

2. Secara praktis, untuk dapat memberikan sumbangan pemikiran juridis dan masukan-masukan yang bermanfaat demi perkembangan ilmu pengetahuan terhadap perlindungan hukum bagi pengguna jasa (penumpang) angkutan umu



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **2.1. Uraian Teori**

##### **2.1.1. Pengertian Pengangkutan**

Menurut arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau

gerakan dari suatu tempat ke tempat lain. Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hal ini terkait unsur-unsur pengangkutan sebagai berikut :

- 1) Ada sesuatu yang diangkut.
- 2) tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan.
- 3) ada tempat yang dapat dilalui oleh angkutan.

Pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meniggikan manfaat serta efisiensi. Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.<sup>4</sup> Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan/ dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.<sup>5</sup> Sehingga Secara umum dapat didefinisikan bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan. Dari pengertian diatas dapat diketahui bahwa pihak dalam perjanjian pengangkut adalah pengangkut dan pengirim. Sifat dari perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban-kewajiban sendiri-sendiri. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan

---

<sup>4</sup> [prabusetiawan.blogspot.com/2009/05/hukum-pengangkutan.html](http://prabusetiawan.blogspot.com/2009/05/hukum-pengangkutan.html)

<sup>5</sup> [prabusetiawan.blogspot.com/2009/05/hukum-pengangkutan.html](http://prabusetiawan.blogspot.com/2009/05/hukum-pengangkutan.html)

pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengiriman berkewajiban untuk membayar uang angkutan.<sup>6</sup>

Adapun syarat-syarat untuk menguji kelayakan armada yang disediakan oleh penyedia angkutan umum sesuai yang telah di tentukan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan yaitu :

1. Usia kendaraan maksimal 10 Tahun berjalan.
2. rancangan bangun dan karoseri sesuai dengan ketetapan pemerintah mobil Bus dan MPU.
3. Kendaraan laik jalan atau operasi sesuai ketentuan SPEKSI/KIUR.
4. Memiliki izin usaha angkutan dengan dengan kendaraan bermotor umum.
5. Memiliki izin trayek atau operasi.

Seluruh kendaraan yang diajukan untuk memperoleh kartu pengawasan (KPs), kendaraan telah melalui uji KIR/SPEKSI secara priodik 6 bulan sekali (layak operasional)

### **2.1.2. Asas - asas Pengangkutan**

Asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua yaitu:

- 1) Yang bersifat perdata; dan
- 2) Yang bersifat publik

Asas-asas yang bersifat publik terdapat pada tiap-tiap Undang-Undang pengangkutan baik darat, laut dan udara. Dalam pengangkutan udara terdapat

---

<sup>6</sup>Abdul Kadir, Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, bandung, Citra Aditya.Bandung,2001

dalam Pasal 2 Undang-Undang No.15 Tahun 1992. Asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas-asas hukum pengangkutan yang bersifat perdata adalah sebagai berikut:

a. Konsensual

Pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Tetapi untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen angkutan.

b. Koordinatif

Pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang/pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.

c. Campuran

Pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

d. Retensi

Pengangkutan tidak menggunakan hak retensi. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkutan hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

e. Pembuktian dengan dokumen

Setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa karcis/tiket penumpang.

Ada beberapa asas hukum pengangkutan yang bersifat publik, yaitu sebagai berikut:

- a. Asas manfaat yaitu, bahwa pengangkutan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara;
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha di bidang pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan;
- c. Asas adil dan merata yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;
- d. Asas keseimbangan yaitu, bahwa pengangkutan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara

kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;

- e. Asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
- f. Asas keterpaduan yaitu, bahwa penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi;
- g. Asas kesadaran hukum yaitu, bahwa mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.
- h. Asas percaya pada diri sendiri yaitu, bahwa pngangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersendikan kepada kepribadian bangsa;
- i. Asas keselamatan Penumpang, yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.<sup>7</sup>

