M.

2. A. Oemar Wongsodiwirjo, S.H.

3. Dra. Hj. Soendari Kabat, S.H., M.Hum.

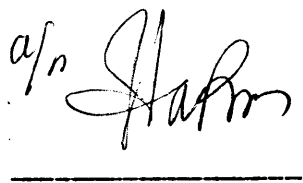
4. Agung Sujatmiko, S.H., M.H.



Handwritten signatures of the first two members of the examination committee, Samzari Boentoro and L. Budi Kagramanto, written over horizontal lines.



Handwritten signature of Dra. Hj. Soendari Kabat, written over a horizontal line.



Handwritten signature of Agung Sujatmiko, written over a horizontal line.

Skripsi ini ku-persembahkan untuk:

Ayahanda serta Ibunda-ku tercinta yang telah membimbingku dan menyayangiku, serta orang-orang tercintaku yang banyak memberi warna dan arti dalam lembar-lembar kehidupanku.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Segala puji dan syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT serta shalawat serta salam saya tujukan pada junjungan besar Nabi Muhammad SAW. Alhamdulillah, berkat rahmat dan hidayah-Nya penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan segala cobaan yang telah dilalui untuk meraih gelar Sarjana Hukum, pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya. Sekaligus diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran yang kelak dapat berguna bagi civitas akademika maupun masyarakat umum.

Pada kesempatan ini saya sampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Bapak L. Budi Kagramanto, S.H.,M.H., M.M. selaku dosen pembimbing saya, yang dengan segala kebaikan serta kesabarannya sudi untuk meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya dalam memberikan bimbingan serta arahan dalam penyelesaian skripsi ini. Terima kasih yang sebesar-besarnya juga saya sampaikan kepada Bapak Samzari Boentoro S.H. selaku Ketua Penguji dan Bapak A. Oemar Wongsodiwirjo, S.H., Ibu Dra. Hj. Soendari Kabat, S.H., M. Hum., serta Bapak Agung Sujatmoko, S.H., M.H. selaku tim Penguji saya yang telah dengan sabar dalam menguji skripsi ini dan memberi masukan serta saran yang bermanfaat untuk penyempurnaan skripsi ini. Tak lupa saya ucapkan terima kasih kepada seluruh

staf dosen dan dekan yang telah memberikan bimbingan dan ilmu yang sangat berguna dalam kegiatan akademik selama masa perkuliahan.

Terima kasih yang tak terhingga saya ucapkan kepada yang terhormat kedua orang tua yang sangat saya cintai, Bapak Mochamad Soekardie dan Ibu Munifah Iswati yang telah membesarkan, mendidik serta memberikan arahan-arahan dan bimbingan dengan seluruh kasih sayang dan kebaikan.

Terima kasih buat kakak-kakakku yang tercinta, Mas Eko dan Mbak Lenny, Mas Totok dan Mbak Atiek, Mbak Enny dan Mas Sugeng, Mbak Titik dan Mas Hari, atas segala dorongan semangat dan bantuan materi yang diberikan selama ini. Tak lupa juga buat semua keponakanku : Utari, Dana, Dinda, Lia, dan Aurel yang telah memberi warna dalam kehidupanku.

Juga kepada semua teman-temanku dari berbagai angkatan maupun universitas yang juga memberi bantuan berupa pemikiran, saran, spirit, waktu, tenaga, antara lain :

1. Keluarga Besar "PATIVA" : Bebal atas kebbaikannya, fasilitas, dan kekebalannya, Rio atas kebaikan dan fasilitasnya, Deni atas kebersamaan dan petualangannya, Heddy atas saran-saran dan ke"jenius"annya, Phietix atas kebersamaan dan dunia "dugem-nya", Havek atas kebersamaan dalam "Billy-nya", Indra atas segala bantuan selama nginep di Bandung dan kontak jodohnya. Juga Santi, Ivo, Sophie, atas kebaikan, kelucuan, serta kegiatan shoppingnya. Mbak Phietri dan mas Andik atas semua nasihatnya. Dan junior dari Pativa Rommy, Teddy, Risky.

2. Kepada keluarga om Winky Prayogo, keluarga om Bambang Prijambodo, keluarga om Sugiharto, keluarga om Djohar Arifin, keluarga om Suroto, keluarga om Saifudin Harahap, keluarga om Iwan Setiawan, serta keluarga om Dedi Suhajadi, saya ucapkan banyak terima kasih atas suasana yang akrab dan suasana kekeluargaan pada saat saya menginap maupun berkunjung kerumah, *I won't forget it.*
3. Teman-teman angkatan '96 : Eko "Landak" (thanks atas sumbangan pemikirannya), Ian, Adi "item", Prast, Siswanto "bung cis", Dwi, Doix, Brenk, Juni, Praja, Brahma, Erik (thanks atas semua wejangannya), Bebek, Hari, Ishak, Anton "wig", Anton Arif, Deny, Dhino, Hendra, Ronny, Noorman, Dawam, Ahmed, Imam, Karso, Ferry, Muchlis, Rivak, Kris "toki", Kaihatu, Sururi, Dani, Dickman, Goozie, Koko, Soleh, Gabe, Jo, Joko Sudarto, Dito, Embwer, echie, Erika, Dian, Erna, Woro, Chonita, Etiek "jujuk", Patrek, Devi, Oephie, Aniez, Dian "mamie", Icha (thanks semua kebaikan, juga pemberian bukunya), yulis, Asnah, Deasy, Nilam, Intan, Yuli, Nia, Yetty, Susi, Fatimah "nona", dan teman-teman lainnya yang mungkin kelupaan untuk menulis namanya (sepurane yo rek...).
4. Teman-teman angkatan Tua : Nanda, Onthink, Aldi, Aji, Achong, Zul, Ambon, Monthie, Andre, Dito, Roby, Doni, Bodhong, Halim, Joko "buthak", Arie "kepet", Herlambang, Alvin, Nganjuk, Totok, Bayu, Dita, Diah, Mimin, Weni, Nana, Monica, dan lain-lain.

5. Teman-teman angkatan '97 ke bawah : Maya (thanks a lot atas pinjaman bukunya), E-eng, Anisya (thanks atas kesempatan curhatnya), Nilam, Renie, Lila, Lia, Vena, Riski, Risvie, Yanti (thanks atas pinjaman skripsinya), Rully, Endah, Deasy, Retni, Riska, Lucky, Vian, Menik, Erry, Citra, Weni, Indri, Juni, Etza (thanks for bringing so much fun 'n joy), Shinta, Sari "milie", Ayu, Hasti, Nana, Windie, Tities. Dan untuk para Arjuna pencari "cinta" Nicko, Panca, Muhandas, Dhitos, Bimo, Hendro.
6. Anak-anak anggota KKN desa Kedung Sekar-Benjeng :Karso, Imam, Agus, Kautsar, Pak Ali, Sony, Indah, Arifiah, Hilal, Naning, Ni Made, dan lain-lain yang aku agak lupa namanya (sorry yo rek...).
7. Dan untuk semua teman-temanku yang lain dari angkatan 94 sampai angkatan 2001 yang tidak dapat aku sebutkan satu-persatu, aku mohon maaf yang sebesar-besarnya.

Wassalam mualaikum Wr. Wb.

Surabaya, 17 Agustus 2002

Penulis

Wahyu Adi Hartanto

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	viii
BAB I PENDAHULUAN	
1. Permasalahan : Latar belakang dan perumusannya	1
2. Penjelasan Judul	7
3. Alasan Pemilihan Judul	10
4. Tujuan Penulisan	11
5. Metodologi	11
a. Pendekatan Masalah	11
b. Sumber Bahan Hukum	12
c. Prosedur dan Pengolahan Bahan Hukum	12
d. Analisa Bahan Hukum	13
6. Pertanggung Jawaban Sistematika	13

BAB II. HAK DAN KEWAJIBAN PARA PIHAK DALAM PERJANJIAN PERTANGGUNGAN WAJIB KECELAKAAN PENUMPANG BIS ANTAR KOTA

1. Pengangkutan Penumpang dengan Menggunakan Bis	
antar Kota	15
1.1 Pembentukan Perjanjian Pengangkutan dengan Bis	
antar Kota	16
1.2 Kewajiban dan Hak Para Pihak dalam Pengangkutan	
Penumpang dengan Bis antar Kota	18
1.2.1 Kewajiban dan Hak Pengusaha Angkutan Bis	
antar Kota	18
1.2.2 Kewajiban dan Hak Penumpang Bis antar	
Kota.....	19
2. Syarat yang Berkaitan dengan Terjadinya Perjanjian	
Asuransi	23
3. Pembagian Perjanjian Asuransi berdasarkan Unsur	
Persesuaian Kehendak	23
4. Perjanjian Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang	30
4.1 Penanggung dari Perjanjian Asuransi Wajib Kecelakaan	
Penumpang	31
4.2 Tertanggung dari Perjanjian Asuransi Wajib kecelakaan	
Penumpang	32

4.3 Surat Bukti Tertutupnya Asuransi Wajib Kecelakaan	
Penumpang	33

**BAB III TANGGUNG JAWAB PIHAK PENGANGKUT DAN PIHAK PT.
(Pesero) ASURANSI KERUGIAN JASA RAHARJA
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG No. 33 dan 34 Tahun
1964**

1. Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan	
Penumpang dengan Bis antar Kota	35
2. Tanggung Jawab PT. (Pesero) Asuransi Kerugian Jasa	
Raharja.....	37
3. Penggantian Kerugian pada Asuransi Wajib Kecelakaan	
Penumpang dalam Pengangkutan Orang dengan Bis	
antar Kota	45
3.1 Beberapa Faktor yang mempengaruhi Penggantian	
Kerugian pada Asuransi Wajib Kecelakaan	
Penumpang	45
3.2 Prosedur Pengajuan Santunan dan Proses	
Penggantian Kerugian	49
3.3 Besarnya Ganti Kerugian	55

BAB IV PENUTUP

1. Kesimpulan..... 57

2. Saran 58

DAFTAR PUSTAKA..... 59

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar belakang dan Permasalahan

Manusia berdasarkan kodratnya diciptakan sebagai makhluk sosial, oleh sebab itu manusia dituntut untuk dapat berinteraksi dengan manusia yang lain. Selain itu karena manusia juga hidup dan menjadi bagian dari masyarakat yang tidak lepas dari interaksi dalam bentuk hubungan saling membutuhkan antara satu dengan yang lain. Dan apabila kita amati dari segi hukum, manusia merupakan subyek hukum yang mengemban hak dan kewajiban, dan dapat melakukan perbuatan hukum. Dimana dalam melakukan perbuatan hukum tersebut melibatkan dua pihak atau lebih, yang nantinya dalam hubungan para pihak tersebut akan menghasilkan suatu kesepakatan, persetujuan, baik yang terbentuk secara tersembunyi atau terang-terangan, yang tertulis dan yang tidak tertulis, serta yang otentik maupun yang tidak otentik. Tetapi para pihak yang terlibat dalam pembentukan persetujuan lebih memilih bentuk yang tertulis dan otentik agar memperoleh perlindungan hukum yang lebih kuat.

