PUBLIC TRANSPORTATION RESPONSIBILITY TO PASSENGERS NOT RECOGNIZED ON A TRANSPORT COMPANY WHO GET LOSS

Oleh ; Hendro Nasrian
Pembimbing I : ***Dr. Maryati Bachtiar, SH., M.Kn***
Pembimbing II: ***Riska Fitriani, SH., M.H.***
Alamat : **Jl. Taman Karya No. 5 Pekanbaru**
e-mail : **hendronasrian**@gmail.com

ABSTRACT

Transportation facilities are an important factor in realizing the smooth process in organizing the transportation of people by public transport. The importance of these means of transportation can be reflected in the increasing need for public transport services, especially in big cities, the need for public transport services as if it has become part of the urban community who do not have their own vehicle.

Problems and objectives to be discussed in this thesis is to know how the rights and obligations of the carrier in transporting passengers with the travel services as a public transport service entrepreneurs and To know the extent of the responsibility of the carrier to passengers who are not recorded on the agency who suffered losses. The location of the research is conducted on public transportation in Rengat City, Indragiri Hulu Regency. Research is focused on the existing travel in Rengat City.

The type of this research is sociological research, while the nature of the research is descriptive. Sources of data in this study obtained through primary data and secondary data. Data collection techniques conducted in this thesis using interviews and literature review while the author data analysis techniques do with qualitative methods.

Having described and discussed in this thesis, it can be concluded and suggested that the responsibility of public transport to passengers who are not recorded on the agency that suffered losses is the presumption responsibility that the company will provide compensation in accordance with Law No. 33 of 1964 and Law No. 34 Year 1964 junto Government Regulation No. 17 of 1965 and Government Regulation Number 18 Year 1965 on the amount of compensation. According to the principle of liability under the presumption of liability, the carrier shall always be held liable for any loss arising from the transport carried. But if the carrier can prove that he is not guilty, then he is exempt from the obligation to pay compensation. The meaning of "innocent" is not to do negligence, has taken the necessary action to avoid any losses or incidents that cause unavoidable unavoidable.

Keywords: Responsibility - Public transport - Unofficial - Consumer

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sarana transportasi meru pakan faktor penting dalam mewujudkan proses kelancaran dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan angkutan umum. Pentingnya sarana transportasi tersebut dapat tercermin dari meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan umum, apalagi di kota-kota besar, kebutuhan akan jasa

angkutan umum seolah sudah menjadi bagian dari masyarakat kota yang tidak memiliki kendaraan sendiri. Masyarakat pada umumnya menggunakan jasa angkutan kota seperti: mikrolet, bus kota atau angkutan kota lainnya, untuk memudahkan aktivitas dari satu tempat ke tempat yang lain.

Berkembangnya peraturan lalu lintas dan pengangkutan jalan, perlu diadakan perjanjian pengangkutan terlebih dahulu yang dibuktikan dengan karcis penumpang atau surat pengangkutan barang. Perusahaan pengangkutan jalan wajib mengangkut orang atau barang setelah disepekati perjanjian pengangkutan jalan atau dilakukan pembayaran biaya pengangkutan jalan oleh penumpang atau pengirim barang.

Berdasarkan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, dijelaskan bahwa pelaku usaha memiliki kewajiban yang harus dilaksanakannya, yaitu:

1. beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
2. memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan pcnggunaan, perbaikan dan pemeliharaan;
3. memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
4. menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;
5. memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan;
6. memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
7. memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Undang-undang di atas menjelaskan bahwa pelaku usaha wajib memberikan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan. Namun di dalam praktiknya perusahaan angkutan umum sering tidak mengindahkan hak-hak konsumen dalam hal ini penumpang, sehingga hak-hak konsumen terabaikan.

Penelitian ini penulis lakukan di beberapa Perusahaan Angkutan yang berada di kota Rengat, di antaranya CV. Travel MTW, CV. Nuansa Indah, CV. Belilas Trans Mandiri, CV. Netral, dan CV. Putri Inhu.

CV Travel MTW adalah angkutan umum yang berada di kota rengat tepatnya di Jalan Pangeran Diponegoro, mempunyai armada sebanyak 6 unit mobil Toyota Inova dengan plat no hitam dan 7 supir yang setiap harinya melayani 3 kali keberangkatan pagi, siang dan malam hari.