### **2.1.3. Fungsi Dan Tujuan Pengangkutan**

Pada dasarnya fungsi pengangkutan adalah untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Jadi dengan pengangkutan maka dapat diadakan perpindahan barang-barang dari suatu tempat yang dirasa barang itu kurang berguna ketempat dimana barang-barang tadi dirasakan akan lebih bermanfaat. Perpindahan barang atau

---

<sup>7</sup> [http://dc433.4shared.com/doc/Sw-\\_tq81/preview.html](http://dc433.4shared.com/doc/Sw-_tq81/preview.html)

orang dari suatu tempat ketempat yang lain yang diselenggarakan dengan pengangkutan tersebut harus dilakukan dengan memenuhi beberapa ketentuan yang tidak dapat ditinggalkan, yaitu harus diselenggarakan dengan aman, selamat, cepat, tidak ada perubahan bentuk tempat dan waktunya. bahwa pada dasarnya pengangkutan mempunyai dua nilai kegunaan, yaitu :

a. Kegunaan Tempat (*Place Utility*)

Dengan adanya pengangkutan berarti terjadi perpindahan barang dari suatu tempat, dimana barang tadi dirasakan kurang bermanfaat, ketempat lain yang menyebabkan barang tadi menjadi lebih bermanfaat.

b. Kegunaan Waktu (*Time Utility*)

Dengan adanya pengangkutan berarti dapat dimungkinkan terjadinya suatu perpindahan suatu barang dari suatu tempat ketempat lain dimana barang itu lebih diperlukan tepat pada waktunya.<sup>8</sup>

#### **2.1.4. Prinsip dasar Pengangkutan**

Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak yaitu antara pengangkut dan pengirim adalah sama tinggi. Hubungan kerja di dalam perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan pengirim tidak secara terus menerus, tetapi sifatnya hanya berkala, ketika seorang pengirim membutuhkan pengangkut untuk mengangkut barang.

Perjanjian pengangkutan mengandung tiga prinsip tanggung jawab, yaitu:

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan, menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum

---

<sup>8</sup> Zulvikar Sani, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, Jakarta, UI Press, 2012

berlaku seperti yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara Tentang perbuatan melawan hukum.

- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga, menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut.
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak, menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian Tentang kesalahan. Unsur kesalahan tidak relevan.

Dalam suatu pengangkutan bila undang-undang tidak menentukan syarat atau hal yang dikehendaki para pihak maka para pihak dapat mengikuti kebiasaan yang telah berlaku atau menentukan sendiri kesepakatan bersama, tentunya hal tersebut harus mengacu pada keadilan. Tujuan pengangkutan adalah terpenuhinya kewajiban dan hak-hak para pihak yang terlibat dalam pengangkutan. Kewajiban dari pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dan berhak menerima biaya pengangkutan. Sedangkan kewajiban pengirim atau penumpang adalah membayar biaya pengangkutan dan berhak atas pelayanan pengangkutan yang wajar.<sup>9</sup>

#### **2.1.5. Sifat Hukum Perjanjian Pengangkutan.**

Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak yaitu pengangkut dan pengirim sama tinggi atau koordinasi (*gecoördineerd*), tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, dimana kedudukan para pihak tidak sama tinggi atau

---

<sup>9</sup> Abdul Kadir, *Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991



kedudukan subordinasi (*gesubordineerd*). Mengenai sifat hukum perjanjian pengangkutan terdapat beberapa pendapat, yaitu :

- a. Pelayanan berkala artinya hubungan kerja antara pengirim dan pengangkut tidak bersifat tetap, hanya kadang kala saja bila pengirim membutuhkan pengangkutan (tidak terus menerus), berdasarkan atas ketentuan Pasal 1601 KUHPerdata.
- b. Pemborongan sifat hukum perjanjian pengangkutan bukan pelayanan berkala tetapi pemborongan sebagaimana dimaksud Pasal 1601 b KUH Perdata. Pendapat ini didasarkan atas ketentuan Pasal 1617 KUH Perdata (Pasal penutup dari bab VII A Tentang pekerjaan pemborongan).
- c. Campuran perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran yakni perjanjian melakukan pekerjaan (pelayanan berkala) dan perjanjian penyimpanan (*bewaargeving*). Unsur pelayanan berkala (Pasal 1601 b KUHPerdata) dan unsur penyimpanan (Pasal 468 ( 1 ) KUHD).

