

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG
BUS YANG TIDAK LAYAK BEROPERASI DI JALAN
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Syarat
Mendapat Gelar Sarjana Hukum**

Oleh:

**MEGA ARIZA
NPM: 1506200549**



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2019**



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474
Website : <http://www.umsuac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Kamis, tanggal 10 Oktober 2019, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : MEGA ARIZA
NPM : 1506200549
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG BUS YANG TIDAK LAYAK BEROPERASI DI JALAN (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)

Dinyatakan : (B/A) Lulus Yudisium dengan predikat Sangat Baik
() Lulus Bersyarat, memperbaiki/Ujian Ulang
() Tidak Lulus

Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam BAGIAN HUKUM PERDATA.

PANITIA UJIAN

Ketua

Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIP: 0003036001

Sekretaris

FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502

ANGGOTA PENGUJI:

1. ZAINUDDIN, S.H., M.H.
2. RACHMAD ABDUH, S.H., M.H.
3. AL-UMRY, S.H., M.Hum.

1.

2.

3.



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Strata I bagi:

NAMA : MEGA ARIZA
NPM : 1506200549
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG BUS YANG TIDAK LAYAK BEROPERASI DI JALAN (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)
PENDAFTARAN : Tanggal 05 Oktober 2019

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Komprehensif, penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
Dekan Fakultas Hukum

Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIP: 0003036001

Pembimbing

AL-UMRY, S.H., M.Hum.
NIDN: 0124046602

Unggul | Cerdas | Terpercaya



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Muktar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : MEGA ARIZA
NPM : 1506200549
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG
BUS YANG TIDAK LAYAK BEROPERASI DI JALAN
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian Skripsi

Medan, 03 Oktober 2019

Pembimbing

AL-UMRY, S.H., M.Hum.

NIDN: 0124046602

Unggul | Cerdas | Terpercaya



**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM**

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id>, <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id, fahum@umsu.ac.id

UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini, agar disebutkan nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : MEGA ARIZA
NPM : 1506200549
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG BUS YANG TIDAK LAYAK BEROPERASI DI JALAN (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)
Pembimbing : Al Umry, S.H., M.Hum

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
24/9-2019	Skripsi diterima untuk di bawakan	
24/9-2019	Skripsi di kembalikan untuk di perbaiki	
27/9-2019	Skripsi diterima untuk di bawakan	
28/9-2019	Skripsi di kembalikan untuk di perbaiki	
1/10-2019	Skripsi diterima untuk di bawakan	
2/10-2019	Skripsi di kembalikan untuk di perbaiki	
3/10-2019	Skripsi diterima untuk di bawakan	
3/10-2019	Skripsi di kembalikan untuk di perbaiki	
3/10-2019	Da. Pustaka	

Diketahui,
DEKAN FAKULTAS HUKUM

(Dr. Ida Hanifah, SH., MH)

DOSEN PEMBIMBING

(Al Umry, S.H., M.Hum)



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Ingat, Condit, Taperaya

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : MEGA ARIZA
NPM : 1506200549
Program : Strata – I
Fakultas : Hukum
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Perdata
Judul Skripsi : PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP
PENUMPANG BUS YANG TIDAK LAYAK
BEROPERASI DI JALAN (Studi di Dinas
Perhubungan Kota Medan)

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian / karya saya sendiri. Kecuali bagian – bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata dikemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, Oktober 2019
Saya yang menyatakan



MEGA ARIZA



PEMERINTAH KOTA MEDAN
DINAS PERHUBUNGAN
Jalan Pinang Baris No. 114 A Medan

SURAT KETERANGAN

Nomor : 070 / 5398 / DSHUB / IX / 2019

1. Menindak lanjuti Surat dari Dekan Fakultas Hukum UMSU Nomor : 1352/II.3-AU/UMSU-06/F/2019, tanggal 21 Agustus 2019, Hal : Mohon Izin Riset.
2. Berkaitan dengan hal tersebut di atas, diterangkan bahwa :
Nama Mahasiswi : Mega Ariza.
NIM : 1506200549.
Fakultas : Hukum.
Program : S-1 (Strata satu) Ilmu Hukum/ Hukum Perdata.
Universitas : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU)
Alamat : Jl. Kapten Muchtar Basri No. 3, Kelurahan Glugur Darat II, Kecamatan Medan Timur, Kota Medan, Sumatera Utara, 20238.

telah melakukan Riset Pengumpulan Data dan Penelitian dalam rangka menyelesaikan Skripsi dengan judul "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Yang Tidak Layak Beroperasi Di Jalan" Pada Dinas Perhubungan Kota Medan, dimulai tanggal 2 September 2019 s/d 6 September 2019.

