

SKRIPSI

ISMONO

**“TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PENGANGKUTAN
PENUMPANG DAN BARANG BAWAAN PADA ANGKUTAN
BUS KOTA”**



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

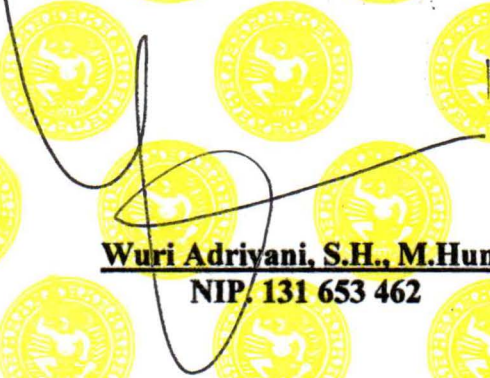
2003

**"TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PENGANGKUTAN
PENUMPANG DAN BARANG BAWAAN PADA ANGKUTAN
BUS KOTA"**

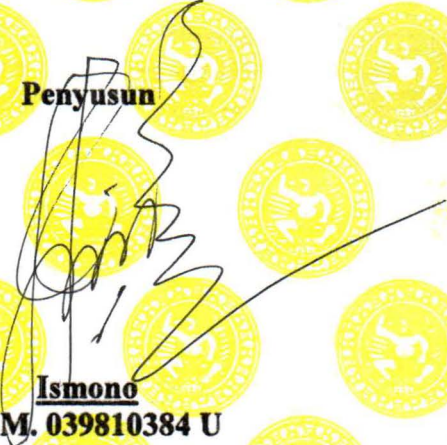
SKRIPSI

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

Dosen Pembimbing


Wuri Adriyani, S.H., M.Hum.
NIP. 131 653 462

Penyusun


Ismono
NIM. 039810384 U

**FAKULTAS HUKUM PROGRAM NON REGULER
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2003**

Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan di hadapan Panitia Penguji

Pada hari Kamis, tanggal 22 April 2003

Panitia Penguji Skripsi :

Ketua : H. Samsari Boentoro, S.H.

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

2. Wuri Adriyani, S.H., M.Hum

3. Zahry Vandawati Chumaida, S.H., M.H.



KATA PENGANTAR

Segala puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yesus Kristus Sang Juru Selamatku karena atas berkat dan karuniaNya saya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “ TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PENGANGKUTAN PENUMPANG DAN BARANG BAWAAN PADA ANGKUTAN BUS KOTA “.

Skripsi ini ditulis guna memenuhi salah satu syarat untuk meraih gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya. Adapun keberhasilan skripsi ini tidak terlepas dari adanya bantuan semua pihak, untuk itu dengan segala kerendahan hati, saya mengucapkan terima kasih dan rasa hormat saya setulus-tulusnya kepada :

1. **Dekan**, Pimpinan Fakultas dan staf beserta seluruh civitas akademik Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya.
2. Bu **Wuri Adriyani, S.H.,M.Hum.**, selaku dosen pembimbing.
Saya ucapkan terima kasih atas waktu dan bimbingannya yang sangat berarti, bermanfaat dan berguna dalam proses penyelesaian skripsi ini.
3. Bapak **H. Samsari Boentoro, S.H.** , Bapak **L. Budi Kagramanto, S.H.,M.H.,M.M.**, Ibu **Zahry Vandawati Chumaida, S.H.,M.Hum.**, selaku dosen penguji. Terima kasih

atas pertanyaan-pertanyaannya serta kritikan-kritikan yang telah membantu dalam upaya penyempurnaan skripsi ini.

4. Bapak **Sukardi, S.H.,M.H.** selaku dosen wali yang telah memberikan kemudahan serta nasehat yang sangat berharga bagi penyelesaian skripsi ini.
5. Bapak dan ibuku tercinta, terkasih dan penuh rasa sayang telah memberikan motivasi yang sangat besar dan juga terima kasih atas doa-doa yang diperuntukkan sepenuhnya buat saya sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini dan tak lupa atas kesabarannya. (Doakan cepet dapat kerja ya pak..... buk.....)
6. Buat mbakku **Wiwik Iswati** dan mas **R. Nugroho Setyo Adi** yang tersayang terima kasih atas omelan dan doanya yang sangat berarti dan juga buat adikku **Iswanto** suwun yoo! (cepet barno kuliahmu le & ojo lemu-lemu)
7. **Buat Rr. Veronika Trisiya Yustina Mustikawati** yang terkasih, tersayang, tercinta, terima kasih atas omelannya, motivasinya, perhatiannya yang selalu setia mendampingi dalam setiap saya mengerjakan lembar demi lembar skripsi ini (Thank's a lot, honey)

8. Teman-temanku Andik (tersayang) suwun yo komputere, wasis, tito, sinyo, sakti, heykal, faisol, moudi, ros, novy, eko, riska, Kristin, gonden. Makasih yooooo.....!!!!!!!!!!!!!! Friends. Ojo lali yo karo aku.

9. Anak-anak kost “ Wartel Maharani “ thank’s ya atas semua bantuannya (Mbak mita, mbak dini, dik maya, dik yeni, dik dila, dik irma, dik silvi dan buat M2M terima kasih telah manggilin Yusie ya)

Besar harapan saya agar skripsi ini dapat bermanfaat bagi semuanya serta tak lupa saya mengharapakan kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini

Surabaya,2003

ISMONO

DAFTAR ISI

BAB I : PENDAHULUAN

1.1	Latar Belakang dan Rumusan Masalah.....	1
1.2	Penjelasan Judul.....	5
1.3	Alasan Pemilihan Judul.....	7
1.4	Tujuan Penulisan.....	8
1.5	Metodologi	8
1.6	Pertanggungjawaban Sistematika.....	9

BAB II : PEMBENTUKAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN PADA PENGANGKUTAN DENGAN BUS KOTA

2.1	Syarat-syarat dan asas-asas dalam perjanjian pengangkutan..	12
2.2	Sifat-sifat perjanjian pengangkutan.....	20
2.3	Para pihak dalam perjanjian pengangkutan.....	22
2.4	Hak dan kewajiban para pihak.....	24
	a. Hak dan kewajiban pihak pengangkut.....	24
	b. Kewajiban dari pihak penumpang.....	26

BAB III : PERTANGGUNGJAWABAN PENGANGKUT DAN PROSEDUR PERMINTAAN GANTI RUGI

3.1	Mekanisme pengangkutan dengan angkutan bus kota.....	29
3.2	Tanggungjawab pihak pengangkut terhadap penumpang dan barang bawaan dengan bus kota.....	32

3.3	Prosedur tuntutan ganti rugi oleh penumpang terhadap pengangkut.....	35
3.4	Peran dan tanggungjawab asuransi jasa raharja dalam sistem pertanggungjawaban pengangkutan bus kota.....	39

BAB IV : PENUTUP

4.1	Kesimpulan.....	46
4.2	Saran.....	47

DAFTAR BACAAN

LAMPIRAN-LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang dan Perumusan Masalah

Pada saat ini peranan pengangkutan sangat dibutuhkan masyarakat. Pengangkutan mempunyai peranan yang sangat besar dalam memenuhi segala kebutuhan manusia. Pengangkutan sebagai alat transportasi yang dikategorikan masuk dalam kebutuhan jasa dan dengan sendirinya kebutuhan jasa tersebut selalu identik dengan pengangkutan itu sendiri. Pengangkutan mempunyai fungsi pokok yaitu memindahkan orang maupun barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan tujuan meningkatkan nilai guna dan nilai ekonomis dari barang atau orang tersebut.

Pengangkutan merupakan sarana transportasi yang dapat dilakukan di berbagai wilayah, baik pada wilayah darat, air (danau, sungai, laut), udara. Sehingga dalam pelaksanaan serta pengaturan sarana transportasi itu tidak dapat dipisahkan dengan sarana transportasi lainnya, maksudnya adalah adanya saling keterkaitan pada pelaksanaan dan pengaturan di setiap sistemnya. Tetapi pada dasarnya pengangkutan di wilayah Republik Indonesia yang terdiri dari wilayah darat, air (danau, sungai, laut), udara mempunyai satu tujuan yang sama yaitu sebagai penunjang serta pendorong bagi rakyat dan bangsa Indonesia dalam meningkatkan kesejahteraannya. Tujuan tersebut juga diatur didalam pasal 3 Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, disebutkan sebagai berikut :

Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak, penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Surabaya sebagai salah satu kota pusat perindustrian, perdagangan, dan pendidikan menjadi salah satu penyebab menarik minat penduduk sekitarnya untuk melakukan urbanisasi. Hal ini dilihat dari semakin pesatnya pertumbuhan penduduk yang mayoritas penduduknya sebagian besar adalah masyarakat pendatang yang berasal dari berbagai daerah. Mereka dalam hal ini masyarakat pendatang tersebut terdiri dari berbagai lapisan dan mempunyai tujuan yang berbeda-beda pula. Sehingga dalam setiap melakukan aktifitasnya para penduduk pendatang tersebut tidak lepas dari sarana transportasi yang selain dapat dijangkau oleh mereka juga dapat mengantarkan mereka ke tempat tujuan dengan aman dan selamat.

Selanjutnya dalam merealisasikan tujuan dari pengangkutan seiring dengan perkembangan zaman, maka akan dibutuhkan pula suatu alat angkutan yang sesuai dengan kemampuan dan mudah dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat, terutama golongan masyarakat ekonomi menengah ke bawah. Untuk itu pada masyarakat perkotaan terutama di Surabaya sangat dibutuhkan alat angkutan yang relatif murah dan efisien, dalam hal ini Surabaya dianggap sebagai pusat perindustrian, perdagangan, dan pendidikan, sehingga dalam pelaksanaannya memerlukan alat pengangkutan terutama alat transportasi darat. Pentingnya alat transportasi darat di sini dikarenakan masyarakat perkotaan sekarang ini

menginginkan atau membutuhkan transportasi umum yang dapat dipergunakan dalam ruang lingkup wilayah kota saja.

