



**PERTANGGUNGJAWABAN PERDATA PERUSAHAAN OTOBUS (PO)
DALAM KECELAKAAN PENUMPANG**

Muhammad Faslukil Ilmidian Shabara*, Achmad Busro, Dewi Hendrawati
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : ukycavani@gmail.com

Abstrak

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan jawaban atas kurangnya aturan yang mengatur tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Peraturan-peraturan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mempunyai pengaruh terhadap mekanisme pengangkutan yang ada di Indonesia yaitu tentang kecelakaan kendaraan bermotor beserta tanggung jawabnya. Kecelakaan mobil bus dewasa ini sering terjadi dan mengakibatkan banyak korban yang mengalami kerugian. Penulisan hukum ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab perdata perusahaan otobus dalam kecelakaan penumpang beserta ganti kerugian yang dilakukan perusahaan otobus dan perusahaan asuransi kepada korban kecelakaan.

Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris, yaitu dengan mengadakan penelitian langsung di lapangan untuk mengumpulkan data yang objektif yang disebut data primer. Penggunaan data primer juga dibantu dengan data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Hasil penelitian yaitu perusahaan otobus bertanggung jawab atas kerugian yang dialami korban selama kerugian tersebut disebabkan oleh perusahaan otobus ataupun awak kendaraan mobil bus yang ditumpangi. Selain perusahaan otobus, perusahaan asuransi juga bertanggung jawab atas kerugian korban dikarenakan korban telah membayar premi asuransi yang dilakukan secara kolektif oleh perusahaan otobus bersamaan dengan pembayaran karcis perjalanan. Pada perusahaan otobus Sumber Group pembayaran ganti kerugian dilakukan kepada korban yang besarnya sesuai dengan anggaran dasar dan anggaran rumah tangga perusahaan selama kerugian tersebut dikarenakan oleh awak kendaraan mobil bus dari Perusahaan Otobus Sumber Group. Sedangkan untuk perusahaan asuransi PT. Jasa Raharja pengajuan ganti kerugian harus dilakukan oleh korban sendiri yang besarnya telah ditetapkan berdasarkan peraturan yang berlaku. Akibat kecelakaan adalah kerugian yang dialami oleh penumpang, baik kerugian secara fisik maupun materiil, peraturan diatas dibuat untuk melindungi konsumen dari kerugian-kerugian yang tidak diinginkan. Untuk menghindari hal tersebut, perusahaan otobus diharapkan melakukan seleksi yang ketat dalam merekrut pekerjanya karena tanggung jawab yang diemban sangatlah besar, yaitu mengangkut penumpang selamat sampai tujuan. Dengan adanya peraturan tersebut penumpang menjadi lebih tenang dalam melakukan perjalanan maupun pengangkutan karena telah dilindungi oleh peraturan perundang-undangan. Perusahaan asuransi juga melakukan ganti rugi kepada penumpang dengan besaran yang dianggap cukup berdasarkan peraturan yang berlaku. Apabila perusahaan otobus tidak melakukan ganti kerugian maka perusahaan otobus tersebut beresiko untuk dibekukan oleh pemerintah dan tidak dapat beroperasi lagi.

Kata kunci : Kecelakaan, Perusahaan Otobus, Ganti Kerugian, Korban Kecelakaan

Abstract

Law of Republic Indonesia Number 22 Year 2009 on the Traffic and Transportation gives the answer of the minimality of law about traffic and transportation. The Regulation on the Law of Republic Indonesia Number 22 Year 2009 on the Traffic and Transportation have the influence to mechanism transportation that belongs to Republic Indonesia and it is about motorcycle accident and the responsibility of it. Bus accident has often happen these days and gave the victim a disadvantages. This papper aims to knowing the responsibility of the bus company on the bus accident and the compensation that they giveto the accident victim.



This method use in this study juridical empirical research methods, namely by conducting direct research in the field to collect objective data called primary data, secondary data and etc.

The results of this research is the bus company to be responsible for the loss that experienced by the bus accident victim by the fact that its loss is caused by the crew of the bus company or the company itself. Apart from the bus company, the insurance company PT. Jasa Raharja Insurance will need the accident victim him/herself to submit the loss that the victim anguished and the amount corresponding with the regulation applicable

The results of the accident is the loss that experienced by the passenger, either physically or materially, the regulation above is made for protect the consumer from the loss that neither side wanted. To avoid that matter, bus company expected to tighten the selection in recruiting the employee because of the big responsibility to deliver the passenger from the start of the travel until the destination of the passenger. With that regulation, consumer will feel safe in their travelling because have been protected by the regulation of law. The insurance company also do compensation to the passenger that the amount considered sufficient to the regulation that applicable. If the bus company do not give the compensation they are in danger of being frozen by the government and cannot be operate like they do usually.