3. Demikian Surat Keterangan ini diperbuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Medan, 06 September 2019

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA MEDAN



ISWAR, S.SIT, MT
PEMBINA TK. I

19730419 199602 1 001

ABSTRAK

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG BUS YANG TIDAK LAYAK BEROPERASI DI JALAN (STUDI DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN)

Mega Ariza

Perlindungan hukum terhadap penumpang merupakan suatu hal yang amat penting bagi aktifitas transportasi terutama bagi penumpang bus. Penumpang bus berhak mendapatkan keamanan dalam melakukan perjalanannya, hal itu sesuai dengan peraturan perundang-undang yaitu Undang-Undang Perlindungan Konsumen No. 8 Tahun 1999 yang menyebutkan penumpang berhak atas kenyamanan, keamanan serta keselamatan atas barang dan/atau jasa yang dikonsumsinya. Selain itu Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mewajibkan angkutan umum memenuhi standar pelayanan tentang keselamatan serta kenyamanan, tetapi dalam kenyataannya berbeda, disisi lain perusahaan terkadang tidak memikirkan kewajiban yang harus dipenuhi kepada penumpang, terkait kendaraan yang dimilikinya layak dijalankan atau tidak. Tujuan penelitian ini untuk mengkaji tentang bagaimana akibat hukum jika perusahaan tetap mengoperasikan bus tidak layak jalan dan mengkaji bagaimana perlindungan hukum jika perusahaan tetap mengoperasikan bus tidak layak serta mengetahui peran Dinas Perhubungan Kota Medan dalam hal uji kelayakan kendaraan.

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan kasus yang diambil dari data primer dengan melakukan wawancara dan data sekunder dengan mengolah data dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

Berdasarkan hasil penelitian dipahami dan disimpulkan bahwa perlindungan hukum terhadap penumpang bus jika suatu bus yang dioperasikan atau dijalankan oleh perusahaan tersebut tidak layak jalan yang salah satunya akan berakibat kecelakaan terhadap bus tersebut, penumpang akan mendapat perlindungan berupa asuransi kecelakaan penumpang yang dapat di klaim melalui PT. Jasa Raharja. Dalam hal perusahaan yang mengoperasikan bus tidak layak jalan, perusahaan tersebut akan dikenakan sanksi berupa peringatan tertulis, pembekuan izin serta pencabutan izin. Jika kepadatan Bus yang tidak layak jalan tetap dijalankan oleh perusahaan, intansi yang terkait akan melakukan penarikan untuk kendaraan yang tidak layak tersebut.

Kata Kunci: perlindungan hukum, penumpang bus, tidak layak.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Pertama-tama rasa syukur kehadiran Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin diselesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul ‘‘Perlindungan Hukum Terhadap Bus Yang Tidak Layak Beroperasi Di Jalan (Studi Di Dinas Perhubungan Kota Medan)’’.

Dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Agussani., M.AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Ibu Dr. Ida Hanifah., S.H., M.H atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Bapak Faisal., S.H., M.Hum dan Wakil Dekan III Bapak Zainuddin., S.H., M.H

Terima kasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Bapak Al Umry., S.H M.Hum., selaku pembimbing yang penuh

perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan dan arahan sehingga skripsi ini selesai.

Disampaikan juga penghargaan kepada seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, juga tak terlupakan disampaikan terima kasih kepada seluruh narasumber yang telah memberikan data selama penelitian berlangsung terutama kepada Bapak Hendrik Ginting selaku Kepala Seksi Angkutan Darat di Dinas Perhubungan Kota Medan.

Teristimewa kepada Orang Tua penulis Rojali., S.H., dan Jaini., SPd.I yang telah mengasuh, mendidik, dan memotivasi serta saudara kandung penulis Pandu Ariza., S.H., dan Raihani Ariza yang sangat penulis sayangi.

Tiada gedung yang paling indah kecuali persahabatan, untuk itu dalam kesempatan diucapkan terimakasih kepada sahabat-sahabat yang telah banyak berperan, kepada Kiki Ramadhani juga tak lain Sari Husmajjar, Uci Purwaningsih, Nabila Khoirunnisa, dan Wahyu Rizky Sihombing yang telah banyak membantu dalam skripsi ini. Serta teman seperjuangan saya Saidah Padang dan Siti Deviani, atas semua partisipasi dan kebaikannya. Terima kasih juga kepada Lulu Lara Sari yang telah banyak memberikan bantuan dalam penelitian. Semoga Allah membalas kebaikan kalian semua. Kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu namanya, tiada maksud mengecilkan arti pentingnya bantuan dan peran mereka, dan untuk itu disampaikan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya.