Dalam tiap-tiap persetujuan selalu ada dua macam subyek yaitu di satu pihak seseorang atau suatu badan hukum yang mendapat beban kewajiban untuk sesuatu, di lain pihak ada seseorang atau badan hukum yang mendapat hak atas pelaksanaan kewajiban tersebut. Maka dalam tiap-tiap persetujuan selalu ada pihak berwajib dan pihak yang berhak.

Menurut Wirjono Projodikoro, "*Suatu persetujuan seperti asuransi, merupakan persetujuan timbal balik (wederkerige overeenkomst) yang berarti bahwa masing-masing pihak berjanji akan melakukan sesuatu bagi pihak lain, pihak terjamin berjanji akan membayar uang premi, pihak penjamin berjanji akan membayar sejumlah uang (uang asuransi) kepada pihak terjamin, apabila suatu peristiwa tertentu akan terjadi.*"¹

Seorang manusia yang hidup dalam suatu masyarakat, sering menderita kerugian karena akibat dari suatu peristiwa yang tidak terduga sebelumnya, misalnya rumahnya terbakar, barang-barangnya dicuri, tabrakan, mendapat kecelakaan dalam perjalanan di darat, dilaut, maupun di udara. Kalau kerugian ini hanya kecil, sehingga dapat ditutupi dengan uang simpanan, maka kerugian itu tidak begitu terasa. Tetapi bila uang simpanan tersebut tidak mencukupi untuk menutupi kerugian tersebut, maka orang itu akan betul-betul menderita.²

Suatu resiko lain yang bisa terjadi adalah pada saat kita sedang bepergian baik untuk dalam kota maupun luar kota dengan menggunakan angkutan umum seperti bis antar kota, dan apabila bis yang kita tumpangi tersebut mengalami kecelakaan lalu lintas yang sangat parah sehingga menimbulkan korban jiwa, dan akibat dari kecelakaan tersebut kita juga menderita luka yang cukup parah sehingga memerlukan perawatan dari rumah sakit, termasuk memerlukan jasa dokter dan segala bentuk pengobatan guna menunjang kesembuhan dari luka-luka

¹ Projodikoro, Wirjono, *Hukum Asuransi Di Indonesia*, Intermasa, Jakarta, 1991. h. 10.

² ibid h. 6.

yang kita alami. Hal-hal tersebut tentunya membutuhkan biaya yang tidak sedikit, dan apabila kita mempunyai uang yang cukup untuk biaya-biaya tersebut maka hal tersebut tidak menjadi masalah. Tetapi sebaliknya, apabila kita tidak mempunyai uang untuk menutupi biaya-biaya itu maka hal itu akan menjadi masalah.

Resiko akan mendapatkan kerugian inilah yang menimbulkan pikiran. Untuk memperkecil resiko ini ditempuh dengan jalan asuransi, yaitu dengan memperoleh jaminan dari pihak lain, bahwa kerugian itu akan ditutup, sedang kepada si penjamin diberi sejumlah uang yang akan hilang bagi si terjamin, apabila ia ternyata tidak menderita suatu kerugian. Tetapi di dalam masyarakat kita hal tersebut menjadi masalah, karena tingkat perekonomian masyarakat di Indonesia yang masih belum merata dan pada kenyataannya jumlah masyarakat yang ekonominya rendah masih sangat tinggi dibandingkan dengan masyarakat yang ekonominya di atas rata-rata.

Bagi orang yang mempunyai ekonomi yang cukup tidak mempunyai masalah dan mereka menyadari bahwa kesukaran-kesukaran ekonomi sebagai akibat dari peristiwa-peristiwa tidak pasti merupakan alasan kuat untuk memiliki polis dari suatu perusahaan asuransi. Mereka berpendapat bahwa dengan mengikatkan diri pada perusahaan asuransi akan sangat bermanfaat dan sangat membantu terutama dalam menghadapi malapetaka yang kemungkinan datangnya sewaktu-waktu

dan tak terduga yang mengakibatkan kerugian bagi dirinya dan keluarganya.

Pada kenyataannya masih ada sebagian masyarakat kita yang belum mengetahui keberadaan serta kegunaan dari Asuransi Kerugian Jasa Raharja atau bahkan sedikit sekali pengetahuan mereka tentang hal itu. Perjanjian pertanggungan merupakan perjanjian pengalihan resiko, dimana pihak tertanggung untuk mengalihkan resiko harus memenuhi prestasi berupa pembayaran sejumlah uang yang diberikan kepada pihak penanggung yang disebut **Premi**.

Menghadapi masalah tersebut, pemerintah melalui PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja memberikan suatu perlindungan terhadap anggota masyarakat yang mengalami musibah kecelakaan. Perlindungan tersebut diatur dalam perundang-undang yaitu Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan 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 penumpang umum dan yang menjadi korban akibat kecelakaan lalu lintas jalan."

Jaminan sosial dari PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja diberikan dalam bentuk bantuan keuangan kepada korban kecelakaan yang mendapat perawatan dan pengobatan dokter maupun rumah sakit. Bantuan keuangan tersebut diberikan kepada korban yang menderita yang luka-luka baik ringan maupun berat yang memerlukan pengobatan serta perawatan dari rumah sakit dan dokter, korban yang menderita cacat, serta bagi ahli waris korban yang meninggal serta biaya penguburan bagi korban yang meninggal dunia yang tidak mempunyai ahli waris.

Usaha pemerintah ke arah terwujudnya dan terbinanya suatu sistem jaminan sosial yang diadakan untuk memberikan bantuan keuangan kepada korban kecelakaan alat angkutan penumpang umum, ditempuh dengan jalan penghimpunan dana secara gotong royong dari masyarakat.

Pertanggung jawaban demikian disebut dengan *Pertanggung jawaban Wajib*, dimana setiap anggota masyarakat diwajibkan untuk ikut dalam perjanjian pertanggung jawaban tersebut. Penghimpunan dana secara gotong royong dari masyarakat ditempuh dengan pertimbangan keadaan ekonomi dan keuangan negara yang belum memungkinkan untuk memberikan jaminan sosial secara mandiri. Pertanggung jawaban demikian diperoleh dari sumbangan wajib penumpang alat angkutan umum seperti

bis antar kota serta sumbangan wajib yang dipungut dari para pemilik atau pengusaha alat angkutan penumpang umum.

Secara umum pengertian pertanggungan dapat kita lihat dalam Pasal 246 KUHD :

" Suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu."

Pengertian pertanggungan atau asuransi dalam Pasal 246 KUHD tersebut memberikan pengertian umum bagi semua jenis pertanggungan wajib yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor. 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Hanya saja masih banyak yang belum mengetahuinya, bagaimana mereka menjadi terikat didalam pertanggungan wajib tersebut dan apa yang menjadi dasar buktinya sehingga mereka akan menerima penggantian kerugian akibat dari korban kecelakaan alat angkutan penumpang umum dan kecelakaan lalu lintas jalan.

Berdasarkan uraian-uraian diatas, selanjutnya akan diajukan permasalahan yang menjadi pokok pembahasan oleh penulis yaitu :

1. Bagaimanakah terbentuknya perjanjian pertanggungan wajib kecelakaan penumpang bis antar kota ?
2. Bagaimanakah tanggung jawab pihak pengangkut dan PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja apabila terjadi kecelakaan terhadap penumpang bis antar kota ?

2. Penjelasan judul

Judul dari skripsi ini adalah "Perlindungan hukum bagi penumpang bis antar kota berkaitan dengan Asuransi Kerugian Jasa Raharja," maka perlu dijelaskan beberapa pengertian tentang hal-hal yang berkaitan dengan judul skripsi, untuk menghindari interpretasi yang salah.

Adapun hal-hal yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a. Perlindungan hukum menurut Andi Hamzah adalah suatu bentuk perlindungan yang diberikan oleh negara, penguasa dengan maksud agar tercipta ketertiban hidup bersama dan segala kepentingan yang berkaitan dengan itu.³ Philipus M. Hadjon berpendapat bahwa perlindungan hukum selalu berkaitan dengan kekuasaan. Ada 2 (dua) kekuasaan yang menjadi perhatian, yaitu kekuasaan pemerintah dan kekuasaan ekonomi. Dalam hubungan dengan kekuasaan pemerintah, perlindungan hukum adalah

³ Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1986, h. 23.

permasalahan perlindungan hukum bagi rakyat (yang diperintah) dengan pemerintah (yang memerintah). Dalam hubungan dengan kekuasaan ekonomi, permasalahan perlindungan hukum adalah perlindungan bagi yang lemah (ekonomi) terhadap si kuat (ekonomi).⁴

Perlindungan hukum bagi penumpang adalah suatu bentuk perlindungan yang diberikan oleh negara kepada penumpang yang sedang menumpang jasa angkutan penumpang umum (bis antar kota), dimana perlindungan tersebut tertuang dalam peraturan per Undang-undangan yang berlaku.

- b. Pengertian angkutan, menurut Pasal 1 angka 2 UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah pemindahan orang dan/ barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.
- c. Pengertian pengguna jasa (penumpang) :
 - Dalam Bab I Pasal 1 angka 9 UU No. 13 Tahun 1992 tentang Perkereta-apian, ditentukan pengguna jasa adalah setiap orang dan atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang ataupun barang.

⁴ Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum dalam Negara Hukum Pancasila*, Makalah, disampaikan pada Dies Natalies XL/ Lustrum VIII UNAIR, Surabaya, 1994, h. 1.