Keywords : Accident, Bus Company, Compensation, Accident Victim

I. PENDAHULUAN

Menuju bangsa yang besar mutlak diperlukan suatu pembangunan nasional yang terencana, terukur, berkesinambungan dan dilakukan secara terus-menerus. Mengingat Indonesia merupakan negara yang kaya akan sumber daya alam dan sumber daya manusia, hal ini menjadi modal besar bagi Indonesia untuk maju. Tentu saja untuk mencapai hal itu diperlukan kualitas-kualitas manusia yang unggul, yang mampu berdaya saing, demi terwujudnya masyarakat yang adil dan makmur.

Perekonomian merupakan salah satu pilar utama dalam pembangunan nasional. Pembangunan nasional dilaksanakan di semua aspek kehidupan yang meliputi aspek politik, ekonomi, sosial-budaya, dan aspek pertahanan dan keamanan. Perekonomian memegang peran utama dalam kelangsungan hidup suatu negara, tak terkecuali Indonesia. Berbagai sektor penting masuk dalam bidang

ekonomi, seperti perbankan, pasar modal, kegiatan ekspor-impor, dan lain sebagainya, dimana salah satu bidang tidak berjalan maka dapat mengganggu stabilitas perekonomian negara. Agar dapat terlaksana, diperlukan mobilitas dari masyarakat itu sendiri untuk turut aktif menjadi agen pembangunan nasional. Bidang penunjang yang diperlukan masyarakat tersebut ialah transportasi.

Transportasi menjadi sarana penggerak roda perekonomian Indonesia. Membantu pemerintah dalam mempercepat laju ekonomi nasional dan tercapainya kesejahteraan masyarakat. Transportasi menjadi penyokong mobilitas masyarakat. Melakukan pengangkutan dari satu tempat ke tempat lain, yang cepat dan efisien. Menjadi motor penggerak pertumbuhan ekonomi di tingkat daerah yang secara otomatis, bila ditarik keatas, akan membantu negara mencapai pembangunan nasionalnya.

Kemajuan dan kelancaran pengangkutan akan menunjang pelaksanaan pembangunan berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata, pendidikan.¹ Perkembangan di bidang pengangkutan mendorong perkembangan pendidikan di bidang ilmu dan teknologi pengangkutan modern, sarana dan prasarana angkutan modern, dan hukum pengangkutan modern terutama mengenai perkeretaapian, perkapalan, pesawat udara, dan sumber daya manusianya.²

Mobil bus sebagai salah satu modal transportasi memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut, baik orang maupun barang secara massal, menghemat energi, menghemat penggunaan ruang, memiliki tingkat pencemaran yang rendah. Keunggulan dan karakteristik mobil bus tersebut, peran perusahaan otobus perlu lebih ditingkatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi nasional secara terpadu, untuk itu, penyelenggaraan penggunaan mobil bus yang dimulai dari pengadaan, pengoperasian, perawatan, dan pengusaha perlu diatur dengan sebaik-baiknya sehingga dapat terselenggara angkutan mobil bus yang menjamin keselamatan, keamanan,

kenyamanan, cepat, tepat, tertib, efisien, serta terpadu dengan modatransportasi lain, dengan demikian, terdapat keserasian dan keseimbangan beban antar modatransportasi yang mampu meningkatkan penyediaan jasa angkutan bagi mobilitas angkutan orang dan barang.

Perusahaan otobus dalam menjalankan suatu jasa pengangkutan tidak terlepas dari yang namanya hambatan, tak terkecuali usaha penyelenggaraan sarana dan prasarana transportasi di Indonesia. Sebaik apapun penyelenggaraan itu, tentu manusia tidak bisa mengelak apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.

Menurut perjanjian pengangkutan, bahwa pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dengan selamat.³ Apabila tidak selamat, maka pengangkut berkewajiban membayar ganti kerugian kepada pengirim barang atau penumpang berdasarkan Pasal 1243 – 1252 KUHPerdara tentang penggantian biaya, kerugian dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan.