Akhirnya saya ucapkan mohon maaf atas segala kesalahan selama ini, begitupun disadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna. Untuk itu, diharapkan ada

masukannya yang membangun untuk kesempurnaannya. Terimakasih semua, tiada lain yang diucapkan selain kata semoga kiranya mendapat balasan dari Allah Subhanahu Wa Ta'ala dan mudah-mudahan semuanya selalu dalam lindungan Allah amin. Sesungguhnya Allah mengetahui akan niat baik hamba-hambanya.

Wassalamu'alikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan, Oktober 2019
Hormat Saya,
Penulis,

MEGA ARIZA
NPM: 1506200549

DAFTAR ISI

PENDAFTARAN UJIAN

BERITA ACARA UJIAN

PERSETUJUAN PEMBIMBING

PERNYATAAN KEASLIAN

ABSTRAK i

KATA PENGANTAR..... ii

DAFTAR ISI..... v

BAB I PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang 1
- B. Tujuan Penelitian 7
- C. Definisi Operasional..... 8
- D. Keaslian Penelitian..... 9
- E. Metode Penelitian..... 11

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

- A. Tinjauan Umum Perlindungan Hukum 14
 - 1. Pengertian Perlindungan Hukum..... 14
 - 2. Prinsip Perlindungan Hukum..... 15
 - 3. Sarana Perlindungan Hukum 16
- B. Tinjauan Umum Perlindungan Penumpang 16
 - 1. Pengertian perlindungan Konsumen..... 16
 - 2. Asas dan Tujuan Perlindungan Konsumen..... 23
 - 3. Prinsip-prinsip Perlindungan Konsumen 26

C. Kaitan Perlindungan Konsumen dalam Hukum Perdata	29
D. Tinjauan Umum Transportasi	34
1. Pengertian Transportasi Bus	34
2. Fungsi dan Manfaat Transportasi	38

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Akibat Hukum Bagi Perusahaan Bus Yang Tetap Mengoperasikan Bus Tidak Layak Beroperasi di Jalan.....	41
1. Faktor- faktor Penyebab.....	42
2. Sanksi Bagi Perusahaan	43
B. Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Jika Menaiki Bus Tidak Layak Beroperasi di Jalan.....	45
1. Bentuk Perlindungan Penumpang	46
2. Hak dan Kewajiban Penumpang serta Pelaku Usaha	53
3. Pertanggung Jawaban Perusahaan.....	61
4. Upaya Hukum	64
C. Peran Dinas Perhubungan Kota Medan Terhadap Perusahaan Bus Yang Tetap Mengoperasikan Bus Tidak Layak Jalan.....	67
1. Kriteria Bus Tidak Layak Jalan.....	67
2. Pengawasan dan Kendala Dinas Perhubungan Kota Medan terkait Uji Kelayakan Bus	70

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	73
B. Saran.....	74

DAFTAR PUSTAKA.....

LAMPIRAN.....

1. Daftar Wawancara.....
2. Surat Keterangan Riset.....

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Salah satu faktor pendukung yang menyangkut pertumbuhan ekonomi pada suatu wilayah ialah transportasi. Bus ialah Transportasi/angkutan umum yang menyangkut orang banyak yang menjadi peranan yang penting bagi kehidupan masyarakat sekarang ini. Pada umumnya masyarakat lebih memilih melakukan kegiatan perjalanan menggunakan bus sebagai alat transportasi. Namun adakalanya masyarakat tidak memperhatikan hak-hak dan kewajiban bagi penyedia jasa angkutan maupun hak dan kewajiban sebagai konsumen atau disebut dengan penumpang yang perlu diperhatikan lebih dalam.

Di Indonesia saat ini perlindungan terhadap penumpang angkutan mendapat perhatian yang cukup baik karena menyangkut aturan untuk menciptakan kesejahteraan. Untuk meningkatkan harkat dan martabat penumpang terutama penumpang angkutan bus, maka perlu ditingkatkan kesadaran, pengetahuan, kepedulian, dan kemandirian untuk melindungi diri serta mengembangkan sikap pelaku usaha yang bertanggungjawab.

Perlindungan atas kepentingan penumpang angkutan tersebut diperlukan karena pada umumnya penumpang angkutan selalu berada pada pihak yang dirugikan. Perlindungan hukum terhadap para penumpang dilaksanakan berdasarkan asas perlindungan konsumen sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen Pasal 2 yaitu Perlindungan konsumen

berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan, dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum.

Perlindungan konsumen mempunyai Prinsip-prinsip yang bertujuan untuk mempermudah mencari pihak yang harus bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh konsumen, selain itu prinsip-prinsip ini akan membatasi ruang gerak pelaku usaha dalam bertindak menjalankan usahanya. Hal ini disebabkan karena masih banyaknya pelaku usaha yang berpikir hanya untuk mendapatkan keuntungan semata tanpa mau bertanggungjawab atas resiko dari produk yang mereka buat.