- Dalam Pasal 1 angka 10 UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ditentukan pengguna jasa adalah setiap orang dan atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan orang ataupun barang.
- d. Pengertian bis sesuai dengan Pasal 1 angka 4 UU No. 44 Tahun 1993, yaitu : Setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan perlengkapan pengangkutan barang ataupun tidak.
- e. PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja menurut Pasal 18 Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 merupakan suatu perusahaan milik negara yang khusus ditunjuk oleh Menteri untuk menjadi penanggung dalam perjanjian pertanggungan wajib kecelakaan penumpang.
- f. Dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang menurut Pasal 1 huruf c Undang-Undang No. 33 Tahun 1964, adalah yang terhimpun dari iuran-iuran, terkecuali jumlah yang akan ditetapkan oleh Menteri untuk pembayaran ganti rugi akibat kecelakaan penumpang. Iuran-iuran (premi) tersebut harus dibayar oleh penumpang kepada perusahaan asuransi yang ditunjuk oleh pemerintah. Iuran (premi) itu dikumpulkan melalui pengusaha pengangkutan yang bersangkutan dengan cara menambahkan iuran itu pada ongkos angkutan.

- g. Pertanggung jawaban kecelakaan penumpang adalah pertanggung jawaban yang bersifat wajib bagi setiap penumpang kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat udara dan kapal dari perusahaan nasional.⁵

3. Alasan Pemilihan Judul

Dalam kehidupan sehari-hari sarana transportasi seperti bis antar kota sering kita jumpai baik dalam lalu lintas perkotaan maupun di lalu lintas dari kota ke desa maupun sebaliknya. Banyak dari masyarakat kita yang menggunakan bis antar kota selain harga karcisnya yang terjangkau oleh semua lapisan masyarakat tetapi dengan menempuh perjalanan dengan menggunakan bis antar kota waktu tempuhnya relatif lebih cepat dan jumlahnya juga sangat banyak sehingga kita tidak perlu berlama-lama menunggu datangnya bis yang akan kita tumpangi guna mengantar kita ke tempat tujuan yang kita kehendaki dan kita bisa cepat sampai ditujuan.

Banyak dari mereka yang tidak mengetahui bahwa pada saat mereka membayar ongkos karcis penumpang bis, maka pada saat itu penumpang yang bersangkutan tidak hanya menutup perjanjian pengangkutan saja, tetapi penumpang secara tidak langsung telah

⁵ H.M.N. Purwosutjipto, *Hukum Pengangkutan*, h.63.

melunasi premi asuransi yang pembayarannya dilekatkan pada ongkos karcis secara otomatis kita sudah terikat dengan pihak asuransi dan berkedudukan sebagai tertanggung dalam suatu perjanjian pertanggungan.

Dengan kedudukan seseorang sebagai tertanggung maka kita berhak untuk mendapatkan kerugian dari pihak penanggung (asurador) apabila pada menaiki bis antar kota kita mengalami kecelakaan.

4. Tujuan Penulisan

Penulisan skripsi ini bertujuan untuk memenuhi persyaratan dalam memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Airlangga, di samping juga sebagai tolak ukur tentang tingkat pemahaman penulis selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

Di samping itu, juga bertujuan untuk menumbuhkan tradisi study kritis analitis yang ilmiah dalam menyikapi permasalahan-permasalahan hukum yang aktual di masyarakat, terutama masalah perlindungan hukum bagi masyarakat awam yang kurang begitu mengerti mengenai masalah hukum.

5. Metodologi

5.1. Pendekatan masalah

Pembahasan permasalahan dalam penulisan skripsi ini menggunakan metode pendekatan secara yuridis normatif (legal research), yang mana pendekatan tersebut dilakukan dengan penelitian terhadap perundang-undangan yang berlaku.

5.2. Bahan hukum

Ada dua macam bahan hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini, yaitu : bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

Bahan hukum primer diperoleh dari wawancara dengan pihak-pihak yang berkompeten dengan masalah asuransi kecelakaan penumpang angkutan penumpang umum yaitu PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Sedangkan bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang diperoleh dari bahan kepustakaan, yaitu penelitian yang dilakukan dengan mempelajari literatur, buku, artikel dari majalah dan koran serta media lain yang dapat menunjang dan berbungan dengan penulisan ini.

5.3. Prosedur pengumpulan dan pengolahan bahan hukum

Terlebih dahulu membaca dan mengumpulkan bahan hukum melalui studi kepustakaan. Kemudian menghubungi pihak-pihak yang berkompeten dengan penulisan ini antara lain PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja di Surabaya untuk mengadakan wawancara, penelitian atas masalah-masalah yang bersifat teknis. Setelah itu bahan

hukum hasil dari wawancara tersebut dipisah-pisahkan menjadi beberapa bagian sesuai dengan topik bahasannya.

5.4. Analisis bahan hukum

Semua bahan hukum yang terkumpul, baik dari studi kepustakaan maupun dari wawancara di lapangan tersebut di analisis dengan menggunakan metode deskriptif analisis, yang artinya bahan hukum tersebut akan disusun sedemikian rupa, untuk kemudian dianalisis dengan mencari keterkaitan antara bahan hukum yang sudah ada dengan peraturan yang berlaku.

6. Pertanggungjawaban sistematika

Dalam bab I, diterangkan secara umum mengenai latar belakang dari permasalahan yang ada, kemudian latar belakang dan permasalahan tersebut dirangkai dengan penjelasan judul, serta alasan mengapa judul tersebut dipilih, dan dijelaskan pula tentang tujuan penulisan karena masalah tujuan adalah masalah yang hakiki dalam suatu penulisan ilmiah. Penjelasan mengenai cara pengolahan data dan pengumpulan data, baik secara teoritis maupun praktis, serta penganalisaan data merupakan bagian terakhir dari bab ini.

Dalam bab II ini, diterangkan mengenai perjanjian pengangkutan orang dengan bis antar kota, dan pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan itu sendiri, hak dan kewajiban masing-masing

pihak, serta kedudukan para pihak dalam pengangkutan antara orang dengan bis antar kota. Juga diterangkan mengenai perjanjian pertanggungan wajib kecelakaan penumpang, hak dan kewajiban tertanggung maupun penganggung serta tanggung jawab penanggung apabila terjadi kecelakaan terhadap penumpang.

Dalam bab III ini, diterangkan mengenai bagaimana peraturan hukum di negara kita mengatur mengenai tanggung jawab pihak pengangkut dan pihak PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja terhadap penumpang bis antar kota apabila mereka mengalami kecelakaan lalu lintas pada saat menumpang bis antar kota, serta prinsip-prinsip tanggung jawab yang dipakai sebagai dasar untuk memenuhi tanggung jawab tersebut dan bagaimana prosedur pemenuhan ganti rugi terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan.

Dalam bab IV ini, merupakan penutup dari serangkaian penulisan yang berisi kesimpulan dari penjelasan permasalahan yang diangkat, serta berisi saran-saran dari penulis agar kelak penulisan ini dapat bermanfaat bagi dunia pendidikan.

BAB II

HAK DAN KEWAJIBAN PARA PIHAK DALAM PERJANJIAN PERTANGGUNGAN WAJIB KECELAKAAN PENUMPANG BIS ANTAR KOTA

1. Pengangkutan Penumpang Dengan Menggunakan Bis Antar Kota

Dalam UU No. 14 Tahun 1992 tentang "Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya," tidak memuat aturan khusus tentang pengangkutan orang, serta kewajiban penumpang kepada pengangkut. Dalam Undang-undang tersebut memang ada judul "Angkutan orang dengan kendaraan umum," yaitu Bab VIII bagian ke tiga mulai Pasal 36 s/d 38. Tetapi bab ini hanya mengatur tentang "Pengusaha mobil bis umum untuk pengangkutan orang," mengenai izin perusahaan, pengangkutan orang untuk keperluan pariwisata dan mengenai tata tertib pengangkutannya.

Mengenai pengangkutan orang, terjadinya perjanjian pengangkutan serta akibat hukum lainnya yang timbul dari adanya perjanjian pengangkutan itu, UU No. 14 Tahun 1992 tidak mengaturnya. Kiranya, hal demikian itu dianggap telah dicukupkan dengan adanya pertauran mengenai perjanjian tak bernama dalam Bab I s/d IV, Buku III, KUH Perdata.

1.1 Pembentukan Perjanjian Pengangkutan Dengan Bis Antar Kota

Dalam KUH Dagang tidak ada aturan mengenai pengangkutan orang di darat dan di perairan darat, tetapi peraturan pengangkutan orang di laut ada. Demikian juga dalam KUH Perdata tidak ada ketentuan yang mengatur mengenai pengangkutan orang. Oleh karena itu perjanjian mengenai pengangkutan orang di darat dan perairan darat hanya dapat di dasarkan atas pasal-pasal dari bab I sampai dengan bab IV, buku III, KUH Perdata.

Terbentuknya perjanjian pengangkutan didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran (offer) dan penerimaan (acceptance) yang dilakukan oleh pengangkut dan penumpang secara timbal balik. Serangkaian perbuatan tersebut tidak ada pengaturan rinci dalam Undang-undang, melainkan hanya dengan pernyataan "persetujuan kehendak" sebagai salah satu unsur dalam Pasal 1320 KUH Perdata. Serangkaian perbuatan untuk mencapai persetujuan kehendak mengenai pengangkutan hanya terwujud melalui kebiasaan yang hidup dalam masyarakat bisnis pengangkutan.

Terbentuknya perjanjian pengangkutan dapat secara langsung antara pengangkut dengan penumpang, atau secara tidak langsung 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, atau melalui media massa. Ini berarti pengangkut mencari sendiri muatan penumpang untuk diangkut. Pada pengangkutan darat seperti bis antar kota, mereka menelusuri trayeknya mencari penumpang yang umumnya sudah menunggu. Apabila penawaran pihak pengangkut dilakukan melalui media massa, pengangkut hanya menunggu permintaan dari penumpang. Pada pengangkutan bis antar kota, pengangkut melakukan penawaran melalui iklan, koran, pengumuman di kantornya, sehingga calon penumpang dapat memesan untuk kepentingan keberangkatan.

Apabila perjanjian itu terjadi secara langsung, maka penawaran pihak penumpang dilakukan dengan menghubungi langsung pihak pengangkut. Ini berarti penumpang mencari sendiri pengangkut untuknya. Hal ini terjadi setelah penumpang mendengar atau membaca pengumuman dari pengangkut. Apabila penawaran dilakukan melalui perantara seperti agen perjalanan, maka perantara menghubungi pengangkut atas nama pengirim, atau perantara menghubungi penumpang atas nama pengangkut. Penumpang mengambil tiket penumpang yang sudah disiapkan oleh agen perjalanan atas nama pengangkut untuk keberangkatannya.