Dewasa ini sering terjadi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan umum seperti bus, dan angkutan jalan lainnya. Apabila terjadi kecelakaan seperti itu biasanya yang bertanggung jawab adalah awak kendaraan tersebut. Hubungan hukum antara awak bus dengan Perusahaan otobus memuat perjanjian kerja tentang hak dan

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2013), hal 31.

² *Ibid*, hal 32.

³ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pengangkutan* (Jakarta: Djambatan, 1984), hal 2.

kewajiban masing-masing pihak, dimana didalam kewajibannya apabila terjadi kecelakaan, Awak Bus lah yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan pengangkutan terhadap perusahaan dan penumpang.⁴ Kedua, berdasarkan surat perjanjian kerja apabila terjadi suatu kecelakaan lalu lintas besar maupun kecil mengenai atau berkenaan dengan bus (barang inventaris Perusahaan Otobus) sepenuhnya merupakan tanggung jawab Sopir.⁵ Ketiga, awak bus dan perusahaan adalah pihak yang bertanggung jawab terhadap risiko atau akibat dari pengangkutan yang diadakannya, awak bus disini bertanggung jawab apabila ia memang benar-benar lalai dalam menjalankan tugasnya dan perusahaan bertanggung jawab secara mutlak terhadap segala kemungkinan atau resiko terjadinya kecelakaan.⁶

Berdasarkan uraian tersebut di atas, penulis merasa tertarik untuk membahas permasalahan ini dalam satu penulisan hukum dengan judul “Pertanggung jawaban Perdata Perusahaan Otobus (PO) Dalam Kecelakaan Penumpang”

1. Rumusan Masalah

Adapun perumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pertanggung jawaban perdata Perusahaan Otobus dalam kecelakaan penumpang ?

⁴ Perjanjian kerja PO Sumbergroup dengan awak kendaraan.

⁵ Perjanjian kerja PO Sumbergroup dengan awak kendaraan.

⁶ Perjanjian kerja PO Sumbergroup dengan awak kendaraan.

2. Bagaimana penyelesaian hukum berupa ganti kerugian kepada penumpang yang mengalami kecelakaan?

2. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui pertanggung jawaban perdata Perusahaan Otobus Apabila Terjadi Kecelakaan ;
2. Untuk mengetahui penyelesaian hukum berupa ganti kerugian penumpang yang mengalami kecelakaan yang disebabkan oleh Perusahaan Otobus.

II. METODE PENELITIAN

III. Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis empiris, yaitu cara atau prosedur yang digunakan untuk memecahkan masalah penelitian dengan meneliti data sekunder terlebih dahulu, untuk kemudian meneliti data primer yang ada di lapangan.⁷

Spesifikasi penelitian dalam penulisan hukum ini adalah termasuk deskriptif analitis, yaitu menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku berkaitan dengan teori-teori hukum dan pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan tersebut di atas.⁸

Spesifikasi ini digunakan untuk menguraikan dan memaparkan secara analisis hal-hal dan permasalahan yang dihadapi,

⁷ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*(Jakarta: UI Press, 1984) hal 43.

⁸Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1990) hal 97-98.

dikaitkan dengan teori hukum dan peraturan hukum positif yang ada dan berlaku.

Penelitian dilakukan dengan cara mengkaji bentuk pertanggungjawaban Perusahaan Otobus Sumber Group apabila terjadi kecelakaan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Sesuai dengan metode pendekatan yang diambil oleh penulis adalah yuridis empiris maka data yang diperoleh adalah :

1. Data Primer

Data primer Data primer merupakan data yang diperoleh peneliti dari sumber asli (langsung dari informan) yang memiliki informasi atau data tersebut.⁹ Jadi maksudnya data yang diperoleh dari obyek yang diteliti, dalam hal ini untuk memperoleh data primer tersebut penulis menggunakan data yang diperoleh dari wawancara/*interview*.