CV Travel MTW dalam hal ini sebagai pelaku usaha memiliki kewajiban untuk memberikan kompensasi kepada konsumen atas layanan yang mereka berikan. bila terjadi kecelakaan sampai terjadinya kematian maka pihak pengemudi, penyedia jasa angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris berupa biaya pengobatan dan biaya pemakaman.

Pengemudi kendaraan bermotor yang karena keadaan memaksa tidak dapat melaksanakan ketentuan tersebut, kepadanya tetap diwajibkan segera melaporkan diri kepada pejabat polisi Negara RI terdekat.

Pelaksanaan lebih lanjut dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 selama belum diadakan peraturan pelaksanaan yang baru, masih mengikuti ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan termasuk didalamnya adalah penanganan kecelakaan lalu lintas. Menurut ketentuan peraturan pemerintah tersebut, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak di sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa korban mati, ataupun korban luka berat, korban luka ringan.[1]

Pada bulan April 2015 pihak CV. Travel MTW mengalami kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian salah satu supir travelnya, hal ini terjadi pada saat supir tersebut mencoba mengambil jalan untuk melewati kendaraan yang berada didepannya, tanpa disadari pada saat yang bersamaan terdapat kendaraan lain yang sedang melaju dijalan yang diambil oleh travel tersebut. Kecelakaan ini terjadi di daerah Ukui, Kabupaten Inhu. Hal ini mengakibatkan 7 orang penumpang travel tersebut beserta supirnya mengalami luka yang cukup berat.[2]

Namun yang menjadi permasalahan dalam topik ini adalah mengenai pertanggung jawaban supir yang mengakibatkan penumpang mengalami kecelekaan. Dalam kecelelakaan tersebut, pihak CV Travel MTW yang bertanggung jawab atas segala kerugian yang dialami oleh korban. Sementara itu, supir yang seharusnya bertanggung jawab atas kelalaiannya tidak ada memberikan bantuan apapun terhadap CV maupun korban kecelakaan. Memang sebelumnya tidak ada perjanjian antara CV dengan supir travel tersebut mengenai hal ini, namun pihak CV berinisiatif untuk bertanggung jawab agar tidak terjadi permasalahan yang lebih rumit lagi.[3]

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan sebelumnya, penulis sangat tertarik untuk melakukan penelitian dan menulisnya dalam skripsi yang berjudul **" TANGGUNG JAWAB ANGKUTAN UMUM TERHADAP PENUMPANG YANG TIDAK TERCATAT PADA KEAGENAN YANG MENGALAMI KERUGIAN"**

[1] Abdulkadir Muhammad, *Op*.Cit., hal. 236

[2] Wawancara dengan Bapak H.Wirantona,pimpinan CV. Travel MTW,Hari Senin,Tanggal 5 September, 2016,Bertempat di CV Travel MTW Rengat.

[3] Wawancara dengan Abraham,Mantan supir CV Travel MTW,Hari Selasa,Tanggal 6 September, 2016,Bertempat di Rengat.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dan latar belakang di atas maka rumusan masalah skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah tanggung jawab angkutan umum terhadap penumpang yang tidak tercatat pada keagenan yang mengalami kerugian?
2. Apa upaya hukum yang dapat dilakukan konsumen apabila mengalami kerugian?

C. Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini sebagai berikut :

a. Untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab perusahaan angkutan umum terhadap penumpang yang tidak tercatat pada keagenan yang mengalami kerugian.
b. Untuk mengetahui upaya hukum yang dapat dilakukan konsumen apabila mengalami kerugian.

2. Kegunaan Penelitian

Kegunaan atau manfaat penelitian pada umumnya :

a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan tentang bagaiman dasar hukum dan tanggung jawab pihak pengangkut jasa travel.
b. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada pihak-pihak yang terkait seperti perusahaan angkutan sopir travel dan pengguna jasa travel tersebut.
c. Sebagai salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Riau

D. Kerangka Teori

1. Teori Tanggung Jawab Hukum

Teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum *(tort liability)* dibagi menjadi beberapa teori, yaitu :[4]

a. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja *(intertional tort liability)*, tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
b. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian *(negligence tort lilability)*, didasarkan pada konsep kesalahan *(concept of fault)* yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur *(interminglend*).
c. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan *(stirck liability)*, didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatannya.