#### **2.1.6. Terjadinya Perjanjian Pengangkutan**

Menurut sistem hukum Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persesuaian kehendak (konsensus). Dari pengertian diatas dapat diartikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (konsensus) diantara para pihak. Dengan kata lain perjanjian pengangkutan bersifat konsensuil. Dalam praktek sehari-hari, dalam pengangkutan darat terdapat dokumen yang disebut dengan surat muatan (*vracht brief*) seperti dimaksud dalam Pasal 90 KUHD. Demikian juga halnya dalam pengangkutan melalui laut terdapat dokumen konosemen yakni tanda penerimaan barang yang harus diberikan pengangkut kepada pengirim barang. Dokumen-dokumen tersebut bukan

merupakan syarat mutlak Tentang adanya perjanjian pengangkutan. Tidak adanya dokumen tersebut tidak membatalkan perjanjian pengangkutan yang telah ada (Pasal 454, 504 dan 90 KUHD). Jadi dokumen-dokumen tersebut tidak merupakan unsur dari perjanjian pengangkutan. Dari uraian tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa perjanjian pengangkutan bersifat konsensual.

#### **2.1.7. Kedudukan Penerima**

Dalam perjanjian pengangkutan, termasuk kewajiban pengangkut adalah menyerahkan barang angkutan kepada penerima. Disini penerima bukan merupakan pihak yang ada dalam perjanjian pengangkutan tetapi pada dasarnya dia adalah pihak ketiga yang berkepentingan dalam pengangkutan (Pasal 1317 KUHPerdara).

Penerima bisa terjadi adalah pengirim itu sendiri tetapi mungkin juga orang lain. Penerima akan berurusan dengan pengangkut apabila ia telah menerima barang-barang angkutan. Pihak penerima harus membayar ongkos angkutannya, kecuali ditentukan lain. Apabila penerima tidak mau membayar ongkos atau uang angkutnya maka pihak pengangkut mempunyai hak retensi terhadap barang-barang yang diangkutnya.<sup>10</sup>

#### **2.1.8. Prinsip-prinsip Tanggung Jawab Pengangkut.**

Dalam hukum pengangkutan dikenal adanya lima prinsip tanggung jawab pengangkut yaitu :

- a. Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*)

---

<sup>10</sup> Mansyur, M Ali, *Pengolahan Hukum Tentang Tanggung Gugat Produsen dalam perwujudan Perlindungan Konsumen*. Yogyakarta, Genta press, 2007

Menurut prinsip ini, ditekankan bahwa selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi kerugian itu. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara Tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang Tentang masing-masing pengangkutan. Prinsip ini hanya dijumpai dalam 86 ayat 2 Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, yang menyatakan : “jika perusahaan angkutan perairan dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud ayat 1 huruf b: musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut; c. Keterlambatan angkutan penumpang, dan atau barang yang diangkut; d. Kerugian pihak ketiga bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka dia dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya. Walaupun hanya terdapat pada pengangkutan perairan, bukan berarti pada pengangkutan darat dan pengangkutan udara tidak dibolehkan. Dalam perjanjian pengangkutan, perusahaan angkutan dan pengirim boleh menjanjikan prinsip tanggung jawab praduga, biasanya dirumuskan dengan “(kecuali jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian itu dapat karena kesalahannya)”. Dalam KUHD juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga bersalah. Dalam ketentuan Pasal 468 ayat 2 KUHD yaitu, “apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali dia dapat membuktikan bahwa diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya.”