Salah satu prinsip tersebut prinsip tersebut ialah Prinsip Larangan berbuat Zalim (*Man'u Dzalim*). Zalim adalah melakukan sesuatu tidak pada tempatnya dalam konteks ekonomi syariah adalah melakukan sesuatu yang seharusnya tidak dilakukan, atau melakukan sesuatu yang terlarang dan meninggalkan sesuatu yang seharusnya dilakukan.¹ Firman Allah tentang larangan berbuat zalim terdapat pada surah Al-Baqarah ayat 188:

وَلَا تَأْكُلْ أَمْوَالَكُم بَيْنَكُم بِطُورٍ مَّخْفٍ عَلَيْكُمْ قَدْ نَهَىٰ رَبِّي بَيْنَكَمْ ذَٰلِكَ وَإِذَا حَضَرَ عَاقِبَةَ ٱلْيَوْمِ فَآتُوا بِأَمْوَالِكُمْ وَأَنتُمْ صَٰلِحُونَ

“Dan janganlah sebahagian kamu memakan harta sebahagian yang lain di antara kamu dengan jalan yang bathil dan (janganlah) kamu membawa (urusan) harta itu kepada hakim, supaya kamu dapat memakan sebahagian daripada harta benda orang lain itu dengan (jalan berbuat) dosa, padahal kamu mengetahui. (Q.S. Al-Baqarah:188)

¹ Muthiah Aulia.2018. *Hukum Perlindungan Konsumen Dimensi Hukum Positif dan Ekonomi Syariah*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press, halaman 109

Prinsip pertama ini menyatakan bahwa setiap kali kita hendak mendapatkan harta dengan jalan transaksi, jangan sampai cara memperolehnya dengan jalan yang dilarang oleh hukum islam. Seperti melakukan kebohongan tentang kualitas dan kuantitas barang/jasa tersebut yang akan merugikan konsumen maupun pelaku usaha itu sendiri. Prinsip ini maksudkan agar suatu perusahaan angkutan bus tidak melakukan cara-cara yang tidak semestinya ia lakukan, contohnya dibanyak kasus banyak perusahaan bus angkutan tidak memeriksa ketidaklayakan bus seperti rem blong yang beresiko kecelakaan yang akan merugikan pihak konsumen maupun perusahaan bus itu sendiri.

Pada hakikatnya pelaku usaha tidak boleh mengacuhkan apa yang diderita oleh konsumen. Pasal 1365 KUHPerdata menyatakan bahwa:

“Tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian pada orang lain mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”

Untuk memenuhi hal tersebut maka produsen dalam melakukan kegiatannya mempunyai kewajiban yang harus dilaksanakan, serta adanya larangan-larangan bagi produsen atau pelaku usaha. Tetapi hal tersebut kadang tidak diperhatikan oleh produsen atau pelaku usaha, karena terjadinya ketidakseimbangan antara produsen dengan konsumen disebabkan karena meningkatnya permintaan akan kebutuhan konsumen/sehingga produsen atau pelaku usaha dalam memasarkan barang produknya sering melakukan tindakan-tindakan yang bertentangan dengan Undang-undang.²

² Andi Sri Rezky Wulandari, Nurdiayana Tadjuddin. 2018. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Mitra Wicana Media, halaman 4

Perlindungan hukum bagi pengguna angkutan umum bus tidak diatur secara khusus, Undang-undang yang ada dapat dijadikan rujukan untuk mengatur perlindungan bagi pengguna jasa angkutan umum bus, yaitu didalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengoperasian angkutan umum bus yang layak jalan, pengecekan bus sebelum beroperasi, dan pengeperasian bus yang tidak melebihi daya angkut orang merupakan keinginan dari masyarakat dan merupakan kewajiban perusahaan angkutan dalam menawarkan jasanya untuk memberikan perlindungan bagi konsumen.³

Dalam hukum perusahaan, Perusahaan angkutan umum berkewajiban menyediakan bus yang layak jalan sesuai dengan prinsip *Caveat Emptor* demi tercapainya kenyamanan, ketertiban, keamanan dan keselamatan dalam pengangkutan sebagaimana ditentukan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Disisi lain, terkadang perusahaan bus tidak memperhatikan ketidaklayakan bus dalam melakukan perjalanannya keluar kota, sehingga akibat dari kelalaian itu, banyak terjadi kecelakaan terhadap bus yang tidak layak untuk beroperasi. Selain itu, akibat dari ketidaklayakan bus untuk dijalankan banyak kendala-kendala yang terjadi di perjalanan seperti mogok. Hal itu mengakibatkan tidak terpenuhinya hak konsumen dalam menerima barang/atau jasa sesuai dengan Pasal 4 angka 1 Undang-undang Perlindungan Konsumen

³ Hasbi Muhammad, Suradi, Rinitami Njatrijani, ''*Perlindungan Hukum bagi Konsumen Pengguna Jasa Angkutan Umum Bus dalam Pengangkutan Orang Berdasarkan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Undang-undang Nomor 2 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi pada PO. Di Cirebon)*'''. Diponegoro Law Review. Volume 5 Nomor 2 Tahun 2016, halaman 1

Tahun 1999, yaitu Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.