Wawancara/*interview* adalah cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya langsung pada yang diwawancarai.¹⁰ *Interview* yang digunakan dalam penelitian ini adalah *interview* bebas terpimpin yaitu dengan mempersiapkan terlebih dahulu pertanyaan-pertanyaan sebagai pedoman tetapi tidak menutup kemungkinan adanya variasi pertanyaan sesuai dengan situasi ketika wawancara berlangsung.¹¹

Wawancara ini bertujuan untuk mendapatkan dan mengetahui

segala sesuatu yang berhubungan dengan bentuk pertanggungjawaban hukum dan penyelesaian ganti kerugian oleh Perusahaan Otobus Sumber Group apabila terjadi kecelakaan

Penelitian dengan melakukan wawancara/*interview* ini dilakukan dengan pejabat dari Perusahaan Otobus Sumber Group

2. Data Sekunder

Data sekunder pada dasarnya adalah data normatif terutama yang bersumber pada peraturan perundang-undangan.¹² Data sekunder atau studi kepustakaan ini untuk mencari konsepsi-konsepsi, teori-teori, pendapat-pendapat, ataupun penemuan-penemuan yang berhubungan erat dengan pokok permasalahan.¹³

Penelitian dilakukan dengan cara meneliti sampai sejauh mana tanggung jawab hukum Perusahaan Otobus Sumber Group dalam apabila terjadi kecelakaan terhadap para penumpang bus tersebut apabila dikaitkan dengan peraturan perundang-undangan, buku-buku, teori sarjana, yang berkaitan dengan masalah yang akan diteliti. Data sekunder dalam penelitian ini adalah:

a. Bahan hukum primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang mengikat, terdiri dari bahan-bahan hukum dan ketentuan hukum positif, termasuk perundang-undangan.

Adapun yang menjadi bahan hukum primer dalam penelitian ini adalah:

⁹ Muhammad Idrus, *Metode Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial (Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif)* (Yogyakarta: UII Press, 2007) hal 113.

¹⁰ Ronny Hanitijo Soemitro, *Op.cit.*, hal 57.

¹¹ *Ibid*, hal 59-60.

¹² Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004) hal 151.

¹³ Ronny Hanitijo Soemitro, *Op.cit.*, hal 98

- 1) Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- 3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 4) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
- 5) Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungangan Wajib Kecelakaan Penumpang
- 6) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungagn Wajib Kecelakaan Lalu Lintas
- 7) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungangan Wajib Kecelakaan Penumpang
- 8) Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas
- 9) Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK. 75/AJ.601/DRJD/2003 tentang Penyelenggaraan Pool Dan Agen Perusahaan Otobus (PO)

b. Bahan hukum sekunder
Bahan hukum sekunder adalah bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer¹⁴, seperti bahan-bahan

pustaka yang relevan, yang berhubungan dengan tanggung jawab pengangkutan oleh Perusahaan Otobus.

Adapun yang menjadi bahan hukum sekunder dalam penelitian ini adalah:

- 1) Buku-buku
- 2) Hasil karya ilmiah yang berkaitan dengan masalah yang diteliti (makalah, skripsi, tesis, dan disertasi)
- 3) Pendapat para pakar dari surat kabar atau majalah
- 4) Artikel dari internet

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. **Pertanggung jawaban Perdata Perusahaan Otobus Terhadap Kecelakaan Penumpang**

Dalam pelaksanaan pengangkutan oleh PO. Sumber Group telah melakukan standarisasi yang sudah sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Menurut Pasal 1 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku dapat diartikan secara implisit. Pengertian dari menyelenggarakan pengangkutan dimaksudkan, bahwa pengangkut itu dapat menyelenggarakan pengangkutan sendiri atau dapat dilakukan orang lain atas perintah pihak pengangkut.

¹⁴ Darwinsyah Minin, *Cara Penyelesaian Karya Ilmiah di Bidang Hukum (Panduan Dasar Menuntaskan Skripsi, Tesis, dan*

Disertasi) cetakan ke-II(Yogyakarta: Mitra Kebijakan Tanah Indonesia, 1995) hal 37.

Sedangkan yang dimaksud sampai tujuan dengan selamat mengandung arti, bahwa bila pengangkutan itu berjalan dengan tidak selamat, maka hal itu menjadi tanggung jawab pengangkut.

PO. Sumber Group dalam pelaksanaannya telah sesuai dengan Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam melaksanakan pengangkutan PO. Sumber Group menggunakan 250 bus yang di sertai dengan surat yang lengkap sebagaimana diatur dalam Pasal 18 ayat (2) dan Pasal 35 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan. Dalam amanah Undang-Undang tersebut setiap angkutan dari PO. Sumber Group juga memiliki kelengkapan administrasi. Dari administarsinya terdapat dua izin yang dikeluarkan oleh Pemerintah. Izin yang pertama dimiliki dan digunakan adalah izin trayek. Izin trayek merupakan izin rute yang dilewati oleh setiap angkutan Bus PO. Sumber Group. Sementara itu, izin operasi merupakan izin yang digunakan oleh setiap Bus dari PO. Sumber Group untuk mengoprasikan setiap armada yang ada.

Tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang dari titik asal sampai berakhirnya kegiatan pengangkutan sesuai dengan perjanjian yang dilaksanakan. Dalam pelaksanaan angkutan keselamatan orang dan barang yang diangkut pada dasarnya berada dalam tanggung jawab pengangkut, seperti yang diatur dalam Pasal 10 ayat 1 (a) PP No.17 tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksana dan

Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang. Tanggung jawab pengangkut juga disempurnakan dan diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 186, Pasal 187, Pasal 188, sebagaimana setiap Pasalnya mengatur tentang :

- a. Pasal 186, ditentukan bahwa perusahaan angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang.
- b. Pasal 187, ditentukan bahwa pengusaha angkutan wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan kendaraan umum.
- c. Pasal 188, ditentukan bahwa pengusaha angkutan mengganti kerugian yang diderita karena kelalaiannya dalam melaksanakan pengangkutan.

Setiap penumpang yang memakai jasa pengangkutan yang diselenggarakan oleh PO. Sumber Group mendapat asuransi kecelakaan penumpang. Sehingga, apabila kendaraan angkutan yang digunakan tersebut mengalami kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kerugian bagi penumpang, maka penumpang tersebut akan mendapatkan asuransi kecelakaan penumpang. Adapun yang dimaksud asuransi kecelakaan penumpang adalah santunan yang diberikan PT. Asuransi Jasa Raharja sebagai ganti kerugian terhadap penumpang kendaraan umum yang mengalami kecelakaan lalu lintas.

Kedudukan perusahaan pengangkutan PO. Sumber Group dalam pengasuransian penumpang adalah sebagai kolektor. Disini, kolektor merupakan pihak perusahaan yang telah dibayar penumpang. Dalam proses pembayaran yang dilakukan kepada PT. Asuransi Jasa Raharja pelaksanaan dari pada itu adalah setiap setahun sekali. Selain melakukan pembayaran selama setahun sekali juga dilaksanakan dengan pengujian atau penelitian ulang dari kendaraan bermotor yang berupa kendaraan angkutan penumpang tersebut. Sehingga juga akan diperoleh laporan yang berkala dari setiap angkutan yang digunakan untuk mengangkut penumpang tersebut.

Dalam pengangkutan yang dilakukan oleh pihak otobus diharapkan tidak adanya kecelakaan di jalan. Namun, disisi lain kecelakaan merupakan bentuk musibah yang tidak bisa dihindari oleh pihak perusahaan ataupun penumpang yang ada didalamnya. Adanya kecelakaan tersebut menjadikan pihak perusahaan otobus harus bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan Undang-Undang yang ada. Kasus kecelakaan merupakan kasus yang mempunyai akibat berbeda dari setiap penumpang yang ada. Sehingga, praktek tanggung jawab pengangkut terhadap terjadinya kecelakaan tersebut berbeda-beda dan sehingga penumpang mengalami kerugian maka pembayaran ganti kerugian ditangani secara langsung. Proses pembayaran langsung ini yaitu memberikan secara kemanusiaan kepada penumpang yang mengalami

luka-luka ringan tanpa ada campur tangan dari pihak asuransi PT. Asuransi Jasa Raharja.¹⁵

Pengalihan Hal tersebut berbeda jikalau ada pihak penumpang yang menjadi korban kecelakaan mengalami luka-luka berat sehingga harus dirawat di rumah sakit. Karena itu, pihak PO. Sumber Group langsung membiayai perawatan penumpang tersebut. Pembiayaan dalam pertanggungjawaban juga tidak semuanya menjadi tanggung jawab otobus. Dari ketentuan yang dituangkan dalam peraturan perundangan adalah batas sampai mana PO. Sumber Group menanggung adalah secara kemanusiaan pemberian santunan tersebut. dengan tersebut maka pemberian bantuan tergantung kesepakatan antara pihak pengangkut dan korban. Disisi lain PO. Sumber Group juga melakukan proses perbantuan yang ditujukan untuk penumpang tersebut apabila hendak memperoleh uang asuransi dari PT. Asuransi Jasa Raharja. Sedangkan untuk biaya penyembuhan perawatan maksimal Rp. 10.000.000,- untuk setiap penumpang tersebut yang menjadi korban dari kecelakaan tersebut.