2. Konsep ganti rugi

Ganti rugi sebagai akibat pelanggaran norma, dapat disebabkan karena wanprestasi yang merupakan perikatan bersumber perjanjian dan perbuatan melawan hukum yang merupakan perikatan bersumber undang-undang. pembayaran ganti rugi adalah cara bagaimana konsumen atau ahli waris dari penumpang yang mengalami kerugian untuk mendapatkan ganti rugi. Ganti rugi sebagai akibat wanprestasi yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, dapat juga diberlakukan bagi ganti rugi sebagai akibat perbuatan melawan hukum.

[4] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung2010, hlm. 503.

unsur-unsur ganti rugi adalah sebagai berikut:[5]

a. Ongkos-ongkos atau biaya-biaya yang telah dikeluarkan (*cost*), misalnya ongkos cetak, biaya meterai, biaya iklan.
b. Kerugian karena kerusakan, kehilangan atas barang kepunyaan kreditur akibat kelalaian debitur (*damages*). Kerugian di sini adalah yang sungguh-sungguh diderita, misalnya busuknya buah-buahan karena keterlambatan penyerahan, ambruknya sebuah rumah karena salah konstruksi sehingga merusakkan perabot rumah tangga, lenyapnya barang karena terbakar.
c. Bunga atau keuntungan yang diharapkan (*interest*). Karena debitur lalai, kreditur kehilangan keuntungan yang diharapkannya.

Kerugian menurut R. Setiawan, adalah kerugian nyata yang terjadi karena wanprestasi. Adapun besarnya kerugian ditentukan dengan mem-bandingkan keadaan kekayaan setelah wanprestasi dengan keadaan jika sekiranya tidak terjadi wanprestasi. [6]

E. Kerangka Konseptual

Kerangka konsep adalah serangkaian konsep yang direkontruksikan sedemikian rupa sehingga membentuk kesatuan makna yang lebih lengkap dan terarah. Kerangka konsep merupakan penjelas kerangka teori dan pengarah kerangka pikir. Kerangka konsep dapat berupa serangkaian definisi, kriteria, ciri-ciri, unsur-unsur, klasifikasi yang dikutip dari undang-undang, perjanjian, literatur, ensiklopedia, kamus hukum, atau definisi yang disusun sendiri oleh peneliti. Tujuan kerangka konsep adalah untuk menjelaskan masalah yang telah dirumuskan, menentukan data yang diperlukan, dan membatasi ruang lingkup penelitian.

1. Tanggung jawab adalah suatu keseharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya. Konsep tanggung jawab menjadi dasar penyelesaian ganti kerugian. Konsep ini menjelaskan perbuatan mana yang dirumuskan dalam masalah sebagai batas tanggung jawab pengangkut. Dalam hal ini, perbuatan kelalaian pengangkut mengakibatkan timbul kerugian bagi pemilik barang yang diangkut. Data primer yang diperlukan adalah semua informasi mengenai penyebab terjadi kerugian dan data sekunder yang diperlukan berupa dokumen penyebab timbulnya kerugian dan literatur hukum pengangkutan yang relevan dengan masalah yang diteliti.
2. Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.[7] Kerangka konsep

[5] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, Alumni, Bandung, 1982, hlm. 41.

[6] R. Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Binacipta, Bandung, 1977, hlm. 17.

[7] H.M.N.Purwosutjipto, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia Hukum*

pengangkutan adalah serangkaian konsep yang direkontruksikan dari peristiwa-peristiwa pengangkutan. Misalnya dalam suatu penelitian mengenai hukum pengangkutan yang dirumuskan untuk dibahas adalah bagaimana proses penyelesaian ganti kerugian akibat kelalaian pengangkut dalam mengangkut penumpang. Minibus adalah kendaraan umum yang khusus digunakan untuk mengangkut barang dengan membayar biaya pengangkutan.[8]

3. Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bila mana dua pihak yang bersepakat membuat perjanjian dimana salah satu pihak dinamakan pemilik dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agentnya mengenai kewenangan yang direncanakan kepadanya.
4. Kerugian adalah berkurangnya harta kekayaan pihak yang satu, yang disebabkan (melakukan atau membiarkan) yang melanggar norma oleh pihak yang lain.
5. Sopir adalah pengemudi profesional yang di bayar oleh majikan untuk mengemudi kendaraan bermotor. [9]

F. Metode Penelitian

1. Jenis penelitian

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis berusaha semaksimal mungkin untuk mendapatkan data, atau fakta-fakta, serta keterangan-keterangan dari sumber yang dapat dipercaya dan dipertanggung jawabkan kebenarannya. Adapun yang dimaksud dengan metode penelitian adalah cara yang dilakukan dalam proses penelitian dan penulisan adalah upaya dalam bidang ilmu pengetahuan yang bertujuan untuk memperoleh fakta-fakta dan prinsip-prinsip secara sabar, hati-hati dan sistematis untuk mewujudkan kebenarannya.[10] Jenis penelitian ini menggunakan tipe sosiologis artinya penelitian yang difokuskan mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif.

2. Sifat penelitian

Sifat dari penelitian ini adalah penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk melukiskan tentang sesuatu hal di daerah tertentu, biasanya dalam penelitian ini, peneliti sudah mendapatkan/mempunyai gambaran yang berupa data awal tentang permasalahan yang akan diteliti.[11]

3. Lokasi penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di wilayah hukum Kepolisian Sektor Rengat. Lokasi ini dipilih mengingat daerah ini merupakan salah satu daerah yang memilki potensi cukup tinggi terjadinya kecelakaan lalu lintas terhadap sopir travel yang membawa penumpang gelap

4. Populasi dan sampel

a. Populasi

Pengangkutan, Djambatan, Jakarta, 1981, Hlm 1

[8] *Ibid.*, hal. 37

[9] *https://id.wikipedia.org/wiki/Sopir* diakses,tanggal,8 September 2016

[10] Jhonny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia, Malang,, 2006, hlm. 295

[11] Sunarmi, *Pedoman Penulisan Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Riau, Pekanbaru, 2012,hlm 9.

Populasi adalah keseluruhan atau himpunan objek dengan ciri yang sama. Populasi dapat berupa himpunan orang, benda (mati atau hidup), kejadian, kasus-kasus,waktu, atau tempat dengan sifat atau ciri yang sama. Dari definisi di atas penulis mengambil populasi dalam penelitian ini antara lain:

1) Perusahaan travel
2) Sopir travel
3) Pengguna jasa travel

b. Sampel

Untuk mempermudah penulis dalam melakukan penelitian maka penulis menentukan sampel, di mana sampel merupakan himpunan atau sebagian populasi yang dijadikan objek peneliatian yang di anggap dapat mewakili keseluruhan populasi. Dalam menentukan sampel penulis menggunakan teknik sensus dan purpossive sampling. Metode sensus yaitu menetukan sampel berdasarkan jumlah populasi yang ada. Sedangkan purpossive sampling yaitu pengambilan sampel berdasarkan kriteria yang di teliti. Tidak semua populasi akan dijadikan sampel.

Table I.1
Populasi dan Sampel

No	Nara sumber	Popu lasi	Sam pel	Persen tase (%)
1	Pimpinan travel rengat	11	5	46 %
2	Supir Travel Rengat	7	4	57 %
3	Konsumen	35	6	17 %
JUMLAH		**53**	**15**	**100%**

Sumber : data olahan lapangan 2017

5. Sumber data

a. Data primer

Data primer adalah data yang penulis dapatkan atau peroleh secara langsung melalui responden dilapangan mengenai hal-hal yang bersangkutan masalah yang diteliti.

b. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti dari berbagai studi kepustakaan serta perundang-undangan, buku-buku literatur serta pendapat para ahli yang berkaitan dengan permasalahan penelitian ini,yang terdiri dari:

1) Bahan hukum primer
   Bahan hukum primer yaitu hukum yang mengikat yaitu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2) Bahan hukum sekunder
   Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang memberikan kejelasan mengenai bahan hukum primer, seperti buku-buku, makalah, artikel, jurnal, internet yang berkaitan apa yang diteliti.
3) Bahan hukum tersier
   Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus hukum, ensiklopedia hukum dan lainnya.