Mengenai saat kapan perjanjian itu terbentuk dan mengikat pihak-pihak, tidak ada ketentuan dalam undang-undang, yang ada adalah bahwa pihak-pihak mengadakan persetujuan kehendak Pasal 1320 KUH

Perdata yang dibuktikan oleh dokumen angkutan. Melalui dokumen angkutan tersebut baru dapat diketahui saat terbentuknya perjanjian pengangkutan, yaitu tempat, tanggal, dan tanda tangan/paraf yang tertulis pada dokumen angkutan.

1.2 Kewajiban dan Hak Para Pihak Dalam Pengangkutan Penumpang Dengan Bis Antar Kota

Setelah terbentuknya perjanjian pengangkutan dalam perjanjian pengangkutan dengan bis antar kota, maka timbullah perikatan bagi para pihak yang membuat perjanjian tersebut. Dalam perjanjian pengangkutan orang dengan menggunakan bis antar kota, setelah adanya kata sepakat dari kedua belah pihak maka terbentuklah perjanjian pengangkutan yang melahirkan hak dan kewajiban pada masing-masing pihak secara timbal balik, dimana kedua hal tersebut harus terpenuhi oleh kedua belah pihak selama proses pengangkutan berlangsung.

1.2.1 Kewajiban dan Hak Pengusaha Angkutan Bis Antar Kota

Dalam hal kewajiban dan hak pengusaha angkutan bis antar kota belum ada undang-undang yang mengatur secara khusus, tetapi ada beberapa hal yang bersifat umum yang diatur dalam UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan raya, yaitu :

Pasal 43 ayat 1 :

"Pengusaha angkutan umum wajib mengangkut orang dan/barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan/atau barang

dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang."

Pasal 44 :

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

Pasal 45 ayat 1 :

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

Pasal 46 ayat 1 :

"Pengusaha angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 45 ayat 1."

Dengan demikian, kewajiban pokok pengangkut adalah mengangkut penumpang dan/atau barang serta menerbitkan dokumen angkutan atau karcis penumpang bahwa penumpang tersebut sepakat untuk mengikatkan diri dengan pihak pengangkut.

Sedangkan hak yang dimiliki oleh pengusaha angkutan adalah menerima pembayaran biaya angkutan setelah proses pengangkutan telah dilaksanakan dan penumpang sampai di tempat yang dituju dengan selamat.

1.2.2 Kewajiban dan Hak Penumpang Bis Antar Kota

Menurut ketentuan Pasal 43 Undang-undang Angkutan Jalan, perusahaan angkutan umum wajib mengangkut penumpang dan/atau barang setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan/atau pengirim

barang, yang dibuktikan dengan dokumen angkutan yang diterimanya dari pengangkut. Dengan demikian, kewajiban pokok penumpang adalah membayar biaya angkutan yang dibuktikan dengan dokumen angkutan. Sebagai imbalannya penumpang berhak atas angkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.⁶

Jika terjadi pembatalan pemberangkatan kendaraan umum oleh pihak pengangkut (pengusaha angkutan umum) sebagaimana ditentukan dalam Pasal 44 UU Angkutan Jalan, maka penumpang wajib menyerahkan dokumen angkutan untuk memperoleh pengembalian biaya angkutan dari pihak pengangkut. Penyerahan dokumen itu penting karena berfungsi sebagai bukti bahwa penumpang sudah melunasi biaya angkutan terlebih dahulu.

Dalam praktik perjanjian pengangkutan penumpang dengan menggunakan bis dengan trayek antar kota dijumpai beberapa ketentuan yang ditentukan oleh pengangkut secara baku. Penumpang yang ingin menggunakan jasa angkutan harus menyetujui ketentuan-ketentuan tersebut.

Karena perjanjian pengangkutan umumnya secara lisan dan dibuktikan dengan karcis penumpang, maka ketentuan-ketentuan tersebut tertulis pada karcis penumpang. Angkutan penumpang

⁶ Abdulkadir Muhamad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut Dan Udara*, Citra Aditya, Bandung, 1991, h. 117.

diselenggarakan oleh beberapa perusahaan angkutan baik Badan Usaha Milik Negara (BUMN) maupun Badan Usaha Milik Swasta (BUMS). Ketentuan-ketentuan yang tertulis pada karcis penumpang yang mereka terbitkan juga bervariasi, namun pada pokoknya berisi kewajiban dan hak yang sama.

Berikut ini contoh ketentuan yang tertulis pada karcis penumpang yang diterbitkan oleh Perum DAMRI, perusahaan angkutan umum milik negara dengan trayek antar kota antar propinsi.

- a. Penumpang wajib memiliki karcis yang sah atas namanya sendiri sesuai dengan tanggal keberangkatan.
- b. Calon penumpang diwajibkan melapor satu jam sebelum keberangkatan dengan menunjukkan karcis yang sudah dibeli lengkap dengan nomor kendaraan dan nomor tempat duduk.
- c. Apabila calon penumpang sama sekali tidak melapor atau laporan dilakukan setelah keberangkatan, maka dianggap telah melakukan keberangkatan.
- d. Karcis yang dibeli atas nama yang melakukan perjalanan dinyatakan tidak berlaku apabila dipergunakan oleh orang lain atau identitas pada karcis rusak/kabur akibat coretan, karena karcis ini dapat dipergunakan untuk pengurusan klaim apabila terjadi musibah.

- e. Pembatalan/penangguhan perjalanan dilakukan 5 (lima) jam sebelum keberangkatan dengan pemotongan 25% dari harga karcis.
- f. Para penumpang diminta untuk turut memelihara kebersihan, ketertiban, dan keamanan sebelum maupun selama perjalanan serta diharapkan dapat memberi teguran kepada awak bus apabila dalam mengemudikan kendaraannya akan membahayakan keselamatan dan keamanan penumpang.
- g. Para penumpang wajib menjaga keamanan dan keselamatan barang bawaan dan tidak dibenarkan membawa barang-barang terlarang, mudah terbakar/meledak, berbau yang mengakibatkan mabuk, dan hewan jenis apapun.
- h. Barang bawaan yang beratnya 10 kg dan merupakan barang cangkikan tidak dipungut biaya, sedangkan barang bawaan yang beratnya lebih dari 10 kg dianggap sebagai bagasi dan dikenakan biaya.
- i. Barang bawaan penumpang menjadi tanggung jawab pemiliknya apabila terjadi kerusakan, tertukar, ataupun hilang.
- j. Sesuai dengan aturan kesehatan, dimohon tidak merokok didalam kendaraan ber-AC yang sedang dihidupkan.⁷

⁷ Ibid, h. 118.

2. Syarat Yang Berkaitan Dengan Terjadinya Perjanjian Asuransi

Secara umum, sahnya suatu perjanjian asuransi diatur dan harus memenuhi ketentuan-ketentuan yang diatur oleh Pasal 1329 KUH Perdata beserta pasal-pasal yang melindungi pasal tersebut, ialah Pasal 1321-1329.

Setiap perjanjian, termasuk perjanjian asuransi harus memenuhi syarat-syarat umum sebagai berikut :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan diri;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal;

Keempat hal tersebut diatas tidak boleh dilakukan karena adanya kekhilafan, paksaan ataupun karena tipuan.

3. Pembagian Perjanjian Asuransi Berdasarkan Unsur Persesuaian Kehendak

1. Asuransi sukarela (Free voluntary insurance).

Pengertian sukarela dalam hal ini adalah bahwa di antara pihak-pihak bertanggung dan penanggung dalam mengadakan perjanjian itu tidak ada unsur paksaan dari luar atau dari pihak lawan. Penanggung secara suka rela dengan persetujuannya sendiri mengikatkan diri untuk memikul risiko, sedang pihak bertanggung juga dengan suka rela

membayar premi sebagai imbalan memeralihkan risikonya kepadanya kepada pihak penanggung.

Jenis Asuransi yang demikianlah yang dimaksud dan diatur di dalam KUHD titel 9 dan 10 Buku I dan dalam titel 9 dan 10 Buku II KUHD.

2. Asuransi wajib (Compulsary insurance).

Dikatakan wajib, oleh karena ada salah satu pihak yang mewajibkan kepada pihak lain dalam mengadakan pertanggungan itu. Pihak yang mewajibkan ini biasanya ialah pihak pemerintah, tetapi tidak selalu di monopoli pemerintah.

Pihak pemerintah dalam hubungan hukum pertanggungan ini adalah sebagai *penanggung*. Pemerintah dalam mengambil tindakan mewajibkan itu biasanya didasarkan atas pertimbangan melindungi golongan-golongan lemah, dari bahaya-bahaya yang menimpanya atau memberikan jaminan social atau social security bagi masyarakat.

Akan tetapi tidak dapat kita mungkiri bahwa disamping tujuan melindungi tadi, tetapi tercapai juga tujuan tujuan yang lainnya yaitu pengumpulan sejumlah uang (premi) yang dapat dipergunakan oleh pemerintah untuk sesuatu tujuan/keperluan yang penting. Dari sudut pandang tujuan pertanggungan ini adalah melindungi masyarakat, maka sebenarnya bahwa pertanggungan yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 itu dapat kita sebutkan sebagai

pertanggungan sosial, sehingga kita menyebutnya Asuransi/ Pertanggungan Sosial (Sosial insurance).

Di Indonesia sejak tahun 1963, kita sudah mengenal adanya perjanjian pertanggungan wajib ini yang kemudian juga masih ditambah dengan jenis lainnya pada tahun 1964.

Sampai sekarang pertanggungan wajib di Indonesia adalah dilaksanakan sendiri oleh pemerintah. Untuk selanjutnya nanti kita akan menguraikan sedikit banyak mengenai pertanggungan-pertanggungan tersebut sebagai contoh ialah :

1. Sejak tahun 1963 kita telah mengenal Peraturan Pemerintah yang menetapkan bahwa atas setiap gaji Pegawai negeri harus ditarik sejumlah uang tertentu dari gajinya tiap bulan sebagai premi pertanggungan atas dirinya. Peraturan tersebut dikenal dengan Peraturan Pemerintah No. 10 Tahun 1963 Lembaran Negara 1963 No. 15. Pelaksanaan dari pertanggungan ini diserahkan kepada PN Tabungan dan Asuransi Pegawai Negeri yang didirikan dengan Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 1963 tanggal 17 April 1963 dan yang sekarang disebut dengan nama Perum TASPEN sesuai dengan Pasal 2 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1969 tentang Bentuk-bentuk Usaha Negara.
2. Kemudian pada tahun 1964 terdapat suatu gagasan dari pemerintah yang akhirnya pada tahun itu juga diwujudkan didalam suatu undang-undang yang disebut : Dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang,

dengan Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 LN. 1964 No. 137 mulai berlaku tanggal 31 Desember 1964.