Dengan demikian jelas bahwa dalam hukum pengangkutan di Indonesia, prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga bersalah keduanya dianut. Tetapi prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian, artinya pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa dia tidak bersalah atau lalai, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab. Beberapa Pasal dalam Undang-undang Pengangkutan Tahun 1992 yang mengatur Tentang prinsip tanggung jawab praduga bersalah adalah:

No.	Pasal	Keterangan
1	Pasal 45 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992	Tentang Angkutan Lalu Lintas Jalan.
2	Pasal 28 ayat 1, 2 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992	Tentang Perkereta Apian.
3	Pasal 43 ayat 1b dan Pasal 44 Undang-undang No. 15 Tahun 1992	Tentang Penerbangan.

b. Tanggung Jawab atas Dasar Kesalahan (*Based on Fault or Negligence*)

Dapat dipahami, dalam prinsip ini jelas bahwa setiap pengangkut harus bertanggung jawab atas kesalahannya dalam penyelenggaraan pengangkutan dan harus mengganti rugi dan pihak yang dirugikan wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara Tentang perbuatan melawan hukum (illegal act) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang Tentang masing-masing pengangkutan.

Dalam KUHD, prinsip ini juga dianut, tepatnya pada Pasal 468 ayat (2). Pada pengangkutan di darat yang menggunakan rel kereta api, tanggung jawab ini ditentukan dalam Pasal 28 Undang-undang nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Pada pengangkutan di darat yang melalui jalan umum dengan kendaraan bermotor, tanggung jawab ini di tentukan dalam Pasal 28, Pasal 29, Pasal 31 dan Pasal 45 Undang-undang nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Pada pengangkutan di laut dengan menggunakan kapal, tanggung jawab ini di tentukan dalam Pasal 86 Undang-undang nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran. Dan berkaitan dengan angkutan udara, prinsip ini dapat ditemukan dalam Pasal 43-45 Peraturan Pemerintah nomor 40 Tahun 1995 Tentang pengangkutan udara.

#### c. Tanggung Jawab Pengangkut Mutlak (*Absolut Liability*)

Pada prinsip ini, titik beratnya adalah pada penyebab bukan kesalahannya. Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat: pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini. Dalam peraturan perundang-undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur, mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu di bebani dengan resiko yang terlalu berat. Akan tetapi tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak boleh

menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Para pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan.

d. Pembatasan tanggung jawab pengangkut (*limitation of liability*)

Bila jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan oleh Pasal 468 KUHD itu tidak dibatasi, maka ada kemungkinan pengangkut akan menderita rugi dan jatuh pailit. Menghindari hal ini,, maka undang-undang memberikan batasan Tentang ganti rugi. Jadi, pembatasan ganti rugi dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan, konosemen atau *charter party*, dan oleh pembentuk undang-undang. Hal ini diatur dalam Pasal 475, 476 dan Pasal 477 KUHD. Mengenai pembatasan tanggung jawab pengangkut dalam angkutan udara, diatur dalam Pasal 24 ayat (2), Pasal 28, Pasal 29 ayat (1) dan Pasal 33 Ordonansi Pengangkutan Udara. Pasal 30 merupakan pembatasan tanggung jawab yaitu bahwa tanggung jawab pengangkut udara dibatasi sampai jumlah Rp.12.500,- per penumpang. Pasal 24 merupakan pembatasan siapa-siapa saja yang berhak menerima ganti rugi, yang dalam hal ini adalah : Suami/istri dari penumpang yang tewas, anak atau anak-anaknya dari si mati Orang tua dari si mati. Pasal 28 menentukan bahwa pengangkut udara tidak bertanggung jawab dalam hal kelambatan, Pasal ini berbunyi “Jika tidak ada persetujuan Ijin, maka pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang timbul karena kelambatan dalam pengangkutan penumpang, bagasi dan barang”. Satu Pasal lain mengenai pembatasan tanggung jawab pihak pengangkut adalah Pasal 33, dimana Pasal tersebut menentukan gugatan mengenai tanggung jawab atas