Ketentuan hukum lain yang mengatur tentang hubungan hukum tersebut salah satunya diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam ketentuan Penyelenggaraan angkutan jalan masih dapat dipilah menjadi beberapa macam, antara lain angkutan orang penumpang, angkutan barang, angkutan pribadi, angkutan dalam trayek yang menggunakan bus-Antar Kota Dalam provinsi (AKDP), Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), dan lain sebagainya. Di Kota Medan tercatat 1.908 angkutan antar kota dalam provinsi dengan 9 perusahaan angkutan pada tahun 2015, sedangkan ada 600 kendaraan Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dengan 23 Perusahaan Angkutan.

Dalam Pasal 138 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau juga dalam Pasal 141 Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan. Namun, dalam kenyataannya isi pasal tersebut belum terpenuhi. Masih banyak kecelakaan lalu lintas terutama bus yang menimbulkan korban jiwa.

Kecelakaan ini juga menimbulkan beban atau kerugian baik materil maupun non materil bagi pemilik perusahaan maupun terhadap si korban luka-luka, cacat tetap ataupun mati akibat kecelakaan yang diakibatkan oleh sesuatu

alat angkutan dalam hal ini tidak tertutup kemungkinan terhadap kecelakaan penumpang bus. Untuk mengatasi permasalahan ini, tentu harus ada solusi penyelesaiannya dan atau harus adanya suatu kepastian atau jaminan hukum.

Dari uraian pada latar belakang diatas, penulis tertarik untuk meneliti suatu permasalahan ini dengan mengangkat judul **”PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG BUS YANG TIDAK LAYAK BEROPERASI DIJALAN (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan).**

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pokok permasalahan tersebut, maka dirumuskan beberapa persoalan penelitian yang menjadi objek kajian penelitian yaitu:

- a. Bagaimana akibat hukum bagi perusahaan bus yang tetap mengoperasikan bus tidak layak jalan?
- b. Bagaimana Perlindungan hukum bagi penumpang jika menaiki bus yang tidak layak beroperasi dijalan?
- c. Bagaimana peran Dinas Perhubungan Kota Medan terhadap perusahaan bus yang tetap mengoperasikan bus tidak layak jalan?

2. Faedah Penelitian

Pelaksanaan penelitian ini tentunya diharapkan untuk memberikan kontribusi positif dalam perkembangan ilmu pengetahuan. Adapun faedah yang diharapkan dari penelitian ini yaitu:

- a. Faedah Teoritis
 - 1) Untuk memberikan sumbangan ilmu pengetahuan dalam rangka pengembangan ilmu hukum pada umumnya, khususnya mengenai

perlindungan konsumen terhadap ketidaklayakan bus yang beroperasi di jalan.

- 2) Untuk memberikan sebuah informasi, menambah wawasan berfikir dan kesadaran bersama dalam bidang keilmuan hukum dan sebagai bahan/acuan dalam penelitian lain yang memiliki kesamaan topik.

b. Faedah Praktis

Diharapkan dapat memberikan bermanfaat bagi semua masyarakat untuk dapat mengetahui dan mengerti bahwa ada syarat atau kriteria yang harus dipenuhi jika suatu Angkutan Umum terutama Bus layak untuk beroperasi di jalan terutama agar tidak terjadi hal hal yang tidak diinginkan para penumpang seperti kecelakaan yang berakibat kepada penumpang itu sendiri.

B. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian dalam latar belakang dan rumusan masalah diatas, tujuan penelitian dalam penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui bagaimana akibat hukum bagi perusahaan bus yang tetap mengoperasikan bus tidak layak jalan?
2. Untuk mengetahui perlindungan hukum bagi konsumen yang menaiki bus yang tidak layak beroperasi di jalan.
3. Untuk mengetahui peran Dinas Perhubungan Kota Medan terhadap perusahaan bus yang tetap mengoperasikan bus tidak layak jalan.

C. Definisi Operasional

Defenisi Operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi/konsep-konsep khusus yang akan diteliti.⁴ Berdasarkan dengan judul yang diajukan yaitu: “**Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Yang Tidak Layak Beroperasi dijalan (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)**”, maka dapat diterangkan definisi operasional penelitian ini, yaitu:

1. Perlindungan Hukum adalah segala bentuk upaya pengayoman terhadap harkat dan martabat manusia serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia di bidang hukum.