Sebagai penunjang di dalam pengembangan dan penyempurnaan alat angkutan yang diinginkan masyarakat perkotaan, untuk itu pemerintah kota Surabaya berupaya mengatasi persoalan tersebut dengan mendirikan perusahaan umum khusus angkutan bus kota. Perusahaan umum khusus angkutan bus kota memang didirikan bertujuan untuk menyelenggarakan angkutan umum dengan kendaraan bus di atas jalan raya dengan trayek dalam wilayah kota saja. Perusahaan yang dimaksud tersebut selanjutnya disebut perusahaan umum D.A.M.R.I., dimana dalam pengoperasiannya perusahaan umum D.A.M.R.I. tersebut dimiliki dan dikuasai oleh negara, yang dimaksud dimiliki dan dikuasai oleh negara adalah perusahaan umum D.A.M.R.I. tersebut berstatus BUMN (Badan Usaha Milik Negara) untuk itu segala aset-aset yang ada dimiliki dan dikuasai oleh negara.

Pengangkutan dengan bus kota tersebut diharapkan mampu mempermudah dan memperlancar jalannya roda pembangunan serta dalam usaha pemenuhan kebutuhan masyarakat kota seperti di Surabaya dan kota besar lainnya. Transpotasi dengan bus kota memang tepat bagi penduduk perkotaan, karena bus kota dianggap mempunyai kelebihan dibandingkan dengan alat angkutan penumpang umum yang lain. Adapun kelebihan dari bus kota tersebut antara lain :

1. Biaya angkut yang dikeluarkan oleh penumpang tidak terlalu besar atau mudah untuk dijangkau;
2. Trayek yang sudah ditentukan oleh pihak pengangkut;

- 2) Bagaimana tanggungjawab dan prosedur tuntutan ganti rugi pada pengangkut apabila terjadi kerugian terhadap penumpang dan barang bawaan milik penumpang bus kota ?

1.2 Penjelasan Judul

Untuk lebih memudahkan dalam memahami serta mengerti maksud dan tujuan skripsi saya dengan judul, “Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Penumpang dan Barang Bawaan pada Angkutan Bus Kota“, perlu dijelaskan mengenai satu persatu arti kata dalam judul tersebut, antara lain :

- a. Tanggungjawab, adalah : suatu keadaan yang mewajibkan seseorang harus menanggung segala yang dapat dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan apabila dirasakan adanya suatu kerugian.¹
- b. Pengangkut, adalah : orang yang mengangkut dengan menggunakan kendaraan bermotor.²
- c. Pengangkutan, adalah : perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, karen perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi;³
- d. Penumpang, adalah : orang yang mengikatkan diri pada suatu perjanjian pengangkutan dengan si pengangkut agar pengangkut mengantarkannya ke tempat tujuan dengan rasa aman, lancar, dan

¹ Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Cet II, Balai Pustaka, Jakarta, 1989, hal. 899.

² Ibid, hal. 39.

³ Sution Usman Adje, dkk, Hukum Pengangkutan Di Indonesia, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hal.30

3. Kapasitas penumpang lebih besar dibanding dengan angkutan penumpang umum lainnya.

Sarana transportasi di darat secara umum di atur di dalam Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Alat angkutan dengan menggunakan kendaraan dibedakan menjadi dua, yaitu kendaraan umum dan kendaraan pribadi. Dalam hal ini yang dimaksud dengan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran hal ini sesuai yang diatur didalam pasal 1 angka 9 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992. Dengan timbulnya suatu kewajiban dari pada penumpang mengenai pungutan bayaran tersebut maka secara yuridis pengangkutan dengan kendaraan umum tunduk pada hukum pengangkutan. Sebab hukum pengangkutan merupakan seluruh peraturan yang mengatur tentang hubungan hukum antara pihak pengangkut dan pihak penumpang/pengirim.

Setelah melihat dari uraian di atas maka pengangkutan dengan menggunakan bus kota masuk dalam kategori kendaraan umum, dimana dalam setiap pelaksanaan dengan menggunakan alat angkutan bus kota pihak penumpang maupun pihak pengangkut harus memperhatikan prosedur-prosedur yang telah diatur oleh undang-undang.

Dari uraian latar belakang di atas yang saya permasalahan adalah :

- 1) Bagaimana pembentukan perjanjian pengangkutan dengan bus kota, dan apa sajakah hak dan kewajiban para pihak ?

- 2) Bagaimana tanggungjawab dan prosedur tuntutan ganti rugi pada pengangkut apabila terjadi kerugian terhadap penumpang dan barang bawaan milik penumpang bus kota ?

1.2 Penjelasan Judul

Untuk lebih memudahkan dalam memahami serta mengerti maksud dan tujuan skripsi saya dengan judul, “Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Penumpang dan Barang Bawaan pada Angkutan Bus Kota“, perlu dijelaskan mengenai satu persatu arti kata dalam judul tersebut, antara lain :

- a. Tanggungjawab, adalah : suatu keadaan yang mewajibkan seseorang harus menanggung segala yang dapat dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan apabila dirasakan adanya suatu kerugian.¹
- b. Pengangkut, adalah : orang yang mengangkut dengan menggunakan kendaraan bermotor.²
- c. Pengangkutan, adalah : perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, karen perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi;³
- d. Penumpang, adalah : orang yang mengikatkan diri pada suatu perjanjian pengangkutan dengan si pengangkut agar pengangkut mengantarkannya ke tempat tujuan dengan rasa aman, lancar, dan

¹ Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Cet II, Balai Pustaka, Jakarta, 1989, hal. 899.

² Ibid, hal. 39.

³ Sution Usman Adje, dkk, Hukum Pengangkutan Di Indonesia, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hal.30

selamat sampai di tempat tujuan, sehingga untuk itu diwajibkan membayar ongkos pengangkutan;

- e. Barang Bawaan, adalah : setiap benda yang dibawa oleh penumpang kedalam kendaraan bus maupun setiap benda yang dibawa oleh penumpang dan dimasukkan kedalam bagasi bus kota;
- f. Angkutan, adalah : pemindahan orang dan/ atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan menurut ketentuan dalam pasal 1 Angka 1 Peraturan Pemerintah nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan;
- g. Bus, adalah : setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi menurut ketentuan yang terdapat didalam pasal 1 Angka 7 Peraturan Pemerintah nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan;
- h. Bus Kota, adalah : bus yang melayani trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II menurut ketentuan pasal 7 angka 1 huruf c Peraturan Pemerintah nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan. Trayek dimaksud terdiri dari trayek yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan, yaitu : mempunyai jadwal tetap, melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal, dilayani oleh mobil bus umum, pelayanan cepat dan/atau lambat, jarak pendek,

melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, hal ini menurut ketentuan pasal 8 angka 3 huruf a Peraturan Pemerintah nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.

1.3 Alasan Pemilihan Judul.

Alasan saya memilih judul di atas karena masih banyak dari pihak perusahaan angkutan bus kota yang dalam hal ini disebut sebagai pihak pengangkut hanya semata-mata untuk mencari keuntungan saja tanpa memperhatikan resiko-resiko yang terjadi pada diri penumpang. Mengenai resiko dari penumpang antara lain apabila sewaktu penumpang menggunakan alat angkutan bus kota mengalami kecelakaan yang memang murni kesalahan dari pihak pengangkut. Dalam posisi ini pihak pengangkut lebih sering menghindari tanggung jawabnya apabila si penumpang ingin menuntut ganti rugi dengan dalih bahwa kewajiban pengangkut hanyalah sebatas mengangkut penumpang sampai ke tempat tujuan saja. Apabila terjadi kerugian yang dialami oleh penumpang, biasanya dalam prakteknya pengangkut beranggapan bahwa ongkos yang dibayarkan oleh penumpang itu tidak sebanding dengan kerugian yang dialami penumpang jika terjadi kecelakaan yang mengancam jiwa penumpang tersebut. Sehingga sering kali terjadi anggapan masyarakat bahwa pengangkut hanya mengantarkan penumpang ke tempat tujuan tanpa memperhatikan kerugian-kerugian yang dialami penumpang tanpa ada kelanjutannya untuk mengganti

kerugian dari penumpang yang bersangkutan. Dengan kata lain pengangkut disini tidak memperhitungkan berapa besar kerugian yang dialami oleh penumpang itu.

1.4 Tujuan Penulisan

Tujuan utama yang hendak dicapai dalam penulisan skripsi ini adalah :

- 1) Untuk memenuhi persyaratan dalam memperoleh gelar sarjana hukum pada jenjang Strata (S-1) di Fakultas Hukum Program Non Reguler Universitas Airlangga.
- 2) Memberikan gambaran dan sumbangan pemikiran kepada masyarakat mengenai maksud dan tujuan pengangkutan terutama pengangkutan dengan menggunakan alat angkutan bus kota.

1.5 Metodologi

a. Pendekatan Masalah

Untuk memperoleh pengertian dan kajian-kajian pembahasan dalam skripsi ini, saya menggunakan pendekatan yuridis normatif, yaitu pendekatan yuridis dari perundang-undangan dan peraturan-peraturan yang ada, serta bahan hukum yang diperoleh di lapangan yaitu wawancara dengan pihak-pihak yang terkait, kemudian dihubungkan dengan teori-teori dalam literatur hukum pengangkutan sehingga akan ditemukan jawaban dari permasalahan-permasalahan yang ada.

- ##### **b. Sumber bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer.**
- Yaitu berasal dari bahan hukum berupa Peraturan Perundang-undangan

misalnya Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992, Peraturan Pemerintah, misalnya PP Nomor 41 Tahun 1993, Keputusan Menteri, misalnya KMK Nomor 415/KMK.06/2001. Bahan hukum sekunder berasal dari literatur-literatur yang sesuai dengan hukum pengangkutan, wawancara dengan pihak-pihak terkait dengan pembahasan skripsi ini

c. **Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum**

Adapun prosedur pengumpulan bahan hukum yang digunakan untuk penyusunan skripsi ini adalah pengumpulan bahan hukum yang dilakukan dengan studi kepustakaan yaitu dengan membaca serta mengkaitkan literatur-literatur yang sesuai dengan hukum pengangkutan dan melakukan penelitian di lapangan dengan cara wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dalam pembahasan skripsi ini.

d. **Analisis Bahan Hukum**

Semua bahan hukum yang terkumpul baik dari kepustakaan maupun dari lapangan, diolah menjadi bahan hukum yang sistematis dan dianalisa dengan menggunakan metode deduktif dan metode induktif guna menyelesaikan masalah-masalah yang diselesaikan dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

1.6 Pertanggungjawaban Sistematika

Untuk mendapatkan gambaran yang singkat dan jelas tentang pembahasan dalam skripsi ini, maka skripsi di bagi dalam empat bab. Setiap bab terdiri dari beberapa sub bab yang menjelaskan komponen-komponen dari permasalahan. Secara garis besar skripsi ini disusun sebagai berikut :

Bab satu adalah pendahuluan, yang berisi gambaran umum dari permasalahan dan penjelasan mengenai latar belakang masalah dan perumusan masalah. Latar belakang dalam skripsi ini adalah semakin besarnya kebutuhan akan pengangkutan pada kehidupan masyarakat kota. Selanjutnya dari latar belakang ditarik rumusan masalah dan alasan pemilihan judul. Kemudian dalam bab ini juga diuraikan mengenai metodologi dan pendekatan masalah yang dipakai dalam pembahasan. Pada akhir bab ini diuraikan tujuan penulisan skripsi, pengolahan dan sumber-sumber bahan hukum.