dasar apapun juga hanya dapat diajukan dengan syarat-syarat dan batas-batas seperti yang dimaksudkan dalam peraturan ini.<sup>11</sup> Dengan terbatasnya gugatan mengenai tanggung jawab dari pihak pengangkut, maka terbatas pula tanggung jawab pihak pengangkut. Pembebasan Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Ordonansi Pengangkutan Udara yang memuat ketentuan mengenai pembebasan adalah Pasal 1 ayat (1), Pasal 29 ayat (1) dan Pasal 36. Pasal 36 menemukan bahwa pengangkut bebas dari tanggung jawabnya dalam hal setelah dua Tahun penumpang yang menderita kerugian tidak mengajukan tuntutan. Pasal 36 berbunyi “Gugatan mengenai tanggung jawab pengangkut harus diajukan dalam jangka waktu dua Tahun terakhir mulai saat tibanya di tempat tujuan, atau mulai dari pesawat Udara seharusnya tiba, atau mulai pengangkutan Udara diputuskan jika tidak ada hak untuk menuntut dihapus. Selain itu ada hal-hal yang membuat pengangkut tidak bertanggung jawab apabila timbul suatu keadaan yang sama sekali tidak diduga sebelumnya, contohnya adalah sebagai berikut : bahaya perang, sabotase, kebakaran, kerusuhan, kekacauan dalam negeri. Asuransi tanggung jawab dibidang pengangkutan udara didasarkan atas prinsip terjadinya peristiwa asuransi tersebut karena mencakup kerugian-kerugian yang terjadi selama jangka waktu asuransi dan dilandasi kerugian yang paling dekat berdasar atas produk yang keliru. Pada Undang-undang No 1 Tahun 2009 pengaturan mengenai tanggung jawab pengangkut dapat dilihat pada Pasal 141 (1) Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara. (2)Apabila kerugian sebagaimana

---

<sup>11</sup> Kamaluddin Rustian, *Ekonomi Transportasi Karakteristik Toeri dan Kebijakan*. Ghalia Indonesia, Jakarta. 2003

dimaksud pada ayat (1) timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya. Aturan ini menggunakan Prinsip Tanggung jawab Mutlak (*Strict Liability*), dimana pada ayat tersebut disebutkan bahwa pengangkut dikenai tanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan yang dari pengangkut. Pada Ordonansi Pengangkutan Udara 1939, pengangkut masih dapat menyangkal keharusan bertanggung jawab asal dapat membuktikan bahwa pengangkut telah mengambil tindakan untuk menghindarkan kerugian atau bahwa pengangkut tidak mungkin untuk mengambil tindakan tersebut. Hal ini menggambarkan prinsip atas dasar Praduga, seperti yang disebut dalam Pasal 24 ayat (1), 25 ayat (1), 28 dan 29 OPU; Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian, apabila:

- a. ia dapat membuktikan bahwa ia dan semua buruhnya telah mengambil segala tindakan yang perlu untuk menghindarkan kerugian;
- b. ia dapat membuktikan bahwa ia tidak mungkin mengambil tindakan pencegahan itu;
- c. kerugian itu disebabkan oleh kesalahan yang menderita itu sendiri;
- d. kesalahan penderita kerugian membantu terjadinya kerugian itu

Dari penjelasan diatas, aturan mengenai tanggung jawab tadi merupakan salah satu bentuk perlindungan hukum bagi para pihak khususnya pengguna jasa angkutan udara. Tanggung jawab yang ditegaskan dalam undang-undang tadi akan meningkatkan kualitas dalam pemberian kenyamanan, pelayanan serta keselamatan bagi penumpang. Artinya secara normatif perlindungan hukum bagi penumpang telah ada, tinggal bagaimana pelaksanaan dari aturan tadi.



e. *Presumption of non Liability*

Dalam prinsip ini, pengangkut dianggap tidak memiliki tanggung jawab. Dalam hal ini, bukan berarti pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawabnya ataupun dinyatakan bebas tanggungan atas benda yang diangkutnya, tetapi terdapat pengecualian-pengecualian dalam mempertanggungjawabkan suatu kejadian atas benda dalam angkutan. Pengaturan ini ditetapkan dalam :

- a. Pasal 43 ayat 1 b UU penerbangan
- b. Pasal 86 UU pelayaran

Contoh Kasus kecelakaan angkutan darat:

Tabrakan maut terjadi di Jalan Lintas Sumatera (Jalinsum) di Desa N4 Kecamatan Bilah Hulu, Kabupaten Labuhanbatu. Bus KUPJ Tour BK 7746 DO menabrak truk pengangkut tanah BM 8302 AJ hingga mengakibatkan seorang tewas dan tiga lainnya terluka.