Menurut Philipus M. Hadjon berpendapat bahwa Perlindungan Hukum adalah perlindungan akan harkat dan martabat, serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia yang dimiliki oleh subyek hukum berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan.⁵

Menurut penulis sendiri perlindungan hukum ialah upaya hukum atau suatu bentuk tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum yang bertujuan melindungi masyarakat yang berhak mendapatkan perlindungan.

2. Penumpang adalah orang yang berada didalam kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan, berdasarkan Pasal 1 ayat (25) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan.

⁴ Ida Hanifah, dkk. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Medan: Fakultas Hukum UMSU. Halaman 5

⁵ Randy Alfian Santara. *Perlindungan Hukum Asuransi bagi Penumpang Dalam Provinsi (AKDP) Yang Tidak Laik Jalan Berdasarkan Hukum Positif di Indonesia (Studi Pada Bus AKDP Trayek Bandung-Bogor)*. Skripsi Program Studi Hukum Perdata Universitas Pasundan Bandung. Halaman 2-3

Menurut penulis sendiri penumpang adalah seseorang yang berada di dalam kendaraan, baik itu kendaraan darat, laut dan udara tetapi tidak termasuk supir atau pengemudi kendaraan tersebut.

3. Bus adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.⁶
4. Tidak Layak beroperasi di jalan adalah sesuatu yang tidak pantas atau wajar untuk dipergunakan di jalan raya untuk suatu kegiatan apapun yang akan sangat beresiko jika dilanggar.

D. Keaslian Penelitian

Persoalan perlindungan konsumen bukanlah merupakan hal baru. Oleh karenanya, penulis meyakini telah banyak peneliti-peneliti sebelumnya yang mengangkat tentang perlindungan konsumen ini sebagai tajuk dalam berbagai penelitian. Namun berdasarkan bahan kepustakaan yang ditemukan baik melalui *searching* via internet maupun penelusuran kepustakaan dari lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan perguruan tinggi lainnya, penulis tidak menemukan penelitian yang sama dengan tema dan pokok bahasan yang menulis teliti terkait **“Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Bus yang tidak layak beroperasi di jalan (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)”**.

Dari beberapa judul penelitian yang pernah diangkat oleh peneliti sebelumnya, ada beberapa judul yang hampir mendekati sama dengan penelitian dalam penulisan skripsi ini, antara lain;

⁶ Gunardo. 2014. *Geografi Transportasi*. Yogyakarta:Ombak, halaman 72

1. Skripsi Radhy Alfian Santara, NPM : 121000273, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Pasundan, Tahun 2017, dengan judul “Perlindungan Hukum Asuransi Bagi Penumpang Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKBP) Yang Tidak Laik Jalan Berdasarkan Hukum Positif Di Indonesia (Studi Pada Bus AKBP Trayek Bandung-Bogor)”.
2. Skripsi Hijri Nugraha Tama, No. Mahasiswa : 12410077, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta, Tahun 2018, Dengan Judul “Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Umum Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kerugian Akibat Kecelakaan Karena Penggunaan Ban Vulkanisir Di Yogyakarta”.
3. Skripsi Ginanjar Hutomo Bangun Npm 8150408104, Mahasiswa Universitas Negeri Semarang, Tahun 2012 Dengan Judul “Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Angkutan Umum (Studi Pada Angkutan Umum Jurusanjatingaleh -Unnes)”.

Secara konstruktif, substanti dan pembahasan terhadap penelitian tersebut di atas berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis saat ini. Dalam kajian topik bahasan yang penulis angkat ke dalam bentuk skripsi ini mengarah kepada aspek kajian terkait perlindungan penumpang/konsumen terhadap bus yang tidak layak beroperasi di jalan.

E. Metode Penelitian

Metode penelitian adalah suatu cara untuk memecahkan masalah ataupun cara untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dengan menggunakan metode ilmiah. Suatu penelitian ilmiah dimaksudkan untuk memperoleh pengetahuan

yang benar tentang objek yang diteliti berdasarkan serangkaian langkah yang diakui.⁷

1. Jenis Dan Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian *Yuridis-Normatif*, maka sesuai dengan kebutuhan penelitian digunakan studi kepustakaan dan teknik wawancara untuk mengumpulkan informasi atau data yang diperlukan. Teknik wawancara yang dilakukan dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan kepada narasumber yang bersangkutan. Dalam wawancara pengajuan pertanyaan-pertanyaan harus disiapkan agar didapatkan jawaban yang relevan dan akurat.