3. Pada tahun yang sama Pemerintah juga mengadakan peraturan yang mengenai : Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, dengan Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 LN. 1964 No. 138 mulai berlaku tanggal 31 Desember 1964.

Pertanggungjawaban yang diatur di dalam UU Nomor 33 Tahun 1964 dan UU Nomor 34 Tahun 1964 sebenarnya tidak dapat kita golongan ke dalam suatu pertanggungjawaban kerugian yang murni walaupun di dalam undang-undangnya itu sendiri terkandung perkataan "penggantian kerugian" sebagai yang kita lihat di dalam Pasal-pasal 10, 11, 12, 15, dan Pasal 16 dan beberapa pasal lainnya lagi di dalam di dalam UU no. 33 Tahun 1964 dan di dalam Pasal 4 dari UU no. 34 Tahun 1964.

Jika kita teliti di dalam undang-undang tersebut maka jelaslah bahwa peristiwa-peristiwa yang menimbulkan penggantian kerugian di dalam kedua jenis pertanggungjawaban wajib itu adalah peristiwa kematian dan cacat tetap sebagai akibat dari kecelakaanangkutan umum/lalu lintas.

Jika seseorang mati atau cacat tetap sebagai akibat kecelakaan alat angkutan dimana dia berada sebagai penumpang, atau sebagai akibat dari kecelakaan lalu lintas dan untuk itu ahli warisnya atau dia sendiri (bagi orang cacat tetap) mendapatkan sejumlah uang sebagai "ganti

rugi", maka sebenarnya sejumlah uang tersebut tidak dapat kita samakan dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita orang tersebut sebagai akibat dari kematian atau cacat tetap itu.

Kematian seseorang tidak dapat dengan tegas kita hitung nilainya bagi seseorang yang ditinggalkan dengan memberikan ganti rugi sejumlah uang. Kerugian karena kehilangan sebagian anggota badan tidak dapat kita nilai sama dengan menentukan ganti rugi sejumlah uang. Peristiwa-peristiwa kematian dan cacat tetap di atas tidak dapat kita samakan dengan kehilangan atau musnahnya suatu benda yang sedang dipertanggungkan. Benda tersebut dapat ditaksir atau bahkan dapat dipastikan harganya dan dapat diganti dengan yang baru sama sekali, sehingga penggantian kerugian yang diberikanpun dapat disesuaikan dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita.

Pada suatu pertanggungkan kerugian (yang sesungguhnya), hakekatnya, penggantian kerugian yang diseimbangkan dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita, sedang kerugian pada benda-benda pada hakekatnya dapat dihitung atau ditentukan.

Pertanggungkan wajib disebutkan juga sebagai pertanggungkan orang, oleh karena obyek pertanggungkan itu adalah orang, sedangkan dia disebut pertanggungkan jumlah karena ganti rugi yang akan diterima oleh tertanggung sudah ditentukan jumlahnya sebelumnya, jadi tidak sejumlah kerugian yang diderita. Disebutkan sebagai social insurance

atau asuransi sosial oleh karena tujuan mewajibkan atau mengadakan pertanggungan itu adalah untuk memberikan jaminan sosial tertentu bagi anggota masyarakat.

4. Perjanjian Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang

Pada saat penumpang menjadi penumpang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat udara, atau kapal dari perusahaan pengangkutan nasional, dia wajib membayar iuran (premi) Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang melalui pengusaha/pemilik kendaraan yang bersangkutan (Pasal 3 Ayat (1), huruf a UU No.33 Tahun 1964). Pada saat itu, penumpang yang bersangkutan tidak hanya menutup perjanjian pengangkutan saja, tetapi sekaligus juga menutup Perjanjian Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang. Sifat "wajib" disini menunjukkan unsur dan pemerintah. Unsur paksaan ini tertuju pada adanya sistem jaminan sosial. Unsur paksaan ini bila sudah menjadi kebiasaan, akan tidak terasa lagi. Sebaliknya tujuan paksaan ini tercapai yakni suatu jaminan sosial dalam masyarakat Indonesia.

Dalam hal menutup perjanjian pertanggungan, penumpang bertindak sebagai tertanggung, sedang yang bertindak sebagai penanggung adalah PT.(Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja (Pasal 8 PP No.17 Tahun 1965). Kewajiban tertanggung adalah membayar iuran (premi) kepada penanggung dengan melalui pengusaha pengangkutan

(Pasal 1 Ayat (1), PP 17/65, sedang hak dari tertanggung adalah ganti kerugian, kalau dia menderita kecelakaan dalam pengangkutan, yaitu :

- a. bila penumpang mati, atau
- b. penumpang mendapat cacat tetap akibat dari kecelakaan penumpang.

Kewajiban penanggung adalah memberi ganti kerugian kepada tertanggung (penumpang), bila dia mati atau mendapat cacat tetap akibat kecelakaan penumpang. Sedangkan hak penanggung ialah menerima premi dari tertanggung dengan dengan melalui pengusaha pengangkutan yang bersangkutan.

Berbeda dengan asuransi biasa, yang sifatnya **bebas** bagi setiap orang untuk menutup perjanjian asuransi atau tidak, maka menutup perjanjian asuransi wajib kecelakaan penumpang ini sifatnya **mutlak** bagi setiap kendaraan umum.

4.1 Penanggung dari Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang

Dana asuransi wajib kecelakaan penumpang diurus dan dikuasai oleh suatu perusahaan negara menurut Pasal 2 Undang-Undang No. 9 Tahun 1969 yang khusus ditunjuk oleh Menteri untuk itu. Perusahaan Negara tersebut berkedudukan sebagai penanggung Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang.

Penumpang Negara Jasa Raharja itu sendiri telah didirikan berdasarkan Undang-Undang No. 19 Tahun 1960 dengan suatu Peraturan

Pemerintah No. 8 Tahun 1965 (Lembaran Negara Tahun 1965 No. 14) yang juga mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 1965.

Sejak tahun 1969 dengan dibentuknya Undang-Undang No. 9 Tahun 1969 tentang : Bentuk-bentuk Usaha Negara, semua usaha-usaha negara yang berbentuk perusahaan dibedakan menjadi tiga jenis yaitu: Perusahaan Jawatan (disingkat Perjan), Perusahaan Umum (disingkat Perum), Perusahaan Perseroan (disingkat Persero). Jika perusahaan Negara Jasa Raharja yang didirikan berdasarkan Undang-Undang No. 19 Tahun 1960 itu tidak dialihkan menjadi Perjan atau Persero maka Perusahaan Negara (PN) tersebut dengan sendirinya disebut Perum berdasarkan ketentuan Pasal 2 dan sesuai dengan Penjelasan Umum sub (c) di dalam Penjelasan Resmi atas Undang-Undang No.9 Tahun 1969. Tambahan Lembaran Negara no. 2904. Ternyata, bahwa Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja sudah memakai nama: Perum Asuransi Kerugian Jasa Raharja, berdasarkan Surat Keputusan Menteri Keuangan No.: Kep.: 750/MK/IV/ii/1970.

4.2 Tertanggung dari Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang

Dalam hal ini yang menjadi tertanggung dari asuransi wajib kecelakaan penumpang ini ialah setiap penumpang kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat udara dan kapal dari perusahaan nasional (Pasal 3 Ayat (1), huruf a Undang-Undang No.33 Tahun 1964). Dari

ketentuan ini dapat diambil kesimpulan bahwa penumpang kendaraan bermotor khusus (pribadi) tidak termasuk dalam kewajiban ini. Bagi kendaraan macam ini, orang turut duduk dalam kendaraan ini tidak termasuk dalam pengertian penumpang seperti dimaksud dalam Undang-Undang No.33 Tahun 1964.

Telah dikatakan bahwa setiap penumpang kendaraan umum diharuskan membayar iuran kepada penanggung dari Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang, kecuali:

- a. Penumpang kendaraan bermotor umum di dalam kota (Pasal 3 Ayat 1 huruf b, Undang-Undang No.33 Tahun 1964). Meskipun penumpang ini tidak membayar iuran, tetapi mereka ini dapat menikmati jaminan pertanggungan kecelakaan diri dan hak-hak yang bersangkutan (Pasal 19, PP No.17 Tahun 1965).
- b. Penumpang kendaraan umum, selain dari yang tersebut diatas, yang dibebaskan dari pembayaran iuran (premi) berdasarkan peraturan pemerintah.

4.3 Surat Bukti tertutupnya Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang

Surat bukti telah ditutupnya perjanjian pertanggungan wajib kecelakaan penumpang berwujud " Kupon pertanggungan" yang bentuk dan isinya ditetapkan oleh Menteri Keuangan (Pasal 4, Undang-Undang 33

Tahun 1964 berdasar Pasal 4, PP No. 17 Tahun 1965). Surat bukti tersebut diberikan kepada setiap penumpang yang wajib membayar iuran, bersama dengan pembelian tiket. Jadi, setiap tiket yang dikeluarkan harus disertai dengan "Kupon asuransi."

Berbeda dengan polis, sebagai alat pembuktian telah ditutupnya perjanjian pertanggungan biasa, bilamana polis itu tidak ada, maka pembuktian akan adanya perjanjian asuransi dapat dibuktikan dengan alat pembuktian lain (Pasal 258 KUHD), maka "Kupon asuransi" itu adalah satu-satunya alat pembuktian bagi adanya perjanjian asuransi wajib kecelakaan penumpang. Jadi, kalau kupon asuransi itu tidak ada, maka perjanjian asuransi itupun dianggap tidak ada (Pasal 6, PP No.17 Tahun 1965).

Asuransi wajib kecelakaan penumpang itu adalah Asuransi yang bersifat **wajib** bagi setiap penumpang kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat udara, dan kapal dari perusahaan nasional. Setiap penumpang dari kendaraan tersebut harus membayar premi (iuran) kepada perusahaan asuransi yang ditunjuk oleh pemerintah. Iuran (premi) itu dikumpulkan melalui pengusaha pengangkutan yang bersangkutan dengan cara menambahkan iuran itu pada uang angkutan. Uang-uang iuran yang dikumpulkan itu merupakan suatu dana, yang bertujuan untuk dipakai memberi ganti kerugian terhadap penumpang yang menderita kecelakaan selama dalam pengangkutan.