Kecelakaan ini diduga dipicu aksi ugal-ugalan sopir bus KUPJ hingga berdampak fatal, yakni hilangnya nyawa penumpang bus, M Rajagukguk (56), warga Dusun Sidodadi, Desa Pulau Padang, Kecamatan BilahBarat, Labuhan batu. Korban sempat mendapatkan perawatan di Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) Rantauprapat, namun karena luka diderita cukup parah, jiwanya tak tertolong lagi.

Ketiga penumpang Bus Koperasi Usaha Pinggir Jalan Tour (KUPJ Tour) yang mengalami luka ringan, yakni sopir bus Ronal Sitompul, (30) warga Asahan, Nuraini Pane (25) warga Desa Tanjung Haloban Kecamatan Bilah Hilir, Labuhanbatu dan kernet bus Eben (22), warga Medan.

Kepala Unit (Kanit) Gatur Kepolisian Sektor (Polsek) Aek Nabara Ajun Inspektur Polisi Satu (Aiptu) Lardo menegaskan, berdasarkan keterangan

beberapa saksi, sopir mengemudikan bus KUPJ Tour secara kencang sambil ugal-ugalan. Setibanya di lokasi kejadian sopir berusaha mendahului kendaraan di depannya, tetapi malapetaka yang terjadi

### **2.1.9. Pengertian Perlindungan Konsumen**

Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen. Pengertian konsumen sendiri adalah orang yang mengkonsumsi barang atau jasa yang tersedia dimasyarakat baik untuk digunakan sendiri ataupun orang lain dan tidak untuk diperdagangkan. Sesuai dengan Pasal 3 Undang-undang Perlindungan Konsumen memiliki Asas dan Tujuan, yaitu :

#### **A. Asas Perlindungan Konsumen.**

Perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum yang diselenggarakan sebagai usaha bersama berdasarkan 5 asas yang relevan dalam pembangunan nasional yaitu:

1. Asas manfaat dimaksudkan untuk mengamankan bahwa dalam segala upaya dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan.
2. Asas keadilan dimaksudkan agar partisipasi seluruh rakyat dapat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil.

3. Asas keseimbangan dimaksud untuk memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah dalam arti materil ataupun spiritual.
4. Asas keamanan dan keselamatan konsumen dimaksud untuk memberikan jaminan atas keamanan dan keselamatan kepada konsumen dalam penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan.
5. Asas kespatian hukum dimaksud agar baik pelaku usaha maupun konsumen menaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen, serta negara menjamin kepastian hukum.

#### B. Tujuan Perlindungan Konsumen.

- Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri
- Mengangkat derajat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkan pemakaian barang atau jasa yang negatif
- Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan barang atau jasa dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen
- Menciptakan sistem perlindungan yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi
- Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan ini sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha meningkatkan barang atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi

barang dan jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan dan keselamatan konsumen.