Di dalam bab dua dibahas mengenai apa yang menjadi dasar hukum dari perjanjian pengangkutan dengan angkutan bus kota. Dan juga mengenai unsur-unsur terjadinya perjanjian pengangkutan dengan bus kota. Dalam bab ini juga akan dijelaskan mengenai akibat-akibat bila pengangkut wanprestasi. Mengenai hak-hak dan kewajiban para pihak juga akan diatur dalam bab ini.

Bab tiga membahas mengenai penganalisaan serta pembahasan mengenai prosedur permintaan ganti rugi yang dapat diajukan oleh pihak penumpang bus kota, yang disebabkan pihak pengangkut melakukan kesalahan dalam melaksanakan kewajibannya.

Bab empat merupakan bab penutup yang berisi mengenai kesimpulan dari pembahasan permasalahan pokok yang telah dikemukakan sebelumnya serta saran-saran yang berkaitan dengan permasalahan yang timbul.

BAB II

PEMBENTUKAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN

PADA PENGANGKUTAN DENGAN BUS KOTA

2.1 Syarat-syarat dan asas-asas terbentuknya perjanjian pengangkutan

Membahas mengenai syarat-syarat maupun asas-asas terbentuknya perjanjian pengangkutan, maka terlebih dahulu dijelaskan bagaimana pengangkutan masuk sebagai bentuk suatu perjanjian. Dikategorikan sebagai bentuk perjanjian karena di dalam pengangkutan tersebut terdapat adanya suatu pernyataan kehendak oleh para pihak yaitu adanya suatu penawaran "*Annbod*" dari pihak pengangkut dan selanjutnya pihak penumpang melakukan penerimaan "*Aanvaarding*" atas penawaran yang dilakukan oleh pihak pengangkut. Adanya penawaran dan penerimaan tersebut, maka selanjutnya akan timbul suatu perjanjian di antara para pihak, atas definisi yang ada di atas maka pengangkutan dikategorikan sebagai bentuk perjanjian.

Fungsi dan tujuan pengangkutan yaitu sebagai sarana vital untuk memperlancar perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ketempat lain dengan tujuan untuk meningkatkan dan meninggikan daya guna, nilai serta cara efisien dan efektif terhadap manusia dan barang yang diangkut. Untuk merealisasikan fungsi dan tujuan dari pengangkutan yaitu adanya suatu hubungan yang bertimbal balik diantara para pihak tersebut, dimana hubungan tersebut secara otomatis akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi pihak-pihak yang bersangkutan.

Perjanjian pengangkutan yang dilakukan para pihak tersebut merupakan bentuk realisasi dalam melaksanakan suatu pengangkutan yaitu antara para pihak pengangkut dan pihak penumpang/pengirim, hal ini demi mewujudkan suatu hubungan yang bertimbal balik antara para pihak. Untuk terbentuknya suatu perjanjian pengangkutan yang dilakukan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang harus terlebih dahulu adanya kata sepakat, karena tanpa adanya kesepakatan pada kedua pihak tersebut tidak mungkin akan timbul suatu perjanjian pengangkutan.

Seperti yang tercantum dalam pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata bahwa syarat terbentuknya perjanjian adalah :

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

Dari keempat syarat diatas saya akan membahas mengenai syarat subyektif maupun obyektifnya, karena hal ini menyangkut subyek dari pihak-pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Sedangkan mengenai kedua syarat yang lain adalah merupakan syarat obyektif, dimana syarat obyektif tersebut menyangkut mengenai obyek dari perbuatan hukum yang dilakukan.

Mengenai syarat tersebut di atas, saya akan menguraikan satu persatu dari keempat syarat yang diatur dalam pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata tersebut.

Ad.1. Sepakat mereka yang mengikatkan diri

Yang dimaksud sepakat adalah bahwa para pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan tersebut harus setuju serta mau melaksanakan apa yang telah dikehendaki oleh para pihak yang menghendakinya. Sepakat disini sebagai persyaratan yang disetujui antar pihak-pihak, untuk itu persetujuan kehendak para pihak tersebut diwujudkan dengan adanya suatu bentuk penawaran dari pihak pengangkut serta sebaliknya pihak yang menerima penawaran tersebut adalah penumpang itu sendiri, dimana mereka telah sepakat untuk melaksanakan perjanjian pengangkutannya.

Sehingga disini jelas yaitu apa yang dikehendaki oleh salah satu pihak juga harus dikehendaki oleh pihak yang lainnya. Jadi disini para pihak tersebut menginginkan adanya suatu hubungan timbal balik antara pengangkut dan penumpang. Pihak pengangkut menginginkan adanya ongkos pengangkutan sebagai kontra prestasi dari penumpang dan sebaliknya penumpang sendiri menginginkan agar diantar ke tempat tujuan dengan aman dan selamat kepada pengangkut.

Sedangkan kesepakatan yang dimaksud dalam pengangkutan dengan menggunakan angkutan bus kota yaitu pada waktu penumpang bus kota tersebut melakukan akseptasi terhadap penawaran yang diberikan oleh pihak pengangkut.

Ad.2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan

Untuk syarat kedua ini diharuskan bagi para pihak untuk membuat suatu perjanjian pengangkutan tersebut haruslah cakap hukum. Pengertian cakap hukum menurut R. Subekti adalah setiap orang yang sudah dewasa atau aqil baliq dan

sehat pikirannya.⁴ Dalam hal ini para pihak tersebut dapat melakukan perjanjian pengangkutan apabila para pihak tersebut tidak gila ataupun anak-anak (belum cukup umur). Sedangkan yang dimaksud belum cukup umur disini yaitu belum dewasa. Mengenai hal belum dewasa ini diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata pasal 330 ayat 1, demikian bunyinya : “Belum dewasa adalah mereka yang belum mencapai umur genap dua puluh satu tahun, dan tidak lebih dahulu telah kawin.”

Sedangkan dalam perjanjian pengangkutan dengan bus kota mengenai yang dikecualikan dalam hal ini adalah anak-anak yang belum cukup umur dapat dianggap sah sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan dengan bus kota. Karena dalam perjanjian pengangkutan ini pihak pengangkut tidak boleh membedakan penumpang yang membutuhkan jasa pengangkutan menggunakan angkutan bus kota. Hal ini disebabkan perusahaan angkutan umum ini bergerak dalam bisnis pengangkutan, sehingga apabila ia maksudnya dalam hal ini penumpang baik dewasa maupun anak-anak akan dilayani asalkan penumpang tersebut membayar ongkos pengangkutannya.

Ad.3 Suatu hal tertentu.

Mengenai hal tertentu yang dimaksud disini adalah menyangkut hak dan kewajiban serta tujuan dari pihak-pihak yang melakukan kesepakatan untuk melaksanakan suatu perjanjian. Di dalam perjanjian pengangkutan mengenai hal tertentu tersebut yaitu berupa pengangkutan orang maupun barang, dimana pihak tersebut menginginkan untuk diangkut dari satu tempat ke tempat tujuan yang

⁴ R Subekti, S.H, Aneka Perjanjian, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995, hal. 71

diinginkan dengan aman dan selamat dimana untuk itu ia diharuskan membayar ongkos pengangkutannya.

Sedangkan hal tertentu yang dimaksud di dalam perjanjian pengangkutan dengan bus kota adalah penumpang bus kota tersebut menginginkan dirinya untuk diangkut ke suatu tempat, sehingga untuk itu pihak penumpang tersebut harus membayar ongkos pengangkutannya kepada pihak pengangkut yang dalam hal ini diwakili oleh kondektur.

Ad.4 Suatu sebab yang halal.

Yang dimaksud sebab yang halal disini bukan mengenai sebab akibatnya tetapi mengenai isi atau maksud dari perjanjiannya. Isi atau maksud dari perjanjian itu sendiri pada dasarnya membebaskan para pihak untuk menentukan isi atau maksud dari hubungan hukum perjanjian yang mereka inginkan. Sehingga dalam hal ini para pihak harus memperhatikan batas-batas kelayakan dan kepatutan agar menghasilkan penutupan perjanjian dengan baik yang tentunya diikuti pemenuhan prestasi yang halal.

Jadi di dalam perjanjian pengangkutan dengan menggunakan angkutan bus kota yang dimaksud dengan sebab yang halal yaitu para pihak dalam melaksanakan perjanjian pengangkutannya tidak boleh bertentangan dengan Undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan. Seperti yang dikatakan oleh R. Soekardono bahwa perjanjian itu dikatakan layak apabila di dalam syarat-syarat yang diadakan oleh pihak pengangkut diadakan larangan mengangkut benda-benda yang berbahaya atau penolakan penumpang yang mengganggu bahkan bisa membahayakan ketertiban penumpang lainnya.

Setelah melihat dari keempat syarat sahnya perjanjian di atas yaitu antara pengangkut (Perusahaan Umum Angkutan Bus Kota) dengan penumpang bus kota, maka jelas bahwa pengangkut mengikatkan diri untuk mengangkut penumpang ke tempat tujuan tertentu sesuai trayek bus kota dengan selamat, sedangkan untuk penumpang sendiri juga mengikatkan diri yaitu dengan membayar ongkos pengangkutan dimana besarnya ongkos tersebut ditentukan oleh pihak pengangkut.