BAB III

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DAN PIHAK PT. (PERSERO) ASURANSI KERUGIAN JASA RAHARJA BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO. 33 DAN 34 TAHUN 1964

1. Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan Penumpang Dengan Bis Antar Kota

Tanggung jawab pengangkut merupakan wujud dari kewajiban pengangkut untuk dengan aman dan selamat mengangkut dan mengantar penumpang dan/atau barang hingga sampai tempat tujuan. Kesiadaan dan kesanggupan pengangkut untuk mengangkut dan mengantar penumpang dan/atau barang merupakan sesuatu yang diharapkan oleh pengguna jasa angkutan, oleh sebab itu dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan. Dalam hukum pengangkutan terdapat beberapa prinsip tanggung jawab pengangkut yang dapat diterapkan sehubungan dengan adanya kewajiban pengangkut untuk mengangkut penumpang dan/atau barang selamat sampai tempat tujuan, prinsip tanggung jawab tersebut antara lain⁸ :

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan atau based on fault

⁸ L. Budi Kagramanto, *diktat Hukum Pengangkutan*, Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Surabaya, 1993, h. 43-46.

(berdasarkan Pasal 1365 KUH Perdata).

Yaitu bahwa setiap orang yang bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan karena perbuatan yang telah dilakukannya. Sedangkan pihak yang merasa dirugikan harus dapat membuktikan bahwa kerugiannya itu ternyata disebabkan oleh perbuatan melawan hukum itu tadi.

2. Prinsip berdasarkan atas praduga (Presumption of Liability).

Prinsip ini mengatakan bahwa pengangkut selamanya bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi pada barang atau orang yang diangkutnya selama pengangkutan berjalan tanpa ada keharusan bagi yang dirugikan untuk membuktikan adanya perbuatan melawan hukum dari pihak pengangkut.

3. Prinsip tanggung jawab yang terbatas (Limitation of liability)

Prinsip ini membatasi tanggung jawab pengangkut sampai jumlah tertentu. Prinsip ini biasanya digunakan dalam pengangkutan udara.

4. Prinsip tanggung jawab mutlak (Absolut Liability atau strict liability).

Dalam prinsip ini tidak ada keharusan atas kerugian tersebut. Pengangkut hanya dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul karena kesalahan penumpang itu sendiri atau sifat serta mutu barang yang diangkut.

5. Prinsip Presumption of Non Liability.

Prinsip ini digunakan khusus untuk barang bawaan penumpang. Bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap barang bawaan penumpang karena pada dasarnya barang bawaan penumpang tersebut ada dibawah pengawasan penumpang.

2. Tanggung Jawab PT. (Pesero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja

Dalam asuransi wajib kecelakaan penumpang yang diselenggarakan oleh PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja, ada dua macam tanggung jawab hukum yang dijamin oleh PT. (Persero) Jasa Raharja, yaitu :

- a. Tanggung Jawab Hukum terhadap pihak ke tiga, merupakan tanggung jawab terhadap pihak ke tiga yang berada di luar kendaraan bermotor, yang dirugikan oleh kendaraan bermotor yang dipertanggungkan.

Misalnya kendaraan bermotor menabrak pejalan kaki, kendaraan bermotor keluar dari jalan raya dan menabrak pejalan kaki, dan lain-lain bahaya sejenis.

Bila pengemudi (pegawai dari pengusaha pengangkutan/ tertanggung) bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan itu, maka penanggung akan mengganti kerugian yang dibayar oleh tertanggung kepada pihak ketiga, namun maksimal sebesar pertanggungan Tanggung

Jawab Hukum. Bila Rp. 2.000.000,- maka ganti rugi penanggung maksimal sebesar Rp. 2.000.000,-.

Tetapi bila menurut hukum dan peraturan lalu lintas jalan raya, pengemudi tidak langsung bertanggung jawab atas kerugian/kerusakan itu, maka tidak ada ganti rugi dari penanggung karena tertanggung tidak membayar ganti rugi kepada pihak ketiga, kecuali kerugian/kerusakan atas kendaraan bermotor yang dipertanggungkan itu, yang dijamin oleh polis atau pertanggungan resiko gabungan.

Bila yang dirugikan oleh kendaraan bermotor itu adalah manusia (luka-luka, cacat, meninggal), sedangkan pengemudi tidak bertanggung jawab atas musibah orang itu, maka dia akan memikul sendiri penderitaannya yang bukan dibuatnya sendiri. Tetapi dari segi kemanusiaan, pihak ketiga yang menjadi korban itu perlu dibantu biaya pengobatan (luka-luka, cacat) dan santunan terhadap korban yang meninggal diberikan kepada ahli warisnya. Dalam hal ini diperlukan adanya jaminan sosial yang akan memberikan santunan kepada yang menjadi korban yang berada diluar kendaraan bermotor (bukan penumpang).

b. Tanggung Jawab Hukum terhadap penumpang merupakan tanggung jawab terhadap orang-orang yang berada didalam kendaraan bermotor (penumpang), yang dirugikan oleh kendaraan bermotor yang ditumpangnya.

Misalnya, bis antar kota remnya blong hingga tergelincir dari jalan raya dan bertabrakan dengan kendaraan roda empat lainnya sehingga terbalik, bis yang jatuh ke jurang atau sungai, dan lain-lain penyebab kecelakaan yang menyebabkan penumpangnya menderita luka-luka, cacat, dan meninggal dunia.

Bila kecelakaan itu disebabkan oleh kesalahan pengemudi (pegawai dari perusahaan pengangkutan), maka dia bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpangnya. Maka kerugian yang dibayar oleh tertanggung kepada penumpang yang menderita akan diganti oleh penanggung, asalkan itu tidak termasuk resiko yang dikecualikan (Tidak ditanggung oleh polis). Dan yang diganti oleh penanggung maksimal sampai sebesar pertanggungan Tanggung Jawab Hukum penumpang. Bila Rp. 3.000.000,- maka maksimal ganti rugi dari penanggung adalah Rp. 3.000.000,-.

Menurut ketentuan-ketentuan dalam Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965, ditetapkan bahwa setiap penumpang kendaraan umum dengan trayek keluar kota (bis, colt, dan sebagainya) untuk setiap perjalanan diwajibkan membayar iuran wajib, yang dimaksudkan sebagai suatu pertanggungan selama dalam perjalanan.

Dengan membayar iuran wajib, maka timbul hak penumpang yang dimana penumpang yang bersangkutan berhak untuk memperoleh

santunan asuransi bilamana terjadi dia menjadi korban sebagai akibat dari kecelakaan yang menimpa bis antar kota pada saat menempuh perjalanan. Hak atas dana santunan kecelakaan penumpang kendaraan bermotor umum tersebut tercantum dalam Pasal 10 Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 yang menyebutkan, bahwa "Setiap penumpang kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional diberi jaminan pertanggungan kecelakaan diri selama penumpang itu berada didalam alat angkutan yang disediakan oleh pengangkut untuk jangka waktu antara saat-saat : Dalam hal kendaraan bermotor umum; antara saat penumpang naik kendaraan yang bersangkutan ditempat berangkat dan saat turunnya dari kendaraan tersebut sampai ditempat tujuan.

Besarnya iuran wajib berbeda-beda menurut jenis alat angkutan umum yang ditumpangi, sedang besar santunan asuransi yang diberikan sama, yaitu :

1. santunan asuransi kematian bagi ahli waris korban yang meninggal dunia.
2. Santunan asuransi untuk pengganti perawatan dan pengobatan sesuai dengan kuitansi asli dari rumah sakit, dokter, dan apotik.

3. Santunan asuransi untuk cacat tetap, sesuai dengan sifatnya atau tingkat cacat tetapnya menurut keterangan/penetapan yang berwenang.

Bagi para penumpang kendaraan bermotor umum dalam kota seperti bis antar kota, oplet/mikrolet dan lain-lainnya, demikian juga penumpang kereta api dalam jarak radius 50 kilometer dari pusat kota, dibebaskan iuran wajib, tetapi tetap mempunyai hak atas santunan asuransi bila menjadi korban kecelakaan dari alat angkutan umum yang ditumpangnya. (Pasal 3 Ayat 1 huruf b UU No. 33 Tahun 1964).

Dana yang dihimpun dari masyarakat dalam bentuk iuran wajib dan sumbangan wajib, digunakan/dimanfaatkan sesuai dengan tujuannya, yaitu pemberian jaminan sosial berupa santunan asuransi.

Jumlah santunan asuransi diberikan menurut tarif santunan asuransi yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan yang dimuat dalam Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 416/KMK.06/2001 tentang Penetapan Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965.

Menurut Pasal 12 Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965, disebutkan bahwa :

1. Bila korban meninggal dunia, maka santunan asuransi berupa sejumlah uang diberikan kepada ahli warisnya yang sah yaitu :

- a. Jandanya atau dudanya yang sah,
 - b. Bila tidak terdapat jandanya atau dudanya yang sah, maka diberikan kepada anak-anaknya yang sah,
 - c. Bila tidak terdapat anak-anaknya yang sah, maka santunan asuransi yang diberikan kepada orang tuanya yang sah. Bila korban tidak mempunyai ahli waris, maka kepada yang menyelenggarakan penguburan jenazah korban diberikan sejumlah uang sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
2. Bila korban mengalami luka-luka, maka santunan asuransi diberikan berupa biaya perawatan dan pengobatan yang dibuktikan dengan kuitansi asli/sah dari rumah sakit/dokter yang merawat korban serta apotik dimana dilakukan pembelian obatnya.
 3. Bila ternyata korban yang menderita luka-luka dan mengakibatkan cacat permanen pada tubuhnya, yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas tersebut, maka kepada korban juga diberikan santunan asuransi cacat tetap berupa sejumlah uang, yang besarnya sejumlah uang tersebut disesuaikan dengan tingkatan cacat tetap menurut keterangan dokter yang merawat korban.

Hak untuk mendapat santunan asuransi tidak boleh diserahkan kepada orang lain, juga tidak boleh digadaikan atau digunakan sebagai agunan pinjaman, serta tidak boleh disita untuk menjalankan putusan hakim.

Oleh karena itu, maka PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja selaku perusahaan asuransi yang ditunjuk oleh pemerintah untuk mengelola jaminan sosial masyarakat, tidak memberikan atau membayarkan uang santunan asuransi kepada orang yang dikuasakan, tetapi diserahkan secara langsung kepada yang berhak, yaitu korban kecelakaan yang bersangkutan atau ahli waris yang sah dari korban tersebut.