6. Teknik pengumpulan data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam skripsi ini menggunakan langkah-langkah, yaitu:

a. Wawancara merupakan cara yang digunakan untuk memperoleh keterangan secara lisan guna mencapai tujuan tertentu. Adapun wawancara yang dilakukan ditujukan langsung kepada perusahaan travel, pengguna jasa travel.

b. Kajian kepustakaan yaitu penulis mengambil kutipan dari buku bacaan, literatur, atau buku pendukung yang memiliki kaitan dengan permasalahan yang akan diteliti.

7. Analisis data

Berdasarkan dengan rumusan permasalahan dan pembahasan atas permasalahan yang dipergunakan maka teknik analisis data penulis lakukan dengan metode kualitatif, yaitu menguraikan data yang diperoleh dalam bentuk kalimat yang teratur, logis, dan efektif sehingga dapat memberikan penjelasan atas rumusan permasalahan yang penulis angkat. Sedangkan metode berpikir yang penulis gunakan dalam menarik kesimpulan adalah metode induktif. Metode induktif ialah cara berpikir yang menarik suatu kesimpulan dari suatu pernyataan atau dalil yang bersifat khusus menjadi suatu pernyataan yang bersifat umum.

BAB IV
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Pengangkut Jasa Travel Terhadap Penumpang Yang Tidak Tercatat Pada Keagenan Yang Mengalami Kerugian

1. Tanggung Jawab Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan

Tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya, sehingga berkewajiban menanggung, memikul jawab, menanggung segala sesuatunya atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.[12]

Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H. dalam bukunya Hukum Pengangkutan Niaga membagi tanggung jawab para pihak dalam perjanjian pengangkutan ke dalam 4 (empat) bagian yaitu tanggung jawab para pihak dalam pengangkutan kereta api, tanggung jawab para pihak dalam pengangkutan darat, tanggung jawab para pihak dalam pengangkutan perairan, dan tanggung jawab para hak dalam pengangkutan udara.[13] Dan dalam bab ini yang akan dibahas adalah tanggung jawab para pihak dalam pengangkutan darat.

2. Tanggung Jawab Pengangkut Yang Bernomor Polisi Hitam

Pengemudi bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang atau pemilik barang atau pihak ketiga yang timbul karena kelalaian atau kesalahan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor. Dalam hal kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu orang pegemudi, tanggung jawab atas kerugian materi yang ditimbulkannya ditanggung secara bersama-sama (tanggung renteng).[14]

Pengemudi kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana diatur dalam Pasal 231 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu:

---

[12] Depdiknas,*Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2001, hlm. 627.

[13] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm. 37.

[14] Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm.155.

a. Pengemudi Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas, wajib:
1) Menghentikan Kendaraan yang dikemudikannya
2) Memberikan pertolongan kepada korban;
3) Melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat; dan
4) Memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.

b. Pengemudi Kendaraan Bermotor, yang karena keadaan memaksa tidak dapat melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, dan huruf b, segera melaporkan diri kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat.[15]

3. Tanggung Jawab Pengangkut Yang Bernomor Polisi Kuning

Perusahaan pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim, atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan.Selama pelaksanaan pengangkutan, keselamatan penumpang atau barang yang diangkut pada dasarnya berada dalam tanggung jawab perusahaan pengangkutan umum.Jadi, sudah sepatutnya apabila kepada perusahaan pengangkutan umum dibebankan tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim yang timbul karena pengangkutan yang dilakukannya. Dengan beban tanggung jawab ini, pengangkut didorong supaya berhati-hati dalam melaksanakan pengangkutan.Untuk mengantisipasi tanggung jawab yang mungkin timbul, perusahaan pengangkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.

Pengangkut berwenang melalui pengemudi untuk menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut di tempat pemberhentian terdekat apabila ternyata penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan pengangkut. Pertimbangan yang digunakan untuk dapat menurunkan penumpang atau barang yang diangkut benar-benar harus dapat dipertanggungjawabkan secara hukum dan norma kepatutan, misalnya:

a. Dalam hal melakukan keributan atau kejahatan dalam kendaraan sehingga penumpang lain terganggu kenyamanannya atau terancam keselamatannya walaupun telah diperingatkan secara patut; atau
b. Barang yang diangkut ternyata barang berbahaya, misalnya, petasan, gas beracun; atau
c. Barang yang diangkut dapat menganggu kenyamanan penumpang misalnya, berbau busuk, berair, ataupun membuat penumpang mabuk.[16]

4. Tanggung Jawab Angkutan Umum Terhadap Penumpang yang Tidak Tercatat pada

[15] Legal Center Publishing, *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, CV. Karya Gemilang,jakarta, 2014, hlm. 83.