Pendekatan penelitian yaitu menggunakan pendekatan kasus (*Case Approach*) yang bertujuan untuk mempelajari bagaimana penerapan norma-norma atau kaidah hukum dilakukan dalam praktik hukum. Kasus-kasus yang telah terjadi adalah bermakna empiris, namun dalam suatu penelitian normatif, kasus-kasus tersebut dipelajari untuk memperoleh gambaran terhadap dampak dimensi penormaan dalam suatu aturan hukum dalam praktik hukum, serta menggunakan hasil analisisnya untuk bahan masukan (*in put*) dalam eksplanasi hukum.⁸

2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian yang digunakan dalam penelitian ini ialah penelitian yang bersifat *Deskriptif* yaitu penelitian yang bersifat dan bertujuan untuk mendeskripsikan bagaimana perlindungan konsumen jika bus tidak layak beroperasi di jalan.

⁷ Jonaedi Efendi, Johnny Ibrahim. 2016. *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Tapos: Prenadamedia Group, halaman 3

⁸ *Ibid.*, halaman 146

3. Sumber Data

Data yang diperoleh dari penelitian ini terbagi menjadi dua yaitu data primer dan data sekunder.

Data primer merupakan data yang diperoleh dari penelitian lapangan (*field research*) yang dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Medan, dengan cara *interview*/wawancara. Pertanyaan yang diajukan sebelumnya sebagai pedoman wawancara.

Sedangkan data sekunder merupakan data yang diperoleh dari kepustakaan yang terdiri dari :

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang terdiri atas Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Peraturan-peraturan yang berkaitan dengan penelitian ini, Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-undang lainnya.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang berkaitan dengan penelitian ini seperti: buku Hukum Perlindungan Konsumen, hasil penelitian maupun buku lainnya yang memberikan penjelasan terhadap penelitian ini.
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang dapat memberi petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti ensiklopedia, kamus, maupun internet.

4. Alat Pengumpulan Data

- a. Penelitian Lapangan (*field research*)

Data yang diperoleh dari penelitian lapangan (*field research*) menggunakan alat pengumpulan data berupa wawancara/*interview*.

b. Penelitian Kepustakaan

Penelitian kepustakaan ini dilakukan dengan cara membaca bahan-bahan hukum, berupa Undang-undang, jurnal, kamus, dan bahan bacaan yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti.

5. Analisis data

Data yang diperoleh dianalisis secara *kualitatif*, yaitu data dari hasil penelitian lapangan maupun data dari hasil penelitian kepustakaan, dihubungkan dan dikumpulkan agar dapat memecahkan suatu permasalahan penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Perlindungan Hukum

1. Pengertian Perlindungan Hukum

Perlindungan hukum adalah perlindungan akan harkat dan martabat, serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan atau sebagai kumpulan peraturan atau kaidah yang akan dapat melindungi sesuatu hal dari hal yang lainnya. Berkaitan dengan konsumen, berarti hukum memberikan perlindungan terhadap hak-hak pelanggan dari sesuatu yang mengakibatkan tidak terpenuhinya hak tersebut.

Menurut Setiono, perlindungan hukum adalah tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia. Sedangkan menurut Philipus M. Hadjon Perlindungan Hukum adalah sebagai kumpulan peraturan atau kaidah yang akan dapat melindungi suatu hal dari hal lainnya. Berkaitan dengan konsumen, berarti hukum memberikan perlindungan terhadap hak-hak pelanggan dari sesuatu yang mengakibatkan tidak terpenuhinya hak-hak tersebut.⁹

⁹ Radhy Alfian Santara. *Perlindungan Hukum Asuransi bagi Penumpang Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Yang Tidak Laik Jalan Berdasarkan Hukum Positif Di Indonesia (Studi Pada Bus AKDP Trayek Bandung-Bogor)*. Skripsi Program Studi Hukum Perdata Universitas Pasundan Bandung. Halaman 2-3

Menurut Sajipto Raharjo Perlindungan Hukum yaitu memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.¹⁰

Perlindungan hukum dengan cara membuat peraturan bertujuan untuk memberikan hak dan kewajiban dan menjamin hak-hak para subjek hukum. Menegakkan peraturan dapat melalui hukum perdata yang fungsinya untuk memulihkan hak dengan membayar kompensasi atau ganti rugi dan hukum pidana berfungsi untuk menanggulangi setiap pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan dengan cara mengenakan sanksi hukum dan selanjutnya hukum administrasi Negara yang mempunyai fungsi untuk mencegah terjadinya pelanggaran hak-hak konsumen.