Menurut Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 dan No. 34 Tahun 1964 serta Peraturan Pelaksanaannya No. 17 Tahun 1965 dan No. 18 Tahun 1965, jaminan sosial berupa santunan asuransi hanya diberikan kepada para korban kecelakaan yang dijamin atau terjamin oleh kedua Undang-Undang itu dan Peraturan Pelaksanaannya. Jadi, hak masyarakat atas santunan asuransi tersebut hanya diberikan kepada :

1. Setiap penumpang yang sah dari alat angkutan umum, baik yang melalui darat, laut, sungai, danau, maupun udara, yang telah membayar/melunasi iuran wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang untuk tiap perjalanan yang ditempuhnya dengan pembuktian :
 - a. Kupon iuran wajib jasa raharja ; atau
 - b. Telah membayar tiket perusahaan angkutan yang bersangkutan dimana iuran wajib telah disatukan pembayarannya dengan sewa angkutan ; atau

- c. Pengusaha/pemilik kendaraan bermotor penumpang umum telah membayar jatah kupon/karcis iuran wajib dan Pertanggungan Penumpang bagi penumpangnya kepada PT. Jasa Raharja; yang menjadi korban akibat kecelakaan yang dialami oleh alat angkutan umum yang ditumpangnya selama dalam perjalanan.
2. Setiap orang yang berada diluar alat angkutan lalu lintas jalan yang menimbulkan/menyebabkan kecelakaan, yang menjadi korban akibat kecelakaan dari penggunaan alat angkutan lalu lintas tersebut.

Selain resiko yang dijamin dan terjamin oleh undang-undang dalam hal pemberian santunan asuransi terhadap penumpang yang mengalami kecelakaaan pada saat berada dalam perjalanan dengan menggunakan kendaraan bermotor yang ditumpangnya, juga terdapat resiko yang dikecualikan oleh undang-undang. Hal ini seperti yang tercantum dalam Pasal 13 Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 dan No. 18 Tahun 1965 yang menetapkan beberapa resiko yang dikecualikan, berarti tidak dijamin oleh Undang-Undang No. 33 Tahun 1965 dan No. 34 Tahun 1965 serta Peraturan Pelaksanaannya, dan berarti tidak memperoleh jaminan sosial berupa santunan asuransi.

Resiko-resiko yang dikecualikan itu adalah sebagai berikut :

Resiko-resiko yang dikecualikan itu adalah sebagai berikut :

1. Bunuh diri, percobaan bunuh diri atau suatu kesengajaan lain dari pihak korban atau ahli warisnya.
2. Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada waktu korban sedang :
 - a. dalam keadaan mabuk atau tak sadar ;
 - b. melakukan perbuatan kejahatan ;
 - c. kecelakaan yang diakibatkan oleh itu terjadi karena korban mempunyai cacat badan atau keadaan badaniah/rohaniah korban luar biasa lainnya.
3. Alat angkutan lalu lintas jalan yang bersangkutan sedang digunakan dalam suatu perlombaan kecakapan atau perlombaan kecepatan.
4. Kecelakaan sebagai akibat bencana alam.
5. Kecelakaan terjadi sebagai akibat langsung atau tidak langsung yang mempunyai hubungan dengan perang atau bencana perang.
6. Kecelakaan yang terjadi sebagai akibat dari reaksi inti atom.

3. Penggantian Kerugian pada Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang Dalam Pengangkutan Orang Dengan Bis Antar Kota

3.1 Beberapa faktor yang mempengaruhi penggantian kerugian pada asuransi wajib kecelakaan penumpang

(1) Saat Kecelakaan Terjadi :

Didalam memenuhi kewajibannya sebagai penanggung PT. Jasa Raharja, sangat memerlukan suatu kepastian apakah kecelakaan-kecelakaan yang mengakibatkan si korban mati atau cacat itu telah terjadi pada saat-saat yang telah ditentukan oleh pemerintah untuk dapat ditanggung. Sebaliknya juga 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. Jasa Raharja. Sehubungan dengan itu di dalam Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 telah diadakan ketentuan mengenai saat-saat terjadinya kecelakaan itu, yaitu di dalam Pasal 10 huruf (a), yaitu :

- a. Dalam hal kendaraan bermotor umum: "Antara saat penumpang naik kendaraan yang bersangkutan ditempat berangkat dan saat turunnya dari kendaraan tersebut ditempat tujuan".

Apabila kecelakaan terjadi diluar saat-saat yang telah ditentukan oleh Pasal 10 huruf a tersebut, maka PT. Jasa Raharja tidak lagi berkewajiban untuk mengganti kerugian dan sebaliknya pihak yang cacat atau cedera atau ahli waris dari orang yang meninggal dunia tidaklah mempunyai hak atas penggantian kerugian. Dan dapat dikatakan bahwa kupon/karcis angkutan yang dimiliki oleh penumpang setelah membayar

iuran wajib hanyalah menanggung evenement selama saat-saat yang disebutkan dalam Pasal 10 huruf a sampai dengan huruf d.⁹

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

Masih terdapat beberapa faktor yang dipakai sebagai bahan pertimbangan oleh pemerintah untuk dapat menentukan apakah sudah sewajarnya seorang penumpang yang mendapat kecelakaan itu dibantu oleh pemerintah atau tidak. Andaikata penumpang itu dengan maksud untuk memperoleh ganti rugi dari pemerintah, dengan sengaja melakukan sesuatu yang dapat mencelakakan dirinya selama menjadi penumpang, sudah barang tentu penggantian kerugian yang diharapkan tidaklah sewajarnya diterima.

Untuk mencegah penyalahgunaan dari orang-orang tertentu dan menghilangkan keraguan yang dapat timbul dari pihak penanggung, maka pemerintah telah menetapkan beberapa hal yang tidak ditanggung oleh penanggung yang berhubungan dengan sifat-sifat yang terdapat pada diri penumpang itu sendiri.

Hak-hak atau sifat tersebut diatur di dalam Pasal 13 dari Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 yang pada pokoknya menentukan :

- a. Adanya kesengajaan atau percobaan pada pihak korban, termasuk bunuh diri, percobaan bunuh diri ataupun kesengajaan lainnya.

⁹ Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *PertanggungWajib/Sosial Undang-Undang No. 33 dan 34 Tahun 1964*, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1985, h.33.

b. Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada waktu korban sedang :

1. mabuk atau tak sadar
2. melakukan perbuatan kejahatan
3. ataupun diakibatkan oleh atau terjadi karena korban mempunyai cacat badan atau keadaan badaniah/rohaniah luar biasa lain.¹⁰

(3) Telah mendapat bantuan dari pemerintah berdasarkan Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

Apabila seseorang telah mendapat bantuan pemerintah dalam hal dia menjadi korban dalam suatu kecelakaan lalu lintas dimana dia bukan sebagai penumpang kendaraan angkutan umum melainkan sebagai orang yang berada diluar alat angkutan umum yang mendapat kecelakaan, maka dia tidak akan ditanggung lagi oleh Jasa Raharja. Hal ini jelas ditentukan didalam Pasal 13 PP No. 17 Tahun 1965 huruf a, yang menyebutkan bahwa : "Asuransi yang dimaksud pada Pasal 10 diatas tidak menjamin hal-hal berikut : Jika korban/ahli warisnya telah mendapatkan jaminan berdasarkan Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan."¹¹

¹⁰ Ibid, h.34-35.

¹¹ Loc. Cit

3.2. Prosedur Pengajuan Santunan dan Proses Penggantian Kerugian

Pelaksanaan pemberian santunan pada penumpang bis antar kota/ahli warisnya harus dapat direalisasikan secara mudah tanpa ada perbedaan biaya maupun pungutan biaya kepada pihak yang berhak. Untuk mendapat santunan dari PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja maka harus melalui suatu proses yang melibatkan beberapa instansi yang terkait dengan dengan kecelakaan yang terjadi. Dengan demikian proses pelaksanaan pemberian santunan itu diharapkan dapat membantu melayani tuntutan-tuntutan pemberian santunan kepada yang berhak.

Menurut Pasal 15 Ayat 2 Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksana Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, instansi-instansi yang terlibat antara lain :

- a. Perusahaan alat angkutan penumpang umum (bis antar kota)
- b. Instansi pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Keuangan berdasarkan persetujuan Menteri yang bersangkutan, misalnya Kepolisian
- c. Instansi lain yang ditunjuk oleh PT. (Persero) Jasa Raharja, misalnya dokter yang memeriksa korban.

Instansi-instansi tersebut biasanya memberikan bantuan berupa pemberian keterangan mengenai kecelakaan, kemudian mengenai diri

korban dan lain sebagainya. Sehingga dengan demikian maka pihak Jasa Raharja dapat memperoleh keyakinan bahwa orang yang mengajukan tuntutan tersebut memang berhak untuk memperoleh santunan dari Jasa Raharja. Adapun pihak-pihak yang berhak untuk mendapatkan santunan dari Jasa Raharja, telah dijelaskan pada halaman sebelumnya pada bab ini.

Tata cara untuk memperoleh santunan dari PT. (Persero) Jasa Raharja adalah sebagai berikut :

1. Korban atau ahli waris korban mendatangi kantor Jasa Raharja terdekat atau melalui perusahaan alat angkutan umum (bis antar kota) yang mengalami kecelakaan, dan pihak korban atau ahli waris korban mengisi surat pengajuan santunan untuk mendapatkan formulir model K-2 yang berisikan keterangan-keterangan yang berhubungan dengan kecelakaan alat angkutan umum atau formulir model K-1 untuk keterangan kecelakaan lalu lintas jalan.
2. Formulir model K-2 tersebut memuat hal-hal yang berkaitan dengan kecelakaan antara lain :
 - a. Keterangan kecelakaan penumpang alat angkutan umum yang berisi :
 - Kejadian kecelakaan
 - Jenis alat angkutan umum

- b. identitas alat angkutan umum.
- c. Pelunasan iuran wajib.
- d. Korban-korban kecelakaan, jika kecelakaan tersebut menimbulkan cukup banyak korban. Maka daftar nama korban dapat dibuat di lampiran

Untuk keterangan mengenai kecelakaan agar lebih tepat dan lebih akurat pengisiannya, maka petugas Jasa Raharjah yang mengisi formulir tersebut

Sekaligus menandatangani, sehingga pemohon cukup mengisi surat santunan saja.