Setelah membayar ongkos pengangkutannya penumpang akan diberikan oleh kondektur suatu bukti berupa karcis, dimana fungsi dari karcis bus kota tersebut hanya sebagai tanda bahwa penumpang angkutan bus kota tersebut telah membayar ongkos angkutannya. Keberadaan dari karcis bus kota tersebut hanyalah sebagai pelaksanaan hak dan kewajiban dari pihak penumpang dan pengangkut, sehingga hal ini tidak akan berpengaruh terhadap sah atau tidaknya perjanjian yang telah dibuat oleh para pihak tersebut. Tetapi meskipun keberadaan dari karcis tersebut hanyalah sebagai pedoman mengenai hak dan kewajiban saja, namun dalam praktek pengangkutan dengan bus kota, pemberian karcis tersebut juga berfungsi sebagai alat untuk mendapatkan ganti rugi apabila terjadi kerugian⁵ pada penumpang angkutan bus kota.

Meskipun perjanjian pengangkutan pada hakekatnya sudah harus tunduk pada pasal-pasal dari bagian umum dari perjanjian Kitab Undang-undang Hukum Perdata, akan tetapi oleh Undang-undang telah ditetapkan berbagai peraturan

⁵ BPHN, Hukum Angkutan Darat Dan Laut, Bina Cipta, Semarang, 1978, hal. 33

husus yang bertujuan untuk kepentingan umum membatasi kebebasan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan⁶

Seperti yang diketahui, hukum perjanjian dalam B.W. menganut asas konsensualitas. Artinya ialah : hukum perjanjian dari B.W. itu menganut asas bahwa untuk melahirkan perjanjian cukup dengan sepakat saja.⁷ Dalam hal ini pembentukan perjanjian pengangkutan, para pihak yang dimaksudkan di sini adalah pihak pengangkut yaitu pihak perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan jasa pengangkutan, sedangkan pihak lainnya adalah pihak penumpang yaitu pihak yang menggunakan atau pihak yang membutuhkan jasa pengangkutannya.

Persetujuan kehendak dalam pembentukan perjanjian pengangkutan tersebut tidak disyaratkan harus dituangkan dalam perjanjian secara tertulis, maksudnya perjanjian tersebut cukup dengan lisan saja, seperti yang dikatakan oleh H.M.N. Purwosudjipto bahwa di dalam pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asalkan ada persetujuan kehendak. Jadi meskipun di dalam persetujuan kehendak yang dibuat oleh para pihak tersebut tidak dibuat secara tertulis, hal itu tidak akan membatalkan perjanjian pengangkutan yang telah dibuat atau disepakati oleh para pihak tersebut. Untuk itu dalam pembentukan perjanjian pengangkutan para pihak harus benar-benar memperhatikan asas konsensualitasnya

⁶ Op cit. hal. 71

⁷ Loc cit. hal. 3

Perjanjian pengangkutan memang tidak diatur secara terperinci dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata maupun Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Tetapi mengenai pengangkutan terdapat peraturan diluar Kitab Undang-undang Perdata yang dilakukan dan dilaksanakan menurut perjanjian yang mereka buat sendiri, sehingga untuk itu perjanjian pengangkutan yang dibuat para pihak tersebut berlaku sebagai Undang-undang dan mengikat bagi para pihak yang membuat perjanjian itu.

Melihat definisi yang ada di atas maka perjanjian pengangkutan yang dilakukan para pihak tersebut harus didasari suatu kebebasan untuk membuat dan menentukan perjanjian yang akan dibuatnya. Untuk itu para pihak dalam membuat perjanjian harus memperhatikan asas-asas yang ada. Kebebasan yang dimaksud di atas yaitu kebebasan dimana dalam setiap pelaksanaannya mengandung unsur adanya tanggung jawab antara para pihak

Mengacu uraian di atas maka para pihak dalam melaksanakan perjanjian pengangkutannya harus berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Maksud dari asas kebebasan berkontrak tersebut adalah mempunyai arti kebebasan untuk mengadakan suatu perjanjian. Menurut Mariam Darus Badrul Zaman asas ini mendukung kedudukan yang seimbang di antara para pihak, sehingga sebuah kontrak akan bersifat stabil dan memberikan keuntungan bagi kedua pihak.⁸ Mengenai kebebasan ini didasarkan juga pada pasal 1338 ayat 1 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang berbunyi :

“Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali

⁸ Mariam Darus Badruizaman, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung, 1994, hal.45

selain dengan sepakat kedua belah pihak atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu.”

Setelah para pihak melaksanakan kebebasan dalam melakukan perjanjian pengangkutan hendaknya para pihak dalam melaksanakan pengangkutannya tersebut memperhatikan pula asas itikad baik, seperti yang tercantum dalam pasal 1338 ayat 2 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, yang berbunyi : “ Suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.”

Dengan memperhatikan asas-asas di atas, maka di dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan selain adanya suatu kebebasan para pihak tidak cukup hanya dengan kata sepakat kedua belah pihak saja, melainkan setelah terjadinya kesepakatan (konsensualitas) di antara para pihak seyogyanya dalam melaksanakan perjanjian pengangkutannya juga harus beritikad baik. Baik dari pihak pengangkut maupun pihak penumpang yang telah sepakat untuk melaksanakan perjanjian pengangkutan.

2.2 Sifat-Sifat Perjanjian Pengangkutan

Seperti yang dikemukakan oleh R. Soekardono, bahwa:

“Sifat perjanjian pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik untuk melakukan pelayanan (atau jasa) berkala (*een overeenkomst tot het verrichten van enkelediensten*)”⁹

Sedangkan sifat perjanjian pengangkutan menurut H.M.N Purwosutjipto adalah:

“Perjanjian timbal balik yang dilakukan oleh kedua belah pihak, baik pengangkut/ pengirim yang masing-masing mempunyai kewajiban sendiri-sendiri.”¹⁰

⁹ R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Jilid II, Bag. I, Rajawali, Jakarta, 1981, hal. 15

¹⁰ H.M.N. Purwosudjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Bag. III, Djambatan, Jakarta, 1986, hal. 2

Perjanjian pengangkutan dengan angkutan barang dan/ atau orang merupakan pekerjaan tertentu yang harus dipenuhi oleh pihak pengangkut dengan mendapatkan ongkos dari pihak pemakai jasa pengangkutan dengan konsekuensi apabila pelayanan yang diberikan oleh pihak pengangkut tersebut dilakukan dengan baik, tetapi dengan pelayanan yang baik tersebut tidak memungkinkan para pemakai jasa tersebut akan menggunakan jasa pengangkutannya untuk selamanya.

Pada umumnya hubungan hukum antara pengangkut dengan pihak yang memakainya itu adalah bermacam yaitu sama tinggi-sama rendah atau kedua belah pihak adalah “ *Gecoordineerd* “ , tidak ada imbalan majikan terhadap buruh (atasan terhadap bawahan) atau imbalan “ *Gesubordineerd* “ pada hubungan hukum antara pemakai pengangkutan dan pengangkut.¹¹

Secara keseluruhan maksudnya yaitu hubungan hukum dalam perjanjian pengangkutan tersebut antara pihak pengangkut dan penumpang hanya terjadi kadang kala saja, yaitu pada saat penumpang membutuhkan jasa pengangkutan. Perjanjian yang bersifat pelayanan berkala ini didasarkan pada pasal 1601 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang berbunyi :

“Selain persetujuan-persetujuan untuk melakukan sementara jasa-jasa, yang diatur oleh ketentuan-ketentuan yang khusus untuk itu dan oleh syarat-syarat yang diperjanjikan, dan jika itu tidak ada, oleh kebiasaan, maka adalah dua macam persetujuan dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk melakukan pekerjaan bagi pihak yang lainnya dengan menerima upah; persetujuan perburuhan dan pemborongan pekerjaan.”

¹¹ Op cit. hal.14

Mengenai pengertian dari sifat timbal balik adalah perjanjian pengangkutan yang terdapat dalam angkutan bus kota itu sifatnya timbal-balik, dengan demikian berarti bahwa sejak terbentuknya perjanjian pengangkutan tersebut akan menimbulkan hak dan kewajiban pada masing-masing pihak, baik pihak pengangkut maupun pihak penumpang.

Adapun kewajiban utama dari pihak pengangkut yang juga merupakan hak dari pihak penumpang yaitu menyelenggarakan pekerjaan pengangkutan dari satu tempat ke tempat yang lain dengan cepat, aman, dan selamat sampai ke tempat tujuan. Dan sebaliknya kewajiban pihak penumpang yang juga merupakan hak bagi pihak pengangkut adalah melakukan pembayaran ongkos pengangkutan kepada pengangkut yang dalam hal ini diwakili oleh kondektur bus kota tersebut.

2.3 Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Dengan Bus Kota

Sebelum para pihak melaksanakan hak dan kewajiban perlu kiranya saya jelaskan mengenai pihak-pihak yang mau melaksanakan perjanjian pengangkutan. Adapun para pihak dalam perjanjian pengangkutan dengan menggunakan angkutan bus kota, sebagai berikut :

I. Pengangkut/ Perusahaan angkutan bus kota

Pengangkut merupakan suatu badan usaha yang telah mengadakan perjanjian pengangkutan sebagai prestasi yang wajib dilaksanakan sejak perjanjian pengangkutan tersebut terbentuk. Pengangkut dalam hal ini diwakili oleh sopir, kondektur dan kernet, dimana ketiganya (sopir, kondektur, kernet) mempunyai kewajiban yaitu melaksanakan prestasinya sebaik mungkin agar

penumpang dan barang bawaannya sampai di tempat tujuan dengan cepat, aman dan selamat.

Dilihat dari definisi pengangkut diatas, pengangkut dalam melaksanakan prestasinya diwakili oleh sopir, kondektur dan kernet. Mengenai ini akan saya jelaskan satu per satu dari ketiga komponen diatas :

- *Sopir* adalah pengemudi, menurut penjelasan pasal 18 ayat 1 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, yang dimaksud pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan.
- *Kondektur* adalah orang yang bertugas mewakili pengangkut untuk menarik ongkos pengangkutan dari penumpang dalam pemenuhan prestasinya.
- *Kernet* adalah orang yang bertugas mewakili pengangkut untuk menaikkan dan menurunkan penumpang serta barang bawaan milik penumpang.