Di lain pihak, jikalau yang terjadi adalah bus PO. Sumber Group mengalami kecelakaan dan ternyata penumpang meninggal dunia maka pihak PO. Sumber Group memberikan uang santunan kepada pihak keluarga korban. Tidak hanya berhenti di uang santunan saja. Namun, pihak pengangkut yang kaitannya dalam hal ini adalah pihak

¹⁵ *Loc.cit*

PO.Sumber Group juga kemudian memohon maaf atas meninggalnya penumpang tersebut. Dalam posisi seperti ini pihak pengangkut selalu dalam posisi yang salah. Kesalahan tersebut karena pihak penumpang sudah melakukan perjanjian dan menunaikan kewajibannya dalam perjanjian tersebut. Kemudian dari pada itu, untuk membicarakan ganti kerugian pihak otobus tidak serta merta langsung datang kepada pihak keluarga penumpang yang ditinggalkan dengan membawa uang santunan tersebut. Namun, biasanya pengurus dari PO. Sumber Group menunggu beberapa hari kedepan sampai emosi keluarga penumpang atau korban mereda dan berkurang, biasanya ditunggu sampai 7 (tujuh) hari terhitung dari kejadian kecelakaan tersebut.

Apabila pengurus dari PO.Sumber Group menilai sudah merasa waktu yang tepat dari posisi emosi keluarga penumpang atau korban sudah cukup, maka pengurus dapat langsung datang ke rumah korban. Kedatangan pengurus PO.Sumber Group bertemu dengan keluarga korban, tersebut mulai menanyakan perihal besarnya ganti kerugian yang diminta oleh keluarga korban. Setelah itu barulah terjadi proses tawar menawar antara pihak pengangkut dan keluarga korban. Pasca adanya kesepakatan, maka pihak pengangkut memberikan uang tersebut. Adapun biasanya besar pemberian ganti rugi oleh PO. Sumber Group sebesar Rp. 30.000.000,- dan untuk pihak PT. Asuransi Jasa Raharja memberikan ganti kerugian maksimal sebesar Rp. 25.000.000,-. keterlibatan pihak PT.Asuransi Jasa Raharja tidak lepas

dari proses perizinan yang dilakukan setiap tahun oleh pihak perusahaan otobus.

B. Penyelesaian Berupa Ganti Kerugian Kepada Penumpang yang mengalami Kecelakaan

Pemberian ganti rugi terhadap penumpang bukan hanya kepada korban kecelakaan, melainkan juga ganti kerugian kepada barang yang dibawa penumpang. Dari pihak pengangkut akan memeriksa kebenaran tentang klaim terhadap barang dari penumpang. Dalam posisi ini patut dipertanyakan penumpang tersebut berbohong atau tidak. Apabila memang terdapat kerusakan / kehilangan/ cacat terhadap barang dari penumpang tersebut merupakan kelalaian penumpang sendiri maka PO. Sumber Group tidak bertanggung jawab. hal sebaliknya terjadi apabila memang ditemukan bahwa kelalaian ada pada PO. Sumber Group, maka PO. Sumber Group akan mengganti kerugian secara kemanusiaan.¹⁶

Pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. Kewajiban mengganti kerugian ini dapat dilakukan diluar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai diantara para pihak yang terlibat, hal ini sesuai dengan Pasal 236 Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

C. Cara Memperoleh Santunan

¹⁶ *Loc.cit*

Prosedur untuk memperoleh santunan yaitu :

1. Cara memperoleh santunan :
 - Datang ke kantor PT. Asuransi Jasa Raharja
 - Mengisi formulir pengajuan dengan melampirkan :
 - KTP / identitas korban
 - Keterangan kecelakaan Lalu Lintas dari kepolisian
 - Keterangan kesehatan dari dokter / RS yang merawat
2. Bukti yang diperlukan
 - a. Dalam hal korban luka-luka
 - Kwitansi biaya perawatan dan pengobatan yang asli dan sah.
 - b. Dalam hal cacat tetap
 - Surat keterangan dokter yang merawat korban tentang sifat cacat tetap yang di derita korban.
 - c. Dalam hal korban meninggal dunia
 - Syarat kartu keluarga / surat nikah (bagi yang sudah menikah)
3. Ketentuan lain yang harus diperhatikan
 - a. Jenis Santunan
 - Santunan berupa penggantian biaya perawatan dan pengobatan
 - Santunan cacat tetap
 - Santunan kematian
 - b. Ahli Waris
 - Orang tuanya yang sah
 - Janda atau duda yang sah