3. Jika korban tidak meninggal dunia dan mengalami luka-luka baik ringan ataupun berat, maka harus disertakan kuitansi biaya perawatan dan pengobatan yang asli serta menyerahkan surat keterangan kesehatan yang disediakan oleh pihak Jasa Raharja yang diisi oleh dokter, mantri kesehatan atau pihak yang berwenang lainnya. Surat keterangan kesehatan tersebut memuat antara lain :

- a. Nama dokter, Rumah Sakit/Puskesmas/Balai Pengobatan;
- b. Alamat dokter, Rumah Sakit/Puskesmas/Balai Pengobatan;
- c. Penjelasan keadaan korban;
- d. Penjelasan singkat apakah perlu tindakan operasi atau tidak.

4. Jika korban mengalami cacat tetap, maka diperlukan surat keterangan dokter yang merawat korban dan menjelaskan sifat kecacatan yang diderita oleh korban.
5. Jika korban meninggal dunia, ahli waris korban harus menyertakan surat keterangan ahli waris korban yang meninggal dunia yang diisi oleh Pamong Praja atau yang berwenang lainnya, yang antara lain berisi :
 - a. identitas pejabat yang mengisi surat keterangan ahli waris tersebut;
 - b. identitas korban;
 - c. ahli waris korban :
 - Bagi yang menikah secara sah (janda/duda) harus dibuktikan dengan adanya surat nikah
 - Anak yang sah
 - Orang tua
 - Lainnya.

Setelah diisi, formulir-formulir tersebut diserahkan kepada PT. Jasa Raharja selaku pihak penanggung. Sah tidaknya pengajuan tuntutan untuk memperoleh santunan tersebut harus dibuktikan dengan alat-alat bukti sesuai dengan Pasal 17 PP No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksana Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, antara lain:

a. Kematian, alat bukti yang diperlukan :

- Berita Acara Pemeriksaan (BAP) dari Polisi atau pihak yang berwenang dalam menangani kecelakaan tersebut yang mengakibatkan meninggalnya korban;
- Keputusan Hakim atau pejabat yang berwenang menangani pewarisan tersebut;
- Surat keterangan dari dokter dan bukti lain yang dianggap perlu untuk pengesahan fakta kematian yang terjadi antara lain hubungan sebab akibat dari kematian dengan hubungannya dengan penggunaan alat angkutan umum beserta hal-hal yang menentukan jumlah pembayaran santunan yang diberikan berdasarkan peraturan ini.

b. Cacat tetap atau cedera, alat bukti yang diperlukan hampir sama dengan apabila si korban meninggal dunia yaitu diperlukan BAP dari Polisi surat keterangan dari dokter dan surat-surat bukti lainnya yang dianggap perlu dan mendukung sebab terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan si korban menderita cacat atau cedera.

Jika pihak PT. (Persero) Jasa Raharja ragu-ragu akan identitas dari pemohon maka pihak PT. (Persero) Jasa Raharja dapat menolak memberikan santunan sampai dapat dibuktikan lebih lanjut bahwa orang itulah yang betul-betul berhak atas santunan tersebut. Pengajuan

santunan kepada PT. (Persero) Jasa Raharja tersebut dapat dilakukan dalam waktu 6 (enam) bulan sejak terjadinya kecelakaan (Pasal 16 PP No. 17 Tahun 1965).¹²

Dalam suatu kecelakaan yang dialami oleh bis antar kota yang menimbulkan banyak korban, maka pihak Jasa Raharja tidak terlalu mempermasalahkan alat bukti berupa karcis penumpang, disini baik penumpang yang memiliki karcis maupun yang tidak memiliki karcis (penumpang gelap, pedagang asongan, pengamen, dan lain-lain) tetap akan diberikan santunan kecelakaan oleh pihak Jasa Raharja. Selanjutnya pihak-pihak lain yang bukan penumpang bis antar kota yang ikut menjadi korban dalam kecelakaan tersebut juga mendapatkan santunan dari Jasa Raharja. Hal ini diakibatkan karena dalam memberikan santunan PT. (Persero) Jasa Raharja menganut asas *ex Gracia*.

Disamping itu biasanya karena adanya kebijakan dari Menteri Perhubungan yang menyatakan bahwa santunan harus diberikan kepada penumpang yang memiliki tiket/karcis maupun penumpang yang tidak memiliki tiket/karcis.

Adanya pemberian santunan dari PT.(Persero) Jasa Raharja terhadap penumpang korban kecelakaan bis antar kota tidak dapat membebaskan/mengeluarkan tanggung jawab dari pihak pengangkut

¹² Wawancara dengan *Staff Humas PT. (Pesero) Jasa Raharja cabang Jawa Timur*, Surabaya 24 Januari 2001.

dan/pihak lain yang dipersalahkan atas kecelakaan yang sudah terjadi (Pasal 14 PP 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksana Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang). 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 alasan bagi pihak pengangkut untuk tidak memberikan ganti rugi yang merupakan tanggung jawabnya terhadap penumpang atas kecelakaan yang terjadi.

3.3 Besarnya Ganti Kerugian

Tentang besarnya ganti kerugian/dana santunan telah diatur dalam Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 tanggal 17 Juli 2001 tentang Penetapan Santunan Dana Iuran Wajib Kecelakaan Penumpang atau alat angkutan umum di Darat, sungai/danau, Ferry atau penyeberangan, Laut dan Udara. Sesuai dengan Pasal 1 maka santunan yang diberikan kepada penumpang atau ahli waris yang menjadi korban kecelakaan alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, dan di laut, ditentukan sebagai berikut :

- a. Dalam hal penumpang meninggal dunia, dan santunan yang diberikan sebesar Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- b. Dalam hal penumpang mengalami cacat tetap, dana santunan yang diberikan maksimum sebesar Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- c. Penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter, dana santunan yang diberikan maksimum sebesar Rp. 5.000.000,00 (lima juta rupiah).
- d. Sedangkan dalam hal penumpang meninggal dunia dan tidak mempunyai ahli waris maka kepada yang menyelenggarakan penguburan diberikan biaya penggantian sebesar Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah).

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

I. Kesimpulan

1. Fungsi pengangkutan disini adalah memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Sedangkan tujuan dari pengangkutan itu sendiri adalah meningkatkan daya guna dan nilai atau untuk mencapai serta meninggikan manfaat serta efisiensi. Dalam menyelenggarakan pengangkutan, tentu saja tidak luput dari resiko, seperti kerusakan, kehilangan, dan bahkan resiko yang terjadi luar kemauan dan kemampuan kita maupun pihak pengangkut. Jika peristiwa itu terjadi maka pengangkut akan menderita kerugian, dan untuk meringankan beban pengangkut dalam mengganti kerugian maka jalan yang dapat ditempuh adalah dengan *asuransi*.

2. Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang diatur dalam Undang-Undang No. 33 Tahun 1964, bertujuan untuk memberikan perlindungan terhadap kerugian-kerugian yang diderita oleh penumpang. Sedangkan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan diatur dalam Undang-Undang Tahun 1965 bertujuan untuk memberikan jaminan sosial bagi penumpang terhadap kecelakaan yang terjadi pada alat angkutan penumpang umum. Mengenai pelaksanaan pemberian santunan terhadap kecelakaan penumpang, besarnya santunan telah diatur sendiri dalam

Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2001.

II. Saran

- a. Perlunya dibuat suatu peraturan pelaksana mengenai kewajiban pengangkut untuk mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang sehingga penumpang bis antar kota yang mengalami kecelakaan akan mendapat ganti kerugian berupa santunan asuransi dari pihak asuransi yang dipilih sendiri oleh pengangkut.
- b. Perlunya diadakan penyuluhan maupun penyebarluasan informasi mengenai dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang maupun sumbangan wajib kecelakaan lalu lintas jalan, oleh pihak PT. (Persero) Jasa Raharja, maupun prosedur yang harus ditempuh untuk memperoleh santunan dari PT. (Persero) Jasa Raharja dan ganti rugi yang mereka akan dapatkan dari pihak pengangkut apabila pada saat menumpang dengan menggunakan bis antar kota, penumpang tersebut mengalami kecelakaan baik yang menimbulkan korban jiwa/meninggal dunia, maupun luka-luka berat ataupun ringan yang bisa menimbulkan cacat tetap pada tubuh atau yang menderita cedera biasa. Sehingga masyarakat luas bisa mengetahui apabila terjadi kecelakaan lalu lintas terhadap bis antar kota yang mereka tumpangi, mereka atau para korban yang menderita luka-luka baik ringan maupun berat dan ahli waris dari

korban yang meninggal dunia, bisa mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan prosedur perolehan santunan asuransi yang di berikan oleh PT.(Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja berkaitan dengan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

- Projodikoro, Wirjono, ***Hukum Asuransi di Indonesia***, Intermasa, Jakarta, 1991.
- Purwusutjipto, H.M.N, ***Hukum Pengangkutan***, Cetakan kelima, Djambatan, Jakarta, 1995.
- Muhamad, Abdulkadir, ***Hukum Angkutan Darat, Laut dan Udara***, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- _____, ***Hukum Pengangkutan Niaga***, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.
- Hamzah, Andi, ***Kamus Hukum***, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1986.
- Simanjuntak, Emmy Pangaribuan, ***Hukum Pertanggungan (Pokok-pokok pertanggungan kerugian, kebakaran, jiwa)***, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1982.
- _____, ***Pertanggungan Wajib/Sosial Undang-Undang No. 33 dan No. 34 Tahun 1964***, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas gadjah Mada, Yogyakarta, 1985.
- Hartono, Sri Rejeki, ***Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi***, Sinar Grafika, Jakarta, 1997.
- Kagramanto, L. Budi, ***Diktat Hukum Pengangkutan***, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Surabaya, 1993.
- Purba, Radiks, ***Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara***, Djambatan, Jakarta, 1997.

Subekti, R. dan Tjirosudibyo, R, ***Kitab Undang-Undang Hukum Perdata***, Pradnya Paramita, Jakarta, 1997.

Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 ***tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pelaksanaannya***, Departemen Kehakiman Republik Indonesia, 1993.

Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 415/KMK.06/2001 tanggal 17 Juli 2001 tentang ***Penetapan Santunan Dana Iuran Wajib Kecelakaan Penumpang atau Alat Angkutan Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry atau penyeberangan Laut dan Udara.***

Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2001 17 Juli 2001 tentang ***Penetapan Santunan Dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.***