[16] Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit*., hlm. 156.

Keagenan yang Mengalami kerugian.

Perusahaan pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Selama pelaksanaan pengangkutan, keselamatan penumpang atau barang yang diangkut pada dasarnya berada dalam tanggung jawab perusahaan pengangkutan umum. Oleh karena itu, sudah sepatutnya apabila kepada perusahaan pengangkutan umum dibebankan tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim, yang timbul karena pengangkutan yang dilakukannya (Pasal 234 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009).

Tiket penumpang merupakan syarat dalam perjanjian pengangkutan darat, tetapi bukan merupakan syarat mutlak sebab tidak adanya tiket penumpang tidak berarti tidak adanya perjanjian pengangkutan. Dengan adanya dasar hukum yakni :

a. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
b. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.
c. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang
d. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan
e. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

Maka penumpang angkutan umum telah mendapat jaminan hukum atas keselamatannya jikalau pengangkut tidak dapat melaksanakan kewajibannya dalam pengangkutan orang yakni membawa atau mengangkut penumpang tersebut sampai di tempat tujuan dengan selamat.

B. Upaya Hukum Yang Dapat Dilakukan Konsumen Apabila Mengalami Kerugian

1. Kedudukan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Umum

Dalam pasal 1 angka 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ yang dimaksud penumpang adalah Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan. Dengan mengikatkan diri setelah membayar uang atau tiket angkutan umum sebagai kontraprestasi dalam perjanjian pengangkutan maka seseorang telah sah sebagai penumpang alat angkutan penumpang umum yang apabila mengalami kecelakaan diri, yang diakibatkan oleh penggunaan alat angkutan umum, selama penumpang yang bersangkutan berada dalam angkutan tersebut, yaitu saat naik dari tempat pemberangkatan sampai turun di tempat tujuan. Tiket penumpang adalah tanda bukti bahwa seseorang telaah membayar uang angkutan dan akibatnya berhak naik pesawat udara sebagai penumpang. Tiket penumpang juga menjadi tanda bukti telah ditutupnya

perjanjian angkutan udara antara pengangkut dan penumpang. Jadi penumpang adalah salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan darat, sedangkan pihak lawannya adalah pengangkut darat. Tiket penumpang merupakan syarat dalam perjanjian pengangkutan darat, tetapi bukan merupakan syarat mutlak sebab tidak adanya tiket penumpang tidak berarti tidak adanya perjanjian pengangkutan. Dengan adanya dasar hukum yakni :

a. UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
b. UU Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.
c. PP Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang
d. UU Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan
e. PP Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

Maka penumpang angkutan umum telah mendapat jaminan hukum atas keselamatannya jikalau pengangkut tidak dapat melaksanakan kewajibannya dalam pengangkutan orang yakni membawa atau mengangkut penumpang tersebut sampai di tempat tujuan dengan selamat.

2. Upaya Hukum Pengguna Jasa Angkutan Umum dalam Mendapatkan Perlindungan Hukum dan Ganti Rugi.

Dengan melakukan kewa jibannya yakni membayar uang atau tiket kepada pengangkut maka dengan sendirinya penumpang tersebut telah mendapat perlindungan atas keselamatannya yang dijamin oleh hukum. Bila seorang penumpang mengajukan tuntutan ganti rugi karena luka atau lain-lainnya kepada pengangkut, cukuplah bila dia mendalilkan bahwa dia menderita luka disebabkan pengangkutan itu.[17] Jika tuntutan itu dibantah oleh dibantah oleh pengangkut, maka pengangkut harus membuktikan bahwa kelalaian atau kesalahan tidak ada padanya. Bila pembuktian pengangkut ini berhasil, maka giliran penumpang yang harus membuktikan adanya kelalaian atau kesalahan pada pengangkut.