- Anak-anaknya yang sah

- c. Daluwarsa Hak Santunan gugur / daluwarsa jika :
 - Permintaan diajukan dalam waktu lebih dari enam bulan setelah terjadinya kecelakaan
 - Tidak dilakukan penagihan dalam waktu lebih dari tiga bulan setelah hak yang dimaksud disetujui oleh PT. Asuransi Jasa Raharja.

IV. KESIMPULAN

1. Pertanggungjawaban perdata perusahaan otobus dalam kecelakaan diberikan oleh perusahaan otobus kepada korban kecelakaan yang disebabkan oleh pekerja dari perusahaan otobus. Apabila terjadi kecelakaan dan disebabkan oleh pekerja dari perusahaan otobus maka perusahaan otobus bertanggung jawab kepada korban berdasarkan prinsip tanggung jawab pengganti yang berdasarkan Pasal 1367 KUHPerdata. Tanggung jawab perusahaan otobus kepada korban adalah yaitu dengan mengganti kerugian yang dialami oleh korban dengan besaran tertentu tergantung dari kerugian yang dialami oleh korban kecelakaan. Perusahaan otobus juga ikut membantu korban kecelakaan dalam mengurus penggantian dana asuransi dari PT. Jasa Raharja yang menjadi hak korban yang sudah membayar premi asuransi yang diterima secara kolektif oleh perusahaan

otobus dari setiap penumpang kendaraan mobil bus bersama dengan pembayaran karcis perjalanan.

2. Penyelesaian ganti kerugian perusahaan otobus Sumber Group kepada korban kecelakaan dilakukan seketika itu juga untuk korban luka-luka yang dirawat dirumah sakit dan ditunggu hingga keluarga reda emosinya selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari untuk korban yang meninggal dunia dikarenakan Perusahaan Otobus Sumber Group menghargai dan ikut berduka atas kehilangan yang dialami oleh keluarga korban. Besarnya ganti rugi yang dibayarkan oleh PO. Sumber Group untuk korban yang mengalami luka-luka maksimal sebesar Rp.10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) dan untuk korban yang meninggal dunia maksimal Rp. 30.000.000,00 (tiga puluh juta rupiah). Besarnya ganti rugi tersebut sesuai dengan anggaran dasar dan anggaran rumah tangga PO. Sumber Group.

SARAN

Perusahaan Otobus diharapkan lebih selektif dalam merekrut karyawan yang akan dipekerjakan karena mempunyai tanggung jawab yang besar untuk membawa dan mengantarkan penumpang selamat sampai ditujuan. Perusahaan Otobus diharapkan memberikan aturan kepada sopir dan awak kendaraan sebelum melakukan perjalanan untuk mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan. Perusahaan Otobus diharapkan mempunyai tim medis

untuk memeriksa keadaan sopir dan awak kendaraan sebelum melakukan perjalanan.

Perusahaan Asuransi diharapkan tidak berbelit-belit dalam mengganti kerugian yang ditanggung oleh korban karena sudah menjadi tanggung jawabnya sebagai pihak tertanggung. Pemerintah diharapkan dapat mengontrol dan mengawasi penggantian ganti kerugian oleh perusahaan asuransi kepada korban kecelakaan. Pemerintah diharapkan untuk selalu mengawasi dan memeriksa sarana transportasi seperti keadaan jalan raya dan rambu-rambu lalu lintas untuk mengurangi risiko kecelakaan kendaraan.

Pihak kepolisian diharapkan untuk menindak secara tegas bagi para pelanggar peraturan jalan agar pelanggar jera dan tidak mengulangi perbuatannya lagi dikemudian hari. Aparat kepolisian hendaknya lebih sering melakukan razia kendaraan bermotor di malam hari karena pada waktu malam harilah kecelakaan kendaraan bermotor lebih sering terjadi

V. DAFTAR PUSTAKA

Abdul R. Saliman, dkk. *Hukum Bisnis untuk Perusahaan: Teori dan Contoh Kasus* 2005. Jakarta : Prenada Media

Busro, Achmad, *Hukum Perikatan Berdasar Buku III KUHPerdara*, 2011. Yogyakarta : Percetakan Pohon Cemara.