II. *Penumpang angkutan bus kota*

Penumpang merupakan orang yang mengikatkan diri dengan pihak pengangkut dalam perjanjian pengangkutan angkutan bus kota agar ia diangkut ke tempat yang dikehendaki dengan rasa aman dan selamat, yang untuk itu yang ia harus membayar ongkos pengangkutan sebagai kontra prestasi.

III. *Alat pengangkutan atau mobil bus*

Alat pengangkutan disini maksudnya yaitu sarana penunjang di dalam pelaksanaan pengangkutan. Alat pengangkutan tersebut yaitu mobil bus dimana

pengertian dari pada mobil bus tersebut adalah setiap kendaraan yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi pasal 1 angka 7 PP No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.

2.4 Hak Dan Kewajiban Para Pihak Dalam Perjanjian pengangkutan

Adapun yang menjadi hak dan kewajiban dari pengangkut dan penumpang dalam pengangkutan bus kota adalah sebagai berikut:

I. Hak dan kewajiban pihak pengangkut.

a. Hak dari pihak pengangkut

Perjanjian pengangkutan dengan bus kota disini akan mengakibatkan munculnya hak bagi pihak pengangkut. Hak-hak tersebut antara lain :

- Memperoleh pembayaran biaya pengangkutan dari pihak penumpang atas uang angkutan yang sesuai dengan tarif yang telah ditentukan, pada perjanjian pengangkutan penumpang menggunakan bus kota, para penumpang melakukan pembayaran pada saat sudah masuk ke dalam bus kota dan sekaligus menyatakan ke mana tujuannya.
- Menunda keberangkatan juga adalah merupakan salah satu hak dari pihak pengangkut. Adapun hal-hal yang mengakibatkan jadwal keberangkatan ditunda antara lain adalah bila pada jam tersebut penumpang yang naik bus kota di terminal masih sedikit sekali sehingga apabila diberangkatkan pihak perusahaan angkutan bus kota akan mengalami kerugian, maka pengangkut berhak menunda jadwal

keberangkatan untuk menunggu sampai penumpang yang naik telah memenuhi tempat duduk dalam angkutan bus kota.

- Menolak ganti rugi adalah juga merupakan hak dari pihak pengangkut, maksudnya adalah pihak pengangkut berhak menolak memberikan ganti rugi yang telah diajukan oleh pihak penumpang, apabila pihak pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang diderita oleh pihak penumpang adalah bukan merupakan kesalahan dari pihak pengangkut.

b. Kewajiban dari pihak pengangkut

Kewajiban pengangkut amat penting karena di sini nantinya pihak pengangkut akan berhubungan dengan masalah tanggung jawab menurut hukum.

Kewajiban dari pihak pengangkut tersebut antara lain :

- Mengangkut atau menyelenggarakan pengangkutan orang atau barang bawaan milik penumpang dari pemuatannya sampai tempat yang dituju dengan selamat. Jadi pihak pengangkut harus mengantarkan penumpang dan barang bawaannya mulai ia naik ke bus kota sampai ia turun ke tempat tujuan sesuai dengan trayek dari angkutan bus kota yang ditumpangnya. Trayek yang dimaksud disini adalah trayek tujuan dalam kota, yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kota pasal 7 huruf c PP Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.
- Pengangkut wajib mengasuransikan tanggungjawabnya. Maksudnya pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan

angkutan, ketentuan ini diatur dalam pasal 45 ayat 1 Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- Pengangkut wajib mengembalikan uang angkutan apabila selama pengangkutan kemudian terjadi gangguan yang bukan karena kesalahan penumpang, sehingga menyebabkan alat angkutan tidak dapat dipergunakan secara maksimal. Misalnya di dalam perjalanan terjadi kerusakan pada mobil bus angkutan kota yang dipakai, sehingga mengakibatkan bus angkutan kota tersebut tidak dapat meneruskan perjalanan. Tetapi biasanya pihak pengangkut memberikan alternatif lain yaitu dengan memindahkan/ mengoper penumpang ke bus kota lain yang sesuai dengan trayek dan tujuan yang sama tanpa dikenakan biaya tambahan lagi atau penumpang tidak perlu membayar lagi ongkos pengangkutannya. Ketentuan tersebut diatur dalam pasal 44 Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

II. Hak dan kewajiban pihak penumpang.

I. Hak dari pihak penumpang.

Pada perjanjian pengangkutan dengan bus kota ini pihak penumpang juga mempunyai beberapa macam hak, yaitu :

- Pihak penumpang berhak untuk diangkut dari tempat ia naik ke bus kota sampai ia turun ke tempat tujuan dengan selamat. Hal ini merupakan tujuan utama dari pihak penumpang karena itu ia telah

mengikatkan diri di dalam perjanjian pengangkutan dengan pihak perusahaan angkutan bus kota

- Pihak penumpang berhak untuk menuntut supaya diberikan kepadanya karcis perjalanan yang sesuai dengan tujuannya kepada kondektur bus kota. Karcis perjalanan ini merupakan suatu tanda bukti bahwa penumpang telah melaksanakan prestasinya. Memang biasanya pada angkutan bus kota bila penumpang tidak memintanya, maka kondektur bus kota juga tidak akan memberikannya, tetapi apabila penumpang meminta karcis setelah ongkos diberikan, maka kondektur juga akan memberikan karcis perjalanan tersebut.
- Pihak penumpang berhak untuk menerima ganti rugi yang diakibatkan karena kerugian atau kecelakaan yang menimpa dirinya selama perjanjian pengangkutan itu masih berlangsung. Untuk kecelakaan yang disebabkan karena kesalahan pihak pengangkut dan hal itu menimbulkan kerugian bagi pihak penumpang, maka pihak penumpang berhak untuk mendapatkan ganti rugi.
- Pihak penumpang berhak mendapatkan pelayanan serta perlakuan yang sama dengan penumpang-penumpang yang lainnya. Di dalam pengangkutan dengan angkutan bus kota ini penumpang boleh menuntut kepada pihak pengangkut untuk diberikan pelayanan dan perlakuan yang sama antara penumpang satu dengan penumpang yang lainnya.

II. Kewajiban dari pihak penumpang.

Disamping hak-hak yang ada pada diri penumpang, maka penumpang juga harus memenuhi segala kewajibannya. Kewajiban tersebut antara lain, yaitu :

- Pihak penumpang wajib membayar biaya pengangkutan kepada pengangkut, dalam hal ini pihak pengangkut diwakili oleh kondektur bus kota. Mengenai tarif yang harus dibayar oleh penumpang kepada kondektur bus kota telah ditetapkan dengan Keputusan Menteri, seperti tercantum dalam pasal 47 angka 3 PP Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan. Mengenai tarif yang telah ditentukan tersebut maka pihak penumpang harus mau menaatinya apabila ia ingin mengikatkan dirinya dengan perusahaan angkutan bus kota tersebut.
- Pihak penumpang diwajibkan untuk menaati segala peraturan dan ketentuan yang telah dikeluarkan oleh pihak pengangkut. Maksudnya selama perjalanan penumpang dilarang berbuat seenaknya sendiri melakukan perbuatan yang dapat mengganggu keamanan serta kenyamanan penumpang yang lain. Jadi apabila ia telah mengikatkan dirinya di dalam perjanjian pengangkutan dengan bus kota. Maka ia wajib menaati segala peraturan serta ketentuan yang telah ditetapkan oleh pihak perusahaan angkutan bus kota tersebut.

BAB III

PERTANGGUNGJAWABAN PIHAK PENGANGKUT DAN PROSEDUR TUNTUTAN GANTI RUGI

3.1. Mekanisme Pengangkutan Dengan Angkutan Bus Kota

Di dalam masyarakat umum terutama masyarakat daerah perkotaan bukan hal yang baru lagi apabila dalam kesehariannya banyak menjumpai lalu lalang bus dengan trayek di dalam kota saja seperti di Surabaya. Tetapi banyak pula dari sebagian masyarakat yang belum mengerti dan memahami mengenai mekanisme pengangkutan dengan menggunakan angkutan bus kota. Untuk itu mengingat betapa bergunanya angkutan bus kota sebagai sarana transportasi jarak dekat maupun jarak jauh tetapi masih dalam wilayah kota maka perlu kiranya saya menjelaskan mengenai mekanisme pengangkutan dengan menggunakan angkutan bus kota.

Adapun mekanisme daripada pengangkutan dengan menggunakan angkutan bus kota dapat dilakukan dengan melalui penawaran. Penawaran yang dimaksud disini yaitu penawaran yang dilakukan oleh pihak pengangkut. Seperti yang telah dikatakan oleh Soekardono bahwa pengangkut atau pengusaha pengangkutan mengadakan penawaran yang ditujukan kepada umum, bahwasannya mereka bersedia menyelenggarakan pengangkutan barang-barang atau orang-orang untuk jarak-jarak tertentu dengan pembayaran biaya serta syarat-syarat lainnya tertentu.¹² Penawaran pertama yang dilakukan oleh pihak pengangkut tersebut

¹² Op cit. hal. 17

dilakukan dengan cara mangkal di terminal-terminal yang terdapat di dalam kota saja. Di sini pihak pengangkut dengan diwakili oleh sopir, kondektur, kernet mencari penumpang di sekitar terminal, biasanya dalam pengangkutan dengan angkutan bus kota baik sopir, kondektur, kernet tidak perlu repot-repot mencari penumpang dengan secara langsung karena dalam prakteknya ada beberapa orang yang membantu dalam mencari penumpang. Beberapa orang tersebut memang mempunyai tugas mencari dan menanyakan kemana tujuannya, sebagai kontra prestasinya pihak pengangkut akan memberikan sejumlah uang kepada orang tersebut apabila penumpang yang naik ke bus kota telah dirasa cukup untuk diangkut ke tempat tujuannya masing-masing. Tetapi banyak pula dari penumpang yang langsung naik ke bus kota tanpa terlebih dahulu menanyakan kemana tujuannya, karena di sini dimungkinkan penumpang sudah mengerti trayek yang akan dilalui oleh bus kota yang dinaikinya yaitu dengan melihat langsung pada papan penunjuk yang ada di depan ataupun samping dari lambung bus kota tersebut.