Jadi kalau ada tuntutan ganti rugi dari penumpang yang menderita luka-luka, maka beban pembuktian terletak di atas pundak pengangkut, bahwa dia tidak lalai atau salah.

Dari uraian tersebut di atas, dapat diambil kesimpulan adanya azas bahwa pengangkut berkewajiban untuk mengangkut orang atau penumpang dengan selamat sampai di tempat tujuan (pasal 522 KUHD), sehingga dia bertanggung jawab atas segala kerugian atau luka-luka yang diderita oleh penumpang, yang disebabkan karena atau berhubung dengan pengangkutan yang diselenggarakan itu, kecuali bila pengangkut dapat mendiskulpir dirinya (pasal 1339 KUHPER bsd. Pasal 522 ayat (2) KUHD).

Di samping pendapat bahwa kewajiban pengangkut adalah

[17] H. M. N. Purwosutjipto, *Pengantar Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan,jakarta, 2008, hlm. 52.

mengangkut penumpang sampai di tempat tujuan dengan selamat atau dengan cara yang aman. Ada pendapat yang menetapkan kewajiban pengangkut hanya mengangkut penumpang sampai di tempat tujuan. Jadi, unsur "dengan selamat" atau "dengan cara yang aman" tidak termasuk dalam kewajiban pengangkut. Tetapi menurut pendapat yang kedua ini, pengangkut wajib secara pantas dan cukup berikhtiar untuk mencegah kecelakaan. Bila terjadi apa-apa yang merugikan penumpang, maka pengangkut dianggap berbuat melawan hukum terhadap penumpang. Dan penumpang yang menderita kerugian itu dapat menuntut ganti rugi kepada pengangkut berdasar pasal 1365 KUHPER.

Berdasarkan uraian di atas dijelaskan bahwa konsumen memiliki hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya. Sehingga dia berhak mengklaim ganti kerugian kepada pengangkut sebagai penyelenggara. Jika terjadi kesalahan penggugat dapat mengajukan gugatan dan mengajukan kompensasi sepenuhnya terhadap kerusakan maupun kerugian yang dialaminya. [18]

Dari hasil penelitian penulis, penumpang yang mengalami kerugian melakukan upaya hukum dengan meminta ganti rugi kepada pihak perusahaan angkutan yang bersangkutan hal terungkap berdasarkan wawan cara dengan Anggita, korban penumpang CV Travel MTW. Penyelesaian masalah ganti rugi dilakukan dengan cara mediasi dengan pihak perusahaan secara kekeluargaan. Pihak perusahaan dalam hal ini tetap bertanggung jawab penuh terhadap kerugian yang dialami penumpang berdasarkan peraturan dan undang-undang yang berlaku.

BAB V
PENUTUP

A. Kesimpulan

Setelah diuraikan dan dibahas dalam skripsi ini, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan, sebagai berikut :

1. Tanggung jawab angkutan umum terhadap penumpang yang tidak tercatat pada keagenan yang mengalami kerugian adalah tanggung jawab praduga yaitu perusahaan akan memberikan ganti rugi sesuai dengan UU Nomor 33 Tahun 1964 dan UU Nomor 34 Tahun 1964junto Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dan Peraturan Pemeritah Nomor 18 Tahun 1965 tentang besaran ganti rugi.
   Menurut Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia

[18] Wright & Miller,"Wexis versus the Net,"/ Federal Practices and Procedures: / Civil § United State District Court, District of Collombia, 441 F Supp, 223, 1944

dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi. Yang dimaksud dengan "tidak bersalah" adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang menimbulkan kerugian tidak dapat dihindari.

2. Upaya hukum yang dapat dilakukan konsumen/penumpang apabila terjadi kerugian adalah dengan menuntut ganti rugi kepada perusahaan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Jika tuntutan itu dibantah oleh perusahaan, maka perusahaan harus membuktikan bahwa kelalaian atau kesalahan tidak ada padanya. Bila pembuktian perusahaan ini berhasil, maka giliran penumpang yang harus membuktikan adanya kelalaian atau kesalahan pada perusahaan.