- Adi, Rianto. *Metodelogi Penelitian Sosial dan Hukum*. 2004. Jakarta : Granit.
- Agustina, Rosa, *Perbuatan Melawan Hukum*, 2003. Jakarta : Program Pascasarjana Universitas Indonesia.
- A. Hasymi Ali, *Pengantar Asuransi*, 2002. Jakarta : Bumi Aksara.
- Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Seri: Hukum Dagang, Pertanggungjawaban Wajib/Sosial – Undang-Undang Nomor 33 dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964*. 1980.
- Hanitijo Soemitro, Ronny. *Metodelogi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. 1990. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Malcolm Leder, *et al*, 1996, *Frameworks Consumer Law*
- Minin, Darwinsyah. *Cara Penyelesaian Karya Ilmiah di Bidang Hukum (Panduan Dasar Menuntaskan Skripsi, Tesis, dan Disertasi) cetakan ke-II*. 1995. Yogyakarta : Mitra Kebijakan Tanah Indonesia.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Niaga*. 2013. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. 1991. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum dan Penelitian Hukum*. 2004. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Perjanjian*. Bandung : Alumni
- Muhammad Idrus, *Metode Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial (Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif)*. 2007. Yogyakarta : UII Press.
- Nasution, M.N. *Manajemen Transportasi*. 2008. Bogor : Ghalia Indonesia.
- Nurbaiti, Siti. *Hukum Pengangkutan Darat*. 2009. Jakarta : Penerbit Universitas Trisakti.
- Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, 2008. Jakarta : Kencana Prenada Media Group.
- Prodjodikoro, Wirjono. *Perbuatan Melawan Hukum*. Bandung : Sumur Bandung
- Purwosutjipto, H.M.N. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia : Hukum Pengangkutan*. 1984. Jakarta : Djambatan



- Purwosutjipto, H.M.N.
Pengertian Pokok Hukum Dagang, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat. 1985. Jakarta : Djambatan.
- Purwosutjipto, HMN.,
Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III – Pengangkutan, 1987. Jakarta : Djambatan
- Samsul, Inosentius.
Perlindungan Konsumen Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak. 2004 Jakarta : Program Pascasarjana Universitas Indonesia.
- Saruddin Siregar, Much.
Manajemen Pengangkutan. 1986. Jakarta : Berdikari Student.
- Sidharta. *Hukum Perlindungan Konsumen.* 2006. Jakarta : PT. Gramedia Widiasarana Indonesia
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum.* 1984. Jakarta : UI Press.
- Soekardono, R. *Hukum Dagang Indonesia Jilid II.* 1981. Jakarta : CV. Rajawali
- Prof. Soekardono, SH., *Hukum Dagang Indonesia Jilid II,* 2001. Jakarta : Rajawali.
- Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata,* cet. ke-32
- Tjakranegara, Soegijatna.
Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang. 1995. Jakarta : Rineka Cipta.
- Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut di Indonesia,* 1980. Jakarta : Penerbit Cipta.
- Peraturan Perundang-undangan**
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
- Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang
- Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas
- Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang
- Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan



DIPONEGORO LAW JOURNAL

Volume 5, Nomor 4, Tahun 2016

Website : <http://www.ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr/>

Pelaksanaan Dana
Kecelakaan Lalu Lintas

Keputusan Direktur Jenderal
Perhubungan Darat Nomor :
SK. 75/AJ.601/DRJD/2003
tentang Penyelenggaraan
Pool Dan Agen Perusahaan
Otobus (PO)

Surat Edaran Mahkamah Agung
Tahun 1963 No.3

Internet

www.hukumonline.com/klinik/detail/lt5142a15699512/perbuatan

[-melawan-hukum-dalam-hukum-perdata-dan-hukum-pidana](#)
diakses pada 12 Mei 2016

Soemali, *Hubungan Antara
Konsumen dan Produsen*,
[www.soemali.dosen.narotama.ac
.id](http://www.soemali.dosen.narotama.ac.id). diakses pada 24 Maret
2016

Sumber Lain

Wawancara melalui telepon
dengan bapak Subandi selaku
Humas PO. Sumber Group.