Setelah penumpang naik ke dalam bus kota otomatis kesepakatan telah terjadi yaitu penumpang telah menyetujui kemana trayek yang akan dilalui oleh bus kota tersebut, dan setelah bus kota tersebut berangkat pihak pengangkut dalam hal ini diwakili oleh kondektur menarik ongkos kepada setiap penumpang pada waktu bus kota tersebut masih dalam keadaan berjalan sembari menanyakan pada penumpang kemana arah dan tujuannya. Untuk mengingatkan kepada para penumpang akan turun dimana pihak pengangkut yang dalam hal ini diwakili oleh kernet akan berteriak-teriak memberikan petunjuk kepada penumpang tempat-

tempat tertentu yang biasanya banyak dari penumpang akan turun di tempat tersebut.

Sedangkan penawaran kedua yang dilakukan oleh pihak pengangkut yaitu dengan cara mencari penumpang di halte-halte maupun di jalan-jalan sesuai trayek yang dilewatinya. Disini, jikalau penumpang ingin mempergunakan angkutan bus kota, ia akan memberikan isyarat kepada sopir maupun kernet dengan cara melambaikan tangannya menandakan bahwa ia ingin naik atau mempergunakan jasa angkutan bus kota tersebut, lalu sopir bus kota akan menepikan kendaraannya dan memberikan kesempatan bagi penumpang untuk naik. Setelah penumpang tersebut naik lalu kondektur akan menghampirinya dan meminta kepada penumpang yang baru naik tersebut ongkos pengangkutannya dan menanyakan kemana tujuan dan akan turun dimana.

Mengenai mekanisme daripada pengangkutan menggunakan alat angkutan bus kota ini memang bertujuan untuk membantu masyarakat yang masih awam yang ingin mempergunakan alat angkutan bus kota sebagai sarana transportasi di dalam kota dengan biaya yang relatif terjangkau oleh masyarakat secara umum, baik dari kalangan masyarakat kelas ekonomi menengah ke bawah maupun masyarakat kelas ekonomi menengah ke atas. Eksistensi daripada mekanisme pengangkutan tersebut diharapkan mampu membantu masyarakat dalam menentukan kemana arah dan tujuannya dengan aman dan selamat sampai ke tempat yang dituju.

3.2. Tanggungjawab Pihak Pengangkut Terhadap Penumpang dan Barang Bawaan Dengan Angkutan Bus Kota

Mengingat di sini pada pihak pengangkut mempunyai tanggungjawab yang besar maka dalam kaitannya dengan pelaksanaan pengangkutan dengan angkutan bus kota tersebut pihak pengangkut juga dibebani dengan dua kewajiban yang mendasar. Adapun dua kewajiban tersebut adalah :

- *Kewajiban Preventif*, yaitu penyelenggaraan pengangkutan harus dilakukan dengan sebaik-baiknya sehingga dalam pelaksanaannya dapat dihindari seminimal mungkin kerugian yang akan timbul, di sini tentunya pihak pengangkut harus memperhatikan kondisi bus yang akan digunakan dan juga termasuk kesiapan baik sopir, kondektur, kernet yang dalam hal ini ketiganya mewakili pihak pengangkut untuk melaksanakan pengangkutan menggunakan angkutan bus kota.
- *Kewajiban Represif*, yaitu jika suatu kerugian yang timbul tidak dapat dihindari maka pihak pengangkut harus bertanggungjawab untuk membayar ganti rugi baik kepada korban maupun ahli warisnya bila ada kemungkinan penumpang angkutan bus kota tersebut meninggal dunia. Kewajiban represif ini diatur dalam pasal 31 ayat 1 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 yang demikian bunyinya,

“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.”

Jika penumpang yang ikut dalam penyelenggaraan pengangkutan sampai meninggal dunia, perusahaan angkutan bus kota wajib memberikan ganti rugi

kepada ahli waris korban. Hal ini di atur pada pasal 28 jo pasal 31 ayat 1 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992, yang berbunyi :

“Pengemudi kendaraan bermotor bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan atau pemilik barang dan atau pihak ketiga yang timbul karena kelalaian atau kesalahan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor.”

Pada setiap peristiwa pengangkutan dengan menggunakan angkutan bus kota ada kemungkinan akan terjadi kerugian yang diderita oleh penumpangnya. Dalam hal ini sudah seharusnya pihak pengangkut bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita oleh penumpangnya dan bertanggungjawab terhadap kerusakan barang-barang yang dibawa oleh penumpang. Sebagaimana hal ini dapat kita lihat dalam ketentuan yang ada pada pasal 45 Ayat 1 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 yaitu demikian bunyinya,

“Pengusaha angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga, karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan.”

Dari ketentuan itu terlihat bahwa pihak pengangkut harus bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita oleh penumpangnya, kecuali seperti yang telah disebutkan di muka yaitu apabila pihak pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang diderita oleh penumpang tersebut bukan merupakan kesalahan pihaknya. Terhadap hal ini dinyatakan juga dalam Pasal 1367 Ayat 1 Kitab Undang-undang Hukum Perdata , bahwa

“Seorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.”

Sedangkan tanggungjawab pihak pengangkut ini juga diatur dalam pasal 523 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang menegaskan bahwa pihak pengangkut harus menanggung terhadap segala perbuatan dari mereka yang dipekerjakannya, dan terhadap segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut.

Setelah kita melihat keterangan diatas yang menyatakan bahwa pihak pengangkut berkewajiban menutup segala kerugian yang diderita oleh penumpangnya baik mengenai jiwa si penumpang maupun mengenai barang-barang yang dibawa oleh penumpangnya, ternyata tidak demikianlah kenyataan yang ada pada praktek pengangkutan dengan menggunakan angkutan bus kota. Pada pengangkutan dengan menggunakan angkutan bus kota hal mengenai kerugian terhadap barang yang dibawa oleh penumpang merupakan resiko yang harus ditanggung oleh pihak penumpang itu sendiri. Itu disebabkan pihak pengangkut memberikan suatu pedoman maupun semacam peringatan kepada penumpang, bahwa "Bila ada barang hilang/ rusak/ tertukar adalah resiko penumpang". Dari sini terlihat jelas bahwa perusahaan angkutan atau pihak pengangkut tidak akan bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita oleh penumpangnya dalam hal kerugian atas rusak/ hilang/ tertukarnya barang-barang bawaan milik penumpang pada angkutan bus kota tersebut.

Untuk itu pihak perusahaan angkutan umum tidak mau bertanggungjawab atas barang-barang yang dibawa oleh penumpang sehingga dalam hal ini pihak perusahaan angkutan bus kota tersebut tidak dapat memberikan ganti rugi atas kerugian yang diderita penumpangnya, karena hal ini berdasarkan perjanjian yang

dibuat secara sepihak oleh pihak perusahaan angkutan atau oleh pihak pengangkut dan hal itu telah disetujui dan dilaksanakan oleh pihak penumpang.

Dari hasil wawancara dengan pihak perusahaan umum angkutan bus kota diketahui bahwa pihak perusahaan umum angkutan bus kota tersebut dengan mencantumkan ketentuan, bahwa “Bila barang hilang/ rusak/ tertukar adalah resiko penumpang sendiri”, mempunyai alasan bahwa pihaknya baik itu sopir, kondektur, kernet dalam hal ini sebagai wakil dari pihak pengangkut tidak mengetahui secara pasti barang-barang apa saja yang dibawa oleh penumpang dan juga tidak akan mengetahui barang-barang bawaan yang dibawa oleh penumpangnya satu persatu. Dan juga dimungkinkan dari pihak penumpang sendiri tidak tahu atau tidak hafal barang-barang apa saja yang dibawa oleh penumpang yang lainnya. Sehingga apabila ada penumpang yang lalai dan mengakibatkan hilang atau rusaknya barang-barang bawaannya maka sipenumpang sendirilah yang akan bertanggungjawab atas kerugian tersebut. Disini pihak perusahaan umum angkutan bus kota tidak akan bertanggungjawab atas hilang atau rusaknya barang-barang yang dibawa oleh penumpang tersebut dan tidak dapat memberikan ganti rugi atas kerugian yang diderita oleh penumpang¹³

3.3. Prosedur Tuntutan Ganti Rugi oleh Penumpang Terhadap Pihak Pengangkut

¹³ Wawancara dengan staf operasional Perum DAMRI, tanggal 8 Maret 2003

Jika terjadi kecelakaan dalam pelaksanaan pengangkutan maka penumpang berhak untuk mendapatkan ganti rugi dari pihak pengangkut. Pihak pengangkut bertanggungjawab terhadap penumpang yang mendapat kecelakaan pada saat pelaksanaan pengangkutan, hal ini diatur dalam pasal 45 Ayat 2 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 disebutkan bahwa

“Besarnya ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang dan atau pihak ketiga.”

Dalam prakteknya mengenai besarnya pembayaran ganti rugi tiap perusahaan umum angkutan bus kota tidak ada persamaan tergantung dari kebijaksanaan perusahaan umum angkutan bus kota masing-masing, dalam hal ini kaitannya untuk menjaga citra daripada perusahaan umum angkutan bus kota tersebut. Ganti rugi yang dapat diajukan oleh pihak penumpang kepada pihak pengangkut tersebut biasanya mengenai ganti rugi yang berkaitan dengan keselamatan jiwa dari penumpang itu sendiri, dengan ini penumpang mengikutsertakan dirinya kepada pihak asuransi jiwa yaitu PT. (PERSERO) Asuransi Kerugian Jasa Raharja dengan jalan membayar ongkos pengangkutannya kepada pihak pengangkut dimana didalam karcis tersebut sudah termasuk asuransi kerugian terhadap diri penumpang itu sendiri. Untuk itu oleh pihak pengangkut tuntutan mengenai ganti rugi diserahkan kepada PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja yang dalam hal ini berupa biaya pengobatan bila luka atau cacat badan tetap, santunan bagi yang meninggal dunia kepada ahli waris serta biaya penguburan.¹⁴

¹⁴ Wawancara dengan staf operasional Perum DAMRI, tanggal 8 Maret 2003

Untuk mendapatkan ganti rugi dari pihak penanggung yang dalam hal ini adalah PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja maka untuk itu dibutuhkan suatu syarat guna mendapatkan biaya ganti rugi tersebut. Adapun syarat yang harus dipenuhi guna mendapatkan ganti rugi tersebut adalah :

- I. Kecelakaan yang terjadi sudah terdaftar pada kepolisian setempat dimana kecelakaan tersebut terjadi.
- II. Adanya surat panggilan dari PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja.