## **2.2. Kerangka Pemikiran**

Angkutan umum adalah sarana transportasi yang berguna bagi setiap masyarakat, namun hal itu juga menjadi sorotan bahwa kepentingan manusia akan adanya angkutan umum harus memiliki aturan. Agar terciptanya keadaan aman, nyaman dan tentram untuk keselamatan pengguna jasa angkutan. Sebagai masyarakat yang sebagian besar menggunakan angkutan umum merasa resah dengan beberapa kejadian yang menimbulkan kerugian bagi masyarakat. Sebagai Dinas Perhubungan kota Medan (Jl.Pinang Baris No.114) yang mengatur Tentang angkutan umum maka haruslah ditindak lanjuti kejadian-kejadian yang dapat menimbulkan kerugian bagi masyarakat pengguna angkutan umum, agar masyarakat tentram dan merasakan keamanan dan kenyamanan pada saat menumpangi angkutan umum. Kita tidak mengetahui secara jelas kapan dan dimana kejadian-kejadian yang merugikan penumpang terjadi pada angkutan umum di luar sana. Sebagai penumpang hanya bisa waspada dan menjaga bagaimanapun caranya agar terhindar dari kecelakaan yang menimpa angkutan tersebut. Maka dari itu para oknum yang bekerja pada Dinas Perhubungan kota Medan sudahlah seharusnya mendata kelayakan jalan secara jelas pada semua angkutan yang termasuk ke dalam angkutan kota Medan agar tidak terjadi hal-hal yang dapat merugikan penumpang. Dan memberikan sanksi yang tegas pada kendaraan yang tidak memenuhi standart kelayakan jalan, itu adalah salah satu

faktor yang sangat mempengaruhi keselamatan angkutan maupun pengguna angkutan umum.<sup>12</sup>

### 2.2.1 Kerangka Teoritis

kerangka teoritis mempunyai kegunaan dalam suatu penelitian salah satu kegunaannya untuk mempertajam sebuah fakta yang akan diteliti atau diuji kebenarannya, serta teori yang merupakan ikhtisar dari pada hal-hal yang telah diketahui serta diuji kebenarannya yang menyangkut objek penelitian.

Menurut Hetty Hasanah perlindungan hukum yaitu merupakan segala upaya yang dapat menjamin adanya kepastian hukum, sehingga dapat memberikan perlindungan hukum kepada pihak-pihak yang bersangkutan atau yang melakukan tindakan hukum. Pada hakikatnya terdapat hubungan antara subjek hukum dan objek hukum yang dilindungi oleh hukum yang menimbulkan hak dan kewajiban tersebut harus dilindungi oleh hukum sehingga anggota masyarakat merasa aman dalam melaksanakan kepentingannya, dan bahwa perlindungan hukum dapat diartikan juga sebagai pemberian jaminan atau kepastian bahwa seseorang akan mendapatkan apa yang telah menjadi hak dan kewajiban sehingga yang bersangkutan merasa aman.

Hal tersebut berkaitan dengan teori yang dikemukakan oleh Soetjipto Rahardjo bahwa perlindungan hukum adalah upaya melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu kekuasaan kepadanya untuk bertindak dalam kepentingannya tersebut. selanjutnya dikemukakan pula bahwa salah satu sifat dan sekaligus merupakan tujuan dari hukum adalah memberikan

---

<sup>12</sup> Abdul kadir, Muhammad. *Perjanjian baku dalam Praktik Perusahaan Perdagangan*, Bandung. Citra Aditya Bakti. 1992

perlindungan (pengayoman) kepada masyarakat. Oleh karena itu, perlindungan hukum terhadap masyarakat tersebut harus diwujudkan dalam bentuk adanya kepastian hukum.<sup>13</sup>

Perlindungan yang diberikan merupakan suatu hal yang melindungi subjek-subjek hukum melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku yang dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi. Perlindungan hukum dapat dibagi menjadi dua yaitu:

1. Perlindungan Hukum Preventif

Perlindungan yang diberikan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Hal ini dapat terjadi dalam peraturan perundang-undangan dengan maksud untuk mencegah suatu pelanggaran serta memberikan rambu-rambu atau batasan-batasan dalam melakukan kewajiban.

2. Perlindungan Hukum Represif

Merupakan perlindungan akhir berupa sanksi seperti denda, penjara dan hukuman tambahan yang diberikan apabila sudah terjadi sengketa atau telah dilakukan suatu pelanggaran.

---

<sup>13</sup> Soetjipto Rahardjo, *Permasalahan Hukum di Indonesia*, (Bandung: m Alumni, 1983), hal 121