B. Saran

1. Perusahaan sebaiknya benar-benar bertanggung jawab atas pembayaran ganti kerugian maupun besarannya sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku, junjung tinggi keadilan yang ada di Indonesia buka mata, pikiran dan hati nurani, agar bisa menjalankan suatu peraturan itu dengan sebaik-baiknya dan seadil-adilnya.
2. Sebaiknya penumpang atau ahli waris penumpang tidak usah takut lagi kalau menuntut ganti rugi atas kecelakaan yang terjadi di dalam atau diakibatkan angkutan umum. Karena hal tersebut merupakan hak mereka dan upaya yang dilakukan seperti yang telah diuraikan di atas cukup mudah serta mempunyai dasar hukum yang kuat

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Andi Hamzah, 2005, Kamus Hukum , Ghalia Indonesia Bambang, Susantono, 2013, *Transportasi dan investasi*, Kompas Media Nusantara, Jakarta.

E.Saefullah Wiradipraja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*, Liberty,Yogyakarta.

Friedrich august von hayek,2001, *Tanggung jawab individu*, Pradya Paramitha, Jakarta.

Fidel, Miro, 2012, *Pengantar Sistem Transportasi*, Erlangga. Jakarta. H.M.N. Purwosutjipto, 1981, *Pengantar Pokok Hukum Dagang Indonesia Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta.

H. M. N. Purwosutjipto, 2008, *Pengantar Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan.* Jakarta, Djambatan.

Hasnil Basri, *Hukum Pengangkutan*. 2002, Kelompok Studi Hukum Fakultas Hukum USU,Medan.

Hasim Purba.2005, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Pusaka Bangsa, Medan.

Jhonny, Ibrahim, 2006, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayu Media, Malang.

Jimly Asshiddiqie, Ali Safa'at,2006, *teori hans kelsen tentang hukum*,konstitusi press, Jakarta

Legal Center Publishing,2014, *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, CV. Karya Gemilang, Jakarta.

M.N. Nasution, 2008, *Manajemen Transportasi*, Bogor, Ghalia Indonesia.

Muhammad, Abdulkadir, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

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

Mr. J.H. Nieuwenhuis, terjemahan Djasadin Saragih, 1985, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Air langga University Press, Surabaya.

Purwahid Patrik,1994, *Dasar-Dasar Hukum Perikatan*, Mandar Maju, Bandung.

Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso, 1999, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia, Jilid 1*, Gama Media, Yogyakarta.

R. Setiawan,1997, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Binacipta, Bandung.

Sinta Uli, 2006, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*, Medan, USU Press.

Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta.

Soegeng Istanto, 1994, *Hukum Internasional*, Penerbitan UAJ Yogyakarta, Yogyakarta.

Subekti dan Tjitrosudibio, 2008, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Pradya Paramita, Jakarta.

Sunarmi, 2012, *Pedoman Penulisan Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Riau, Pekanbaru

Soekidjo Notoatmojo,2010, *Etika dan Hukum Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta.

Widiyono,2004, *Wewenang Dan Tanggung Jawab*, Ghalia Indonesia, bogor.

B. Jurnal/Skripsi

Departemen pendidikan dan kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka,Jakarta, 2001.

Erik Assadourian, Georgetown International Environmental Law Review, 18 Geo, Int'l Envil. L. Rev. 571, Summer 2006

R.A. Duff, Who is responsible, for What, to Whom, Ohio State Journal of Criminal Law, Ohio St. J. Crim. L. 441, Spring, 2005

Solomon.''Municipality of Guanica Defendants''. Civ. No. 84–2621(PG).Illionis. July 18, 1956

Suryani, Firman, 2011,"Sistem Transportasi Kota: Studi Terhadap Ugal-Ugalan Supir Bus Metromini 610"*Skripsi*,Program Sarjana Universitas Indonesia, Depok.

Wihapsoro, Panji Aulia, 2010,"Tanggung Jawab Pengangkut Atas

Keterlambatan Dan/Atau Kerusakan Dalam Pengiriman Paket Barang Melalui Jalur Darat"*Skripsi*,Program Sarjana Universitas Negeri Semarang.

Wright & Miller,"Wexis versus the Net,"/ Federal Practices and Procedures: / Civil § United State District Court, District of Collombia, 441 F Supp, 223, 1944

C. Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

D. Website

https://id.wikipedia.org/wiki/Sopir diakses,tanggal,8 September 2016