Pemberian ganti rugi kepada korban baik yang luka-luka, cacat badan tetap atau meninggal dunia pemberian ganti rugi yang diberikan oleh PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Untuk ketiga kriteria diatas yang dapat diberikan oleh pihak PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Namun apabila penumpang tersebut meninggal dunia maka pihak PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja wajib memberikan ganti rugi tersebut kepada ahli waris dalam jangka waktu kurang dari 7 (Tujuh) hari setelah korban meninggal dunia. Sedangkan untuk yang menderita luka-luka menunggu surat keterangan dari dokter atau dari pihak rumah sakit. Kepada korban atau ahli warisnya akan mendapat surat panggilan dari pihak penanggung dalam hal ini PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja setelah mendapatkan laporan dari perusahaan umum angkutan bus kota yang bersangkutan.

Adapun prosedur yang harus dilakukan oleh korban atau ahli waris adalah setelah korban ataupun ahli waris mendapatkan surat panggilan dari PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja, korban ataupun ahli waris datang ke kantor PT

(Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja lalu kemudian mengisi formulir K.2. Formulir tersebut dapat diperoleh secara cuma-cuma.

Adapun isi dari Daftar Isian Formulir tersebut memuat antara lain :

1. Mengenai identitas korban
2. Keterangan kecelakaan oleh alat angkutan tersebut.
3. Mengenai kesehatan si korban.
4. Identitas ahli waris bila korban meninggal dunia.

Mengenai identitas korban tersebut para korban yang tidak meninggal dunia diwajibkan membawa dan menunjukkan Kartu Tanda Penduduk (KTP) kepada petugas Jasa Raharja setelah adanya panggilan dari PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja sedangkan bagi para korban yang meninggal dunia yang dalam hal ini diwakili oleh ahli warisnya maka untuk membuktikan bahwa ia benar-benar adalah ahli waris korban yaitu dengan menunjukkan kepada petugas Jasa Raharja Kartu Susunan Keluarga (KSK)

Sebelum penumpang memperoleh pembayaran ganti rugi dari pihak PT (persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja itu berarti perusahaan umum angkutan bus kota yang bersangkutan sudah lepas dari tanggungjawabnya. Karena biasanya dalam kenyataan di masyarakat pada umumnya bila terjadi suatu kecelakaan, baik korban maupun ahli warisnya akan langsung mendatangi pihak perusahaan umum angkutan bus kota yang bersangkutan, dikarenakan mereka belum mengetahui mengenai prosedur apa yang seharusnya mereka lakukan guna mendapatkan santunan seperti yang tertera dalam karcis angkutan bus kota, untuk itu pihak perusahaan umum angkutan bus kota yang bersangkutan tersebut tidak bisa

menghilangkan tanggungjawabnya, maksudnya yaitu pihak perusahaan juga wajib membantu korban atau ahli waris korban dalam proses permintaan ganti rugi kepada PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja.

Mengenai pelaksanaan pembayaran ganti rugi kepada korban atau ahli waris korban yang berhak mendapatkan ganti rugi berdasarkan PP. Nomor 17 Tahun 1965 pasal 12 Ayat 1 jika korban meninggal dunia maka yang berhak mendapatkan ganti rugi adalah sebagai berikut :

- I. Janda atau dudanya yang sah;
- II. Jika tidak ada janda atau duda yang sah maka anak yang sah;
- III. Jika tidak ada point 1 dan 2 maka orang tua yang sah.

Ganti rugi yang dapat diberikan kepada korban dan ahli waris korban adalah sebagai berikut :

- I. Biaya pengobatan bagi yang menderita luka-luka, cacat badan tetap yaitu untuk dokter atau biaya rumah sakit;
- II. Bagi yang meninggal dunia akan mendapat biaya penguburan ahli warisnya dan mendapat santunan dari PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja;

3.4. Peran dan Tanggungjawab Asuransi Jasa Raharja Dalam Sistem Pertanggungjawaban Pengangkutan Dengan Bus Kota

Setelah mengetahui beberapa hal yang telah disebutkan di depan, dapat kita lihat bahwa didalam pelaksanaan pengangkutan dengan angkutan bus kota, tidak menutup kemungkinan dari pihak pengangkut melakukan kesalahan yang

mengakibatkan kerugian yang diderita oleh penumpangnya. Baik itu mengenai kerugian terhadap barang-barang bawaan milik penumpang itu sendiri maupun terhadap keselamatan jiwa daripada penumpang angkutan bus kota tersebut.

Untuk itu dalam menghadapi masalah tersebut, terutama mengenai tanggungjawab pihak pengangkut dalam pelaksanaan pemberian ganti rugi untuk keselamatan terhadap diri penumpang hal ini diserahkan kepada pemerintah. Maksudnya dalam proses pemberian ganti rugi tersebut pihak pengangkut melimpahkannya atau diambilalih oleh pemerintah, yang dalam hal ini pemerintah diwakili oleh PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Disini peranan PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja memang akan sangat dibutuhkan oleh pihak penumpang angkutan bus kota apabila pada waktu pelaksanaan pengangkutan dengan angkutan bus kota pihak pengangkut melakukan kesalahan yang mengancam keselamatan jiwa daripada penumpang tersebut.

Pada dasarnya memang tujuan dari PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja adalah memberikan suatu bentuk perlindungan kepada masyarakat atau si penumpang angkutan bus kota yang mengalami musibah kecelakaan. Bentuk perlindungan yang diberikan oleh PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja telah diatur dalam perundang-undangan, 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 yang diberikan kepada penumpang angkutan umum dan bagi masyarakat pengguna kendaraan bermotor diatas jalan raya. Bentuk daripada

jaminan sosial tersebut adalah suatu bantuan sosial yang diberikan kepada masyarakat yang mengalami musibah dan menjadi korban sebagai akibat kecelakaan dalam pelaksanaan pengangkutan menggunakan alat angkutan penumpang umum dan yang menjadi korban akibat kecelakaan lalu lintas jalan.¹⁵

Jaminan sosial dari PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja diberikan dalam bentuk bantuan keuangan kepada korban kecelakaan untuk mendapatkan perawatan dan pengobatan dokter atau rumah sakit, korban menjadi cacat maupun bagi ahli waris korban, yang meninggal serta biaya penguburan bagi para korban yang meninggal dunia.

Adapun besarnya jaminan sosial yang diberikan oleh PT (Persero) Asuransi Jasa Raharja diatur lebih lanjut berdasarkan Surat Keputusan Menteri Keuangan R.I tahun 2001. Lebih spesifiknya untuk Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang besarnya jaminan atau santunan diatur berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan nomor 415/KMK.06/ 2001. Sedangkan Undang-undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Lalu lintas Jalan besarnya jaminan atau santunan diatur berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan nomor 416/ KMK.07/ 2001.

Upaya pemerintah yang dalam hal ini diwakili oleh PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja kearah terwujud dan terbinanya suatu jaminan sosial yang diadakan untuk memberikan bantuan keuangan kepada korban kecelakaan alat angkutan penumpang umum dan lalu lintas angkutan jalan dilakukan dengan cara

¹⁵ Moegni Djojodirjo, *Perbuatan Melawan Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1979, hal. 102

penghimpunan dana pertanggungan secara bersama-sama dari masyarakat maupun dari para penumpang itu sendiri. Dana pertanggungan demikian disebut dengan dana pertanggungan wajib yaitu dengan mewajibkan setiap anggota masyarakat maupun para penumpang ikut berpartisipasi dalam menghimpun dana pertanggungan tersebut. Penghimpunan dana pertanggungan secara bersama yang dilakukan oleh masyarakat maupun para penumpang tersebut ditempuh dengan pertimbangan keadaan ekonomi dan keuangan negara yang belum memungkinkan untuk memberikan jaminan sosial secara mandiri.

Penghimpunan dana tersebut sebagian didapat dari pembayaran sumbangan wajib dari penumpang umum dan sumbangan wajib tersebut biasanya sudah langsung dimasukkan dalam biaya ongkos pengangkutan yang oleh penumpang diberikan pada waktu ia membayar ongkos kepada kondektur bus kota yang kemudian kondektur bus kota tersebut memberikan suatu tanda bukti berupa karcis angkutan, dimana dalam karcis tersebut tercantum tarif yang mana dalam tarif tersebut sudah termasuk dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang. Selain mendapatkan dana wajib pertanggungan dari, pihak PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja juga mendapat sumbangan wajib yang dipungut dari pihak pengangkut yang menyediakan jasa alat angkutan lalu lintas jalan.

Selanjutnya pada pasal 46 ayat 1 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi : “Pengusaha angkutan umum wajib mengasuransikan tanggungjawabnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 45 ayat 1.” Jadi jika dalam penyelenggaraan pengangkutan terjadi kecelakaan yang mengakibatkan luka-luka, baik luka berat maupun ringan, cacat

badan tetap, bahkan sampai meninggal dunia pihak pengangkut harus bertanggungjawab.

Walaupun Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 pasal 46 mengatur tentang kewajiban perusahaan angkutan umum mengasuransikan tanggungjawabnya, namun peraturan pelaksanaannya belum ada. Maka ketentuan yang diatur dalam pasal 46 belum dapat dilaksanakan oleh pihak pengangkut yang dalam hal ini adalah perusahaan angkutan umum tersebut. Sehingga apabila terjadi kecelakaan, pihak pengangkut belum dapat melaksanakan kewajibannya untuk mengasuransikan tanggungjawabnya, selain itu penumpang wajib membayar asuransi pada Asuransi Kerugian Jasa Raharja.

Wajib asuransi penumpang disini diatur pada pasal 3 ayat 1 huruf a Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964, yang berbunyi :

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

Pada saat penyelenggaraan pengangkutan dengan angkutan bus kota, penumpang tidak hanya menutup perjanjian pengangkutannya saja tetapi sekaligus juga menutup perjanjian pertanggungan wajib kecelakaan. Dalam hal ini penumpang angkutan bus kota bertindak sebagai tertanggung, sedangkan PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja bertindak sebagai penanggung, seperti yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965.

Kewajiban PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja dalam memberikan ganti kerugian kepada penumpang angkutan umum bus kota apabila penumpang tersebut mendapat cacat badan tetap sampai meninggal dunia akibat kecelakaan penumpang. Sedangkan hak dari penanggung dalam hal ini PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja yaitu menerima premi dari penumpang melalui perusahaan pengangkutan yang bersangkutan.

Oleh sebab itu jika terjadi kecelakaan dalam penyelenggaraan pengangkutan maka ganti rugi akan diberikan oleh PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja, seperti yang telah disebutkan dan diatur dalam pasal 10 ayat 1 huruf a Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, yang berbunyi :

“Kecuali dalam hal-hal tersebut dalam pasal 13 dibawah, tiap penumpang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/ pelayaran nasional, termasuk mereka yang dikecualikan dari iuran wajib menurut/berdasarkan pasal 19 Peraturan Pemerintah ini, diberi jaminan pertanggungan kecelakaan diri selama penumpang itu berada di dalam alat angkutan yang disediakan oleh pengangkutan untuk jangka waktu antara saat-saat sebagai berikut :

a. dalam hal kendaraan bermotor umum: antar saat penumpang naik kendaraan yang bersangkutan di tempat berangkat dan saat turunnya dari kendaraan tersebut di tempat tujuan.”

Sudah menjadi kewajiban pengangkut untuk bertanggungjawab selama dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang yang diangkutnya selamat dan aman sampai ke tempat tujuan.

Jika dalam penyelenggaraan pengangkutan menimbulkan kerugian maka pihak pengangkut harus bertanggungjawab, namun ada beberapa hal yang menyebabkan pengangkut dapat dibebaskan dari kewajibannya untuk membayar ganti kerugian kepada penumpang yang mengalami kecelakaan tersebut. Dapat

dibebaskan disini bukan berarti pihak pengangkut tersebut dibebaskan dari tanggungjawabnya secara penuh. Hal ini didasarkan pada pasal 29 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992, yang berbunyi :

“Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 tidak berlaku dalam hal adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau diluar kemampuan, disebabkan perilaku korban sendiri atau pihak ketiga, ataupun disebabkan orang dan/ atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.”

Untuk itu PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja mempunyai kewajiban untuk membayar dana berupa ganti rugi pertanggungan jiwa kepada para korban kecelakaan penumpang dan kecelakaan lalu lintas jalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Hal ini disebabkan karena dalam perjanjian asuransi terdapat sifat timbal balik. Maksudnya apa yang sudah menjadi kewajiban dari PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja juga merupakan hak dari pada penumpang angkutan umum bus kota itu sendiri. Jadi disini dapat kita lihat besarnya peranan PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja dalam memberikan suatu jaminan perlindungan bagi masyarakat terutama penumpang angkutan umum bus kota, apalagi eksistensi daripada alat angkutan bus kota tersebut memang sangat dibutuhkan oleh masyarakat perkotaan.

BAB IV

PENUTUP

4.1. Kesimpulan.

Berakhirnya pembahasan mengenai masalah “Tanggungjawab Pengangkut terhadap Pengangkutan Penumpang serta Barang Bawaan pada Angkutan Bus Kota”, maka dapat ditarik kesimpulan, sebagai berikut :

1. Terjadinya pembentukan perjanjian pengangkutan dengan ditinjau secara hukum adalah cukup secara lisan saja, yaitu adanya kata sepakat oleh para pihak. Sedangkan kesepakatan dengan menggunakan angkutan bus kota itu terjadi pada saat naik dan duduk pada kursi bus kota tersebut lalu penumpang mengatakan pada kondektur bus kota kemana arah tujuannya. Sedangkan keberadaan tiket bus kota tidak mempengaruhi mengenai sahnya perjanjian pengangkutan dengan menggunakan angkutan bus kota. Dikarenakan tiket tersebut hanyalah sebagai bukti bahwa penumpang telah membayar ongkos pengangkutan. Sehingga dengan penumpang naik dan duduk pada kursi bus kota tersebut, maka pada saat itu pula perjanjian pengangkutan sudah terjadi. Hal ini berdasarkan pada pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, di mana dalam salah satu pasalnya mengatakan bahwa sahnya perjanjian adalah adanya kata sepakat.
2. Apabila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan adanya suatu kerugian pada pihak penumpang pada saat pelaksanaan pengangkutan maka tanggung jawab ada di pihak pengangkut. Pengangkut dalam hal terjadi kecelakaan yang

mengakibatkan kerugian pada diri penumpang bus kota wajib memberikan ganti rugi, dimana mengenai pemberian ganti rugi ini pengangkut dibebaskan karena disini pengangkut diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya, sebagaimana telah diatur dalam pasal 45 ayat 1 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992. Maksudnya dalam proses pemberian ganti rugi kepada penumpang oleh pengangkut diambil alih oleh negara. Disini negara didalam memberikan jaminan kecelakaan pada penumpang, negara diwakili oleh PT.(Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Sedangkan mengenai barang-barang yang dibawa oleh penumpang bus kota apabila terjadi kerugian hal itu bukan merupakan tanggung jawab pengangkut.

4.2. Saran

Setelah melihat dari kesimpulan-kesimpulan di atas, maka dapat saya kemukakan mengenai saran-saran terhadap beberapa kesimpulan-kesimpulan yang telah saya kemukakan diatas, bahwa :

1. Meskipun didalam pembentukan perjanjian pengangkutan dengan angkutan bus kota tersebut tidak disyaratkan harus secara tertulis, namun didalam memudahkan pihak penumpang menuntut haknya kepada pihak pengangkut maka saya sarankan agar didalam pembentukan perjanjian pengangkutan tersebut pihak penumpang diwajibkan meminta kepada pihak pengangkut suatu bukti tertulis yang biasanya berbentuk karcis, dan tanda bukti secara tertulis dalam hal ini karcis tersebut dapat diberikan kepada pihak penumpang

setelah ia melakukan pembayaran ongkos pengangkutannya kepada kondektur bus kota.

2. Untuk menghindari adanya kerugian bagi pihak penumpang dalam hal ini mengenai hilangnya barang bawaan serta mengenai keselamatan diri penumpangnya sendiri, maka untuk itu saya sarankan bahwa pihak perusahaan umum angkutan bus kota dapat memberikan suatu perlindungan hukum bagi barang bawaan yang dibawa oleh penumpang maupun bagi diri penumpangnya sendiri. Dengan begitu akan memberikan pada pihak penumpang suatu kepastian mengenai pemberian pelayanan yang baik.

DAFTAR BACAAN

Buku

Abdulkadir Muhammad, Prof, Hukum Pengangkutan Niaga, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998..

Moegni Djojodirdjo, Perbuatan Melawan Hukum, Pradnya Paramita, Jakarta, 1979.

Mariam Darus Badruzaman, Aneka Hukum Bisnis, Alumni, Bandung, 1994.

Purwosutjipto, H.M.N, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan, Djambatan, 1987.

Subekti, R, Hukum Perjanjian, Ciptaan IV, P.T. Intermasa, Jakarta, 1976.

Sukardono, R, Hukum Dagang Indonesia, Jilid II bagian pertama, Rajawali, Jakarta, 1981.

Sution Usman Adji, S.H., dkk, Hukum Pengangkutan Di Indonesia, Rineka Cipta, Jakarta, 1991.

Soegijatna Tjakra Negara, S.H, Hukum Pengangkutan Penumpang dan Barang, Rineka Cipta, Jakarta, 1995.

Badan Pembinaan Hukum Nasional (BPHN), Hukum Angkutan Darat dan Laut, Binacipta, Semarang, 1978.

Perundang-undangan

Kitab Undang-undang Hukum Perdata. (KUHPerdata)

Kitab Undang-undang Hukum Dagang. (KUHD)

Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-undang nomor 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Undang-undang nomor 34 tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

Peraturan Pemerintah nomor 17 tahun 1965 tentang Pelaksanaan Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

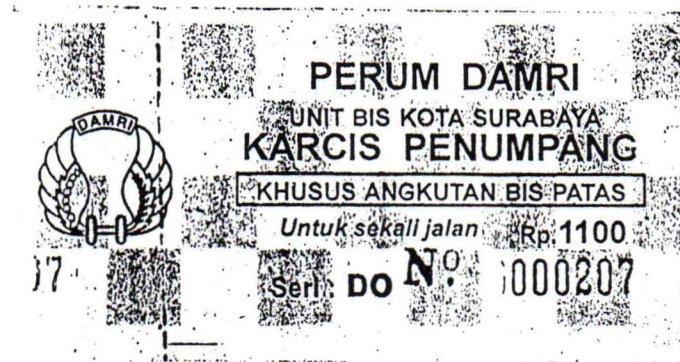
Peraturan Pemerintah nomor 18 tahun 1965 tentang Pelaksanaan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Peraturan Pemerintah nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.

Surat Keputusan Menteri Keuangan Nomor 415/ KMK.06/ 2001

Surat Keputusan Menteri Keuangan Nomor 416/ KMK.07/ 2001

CONTOH KARCIS BUS KOTA





JASA RAHARJA

Utama dalam Perlindungan, Prioritas dalam Pelayanan

NILAI SANTUNAN

Besarnya santunan UU No. 33 & 34 tahun 1964, ditetapkan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Keuangan RI.

1. UU No. 33 Tahun 1964 (berdasarkan Kepmen Keu. no. 415/KMK.06/2001)

Jenis Risiko	Moda Angkutan Umum	
	Laut	Udara
Meninggal	Rp. 10.000.000	Rp. 50.000.000
Cacat Tetap	Rp. 10.000.000	Rp. 50.000.000
Biaya Rawatan	Rp. 5.000.000	Rp. 25.000.000
Biaya Kubur	Rp. 1.000.000	Rp. 1.000.000

2. UU No. 34 Tahun 1964 (berdasarkan Kepmen Keu. no. 416/KMK.06/2001)

Risiko	Santunan
Meninggal	Rp. 10.000.000
Cacat Tetap	Rp. 10.000.000
Biaya Rawatan	Rp. 5.000.000
Biaya Kubur	Rp. 1.000.000



KETERANGAN KESEHATAN KORBAN AKIBAT KECELAKAAN

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

1. Yang bertanda tangan dibawah ini :

CONTOH

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 :

Nama : CONTOH
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 :

Nama :
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)