2. Prinsip Perlindungan Hukum

Dalam merumuskan prinsip-prinsip perlindungan hukum di Indonesia, landasannya adalah Pancasila sebagai ideologi dan falsafah Negara. Konsepsi perlindungan hukum bagi rakyat di Barat bersumber pada konsep-konsep *Rechtstaat* dan *'Rule of The Law'*. Dengan menggunakan konsepsi Barat sebagai kerangka berfikir dengan landasan pada Pancasila, prinsip perlindungan hukum di Indonesia adalah prinsip pengakuan dan perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia yang bersumber dari Pancasila. Prinsip perlindungan Hukum terhadap tindak pemerintah bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia karena menurut

¹⁰ *Ibid.*

sejarahnya di Barat, lahirnya konsep-konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia diarahkan kepada pembatasan-pembatasan dan peletakan kewajiban masyarakat dan pemerintah.¹¹

3. Sarana Perlindungan Hukum

Menurut Philipus M. Hadjon, Sarana perlindungan Hukum ada dua macam, yaitu :¹²

a. Sarana Perlindungan Hukum Preventif

Bentuk perlindungan hukum dimana kepada rakyat diberi kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif.

b. Sarana Perlindungan Hukum Represif

Bentuk perlindungan hukum dimana lebih ditujukan dalam penyelesaian sengketa.

Secara konseptual perlindungan yang diberikan bagi rakyat Indonesia merupakan implementasi atas prinsip pengakuan dan perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia yang bersumber pada Pancasila dan prinsip negara hukum yang berasaskan Pancasila.

B. Tinjauan Umum Perlindungan Penumpang atau Konsumen

1. Pengertian Hukum Perlindungan Konsumen

Istilah konsumen berasal dari alih bahasa dari kata *consumer* (Inggris-Amerika), atau *consumenten/konsument* (Belanda). Secara harfiah arti kata *consumer*

¹¹ *Ibid.*, halaman 4

¹² *Ibid.*,

itu adalah (lawan dari produsen),¹³ setiap orang yang menggunakan barang dan jasa. Dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Konsumen didefinisikan sebagai:

“Setiap orang pemakai barang atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk yang lain dan tidak untuk diperdagangkan.”

Konsumen itu sendiri dibedakan menjadi dua:

- a. Konsumen akhir adalah konsumen yang mengkonsumsi langsung produk yang diperolehnya. Menurut YLKI (Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia):¹⁴

“Pemakai barang atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, bagi keperluan diri sendiri atau keluarganya atau orang lain dan tidak untuk diperdagangkan kembali”.

Bagi konsumen akhir, mereka memerlukan produk konsumen (barang dan/jasa konsumen) yang aman bagi keamanan jiwa, serta pada umumnya untuk menjamin syarat-syarat aman setiap produk konsumen bagi konsumsi manusia, dilengkapi dengan informasi yang benar, jujur, dan bertanggung jawab.

- b. Konsumen antara adalah konsumen yang memperoleh produk untuk memproduksi produk lainnya. Contoh: Pengecer atau agen.

Ada dua cara untuk memperoleh barang, yakni dengan cara membeli atau dengan cara lain yakni hadiah, hibah, dan wasiat.

Dalam Pasal 1 angka 3 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 disebutkan:

¹³ Zulham. 2013. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: kencana Prenada Group, halaman 15

¹⁴ *Ibid.*,

“Pelaku usaha adalah setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian penyelenggaraan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi”’.

Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 disebutkan pelaku usaha adalah setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

Undang-Undang Perlindungan Konsumen memberikan pengertian terhadap pelaku usaha sangat luas hal ini bertujuan untuk memudahkan konsumen dalam menuntut kerugian, konsumen yang dirugikan sebagai akibat dari mengonsumsi suatu produk dapat dengan mudah mencari pihak mana yang harus dituntut. Untuk proses penyempurnaan suatu Undang-Undang maka akan lebih baik jika Undang-Undang Perlindungan Konsumen memberikan rincian sebagaimana dalam *directive*, sehingga konsumen dapat lebih mudah kepada siapa dia akan mengajukan tuntutan jika dirugikan dalam penggunaan produk. Yang dimaksud dengan *directive* ialah:¹⁵

- a. Pelaku usaha berarti pembuat produk akhir, pelaku dari setiap bahan mentah dan setiap orang yang memasang nama, mereknya atau suatu tanda pembedaan yang lain pada produk, menjadikan dirinya pelaku usaha.

¹⁵ Aulia Muthiah. *Op., Cit.*, halaman 60

- b. Tanpa mengurangi tanggung gugat pelaku usaha, maka setiap orang yang mengimpor suatu produk untuk dijual, disewakan, atau setiap bentuk pengedaran dalam usaha perdagangannya dalam masyarakat Eropa akan dipandang sebagai pelaku usaha.
- c. Dalam hal pelaku usaha suatu produk tidak dikenal identitasnya, maka setiap *leveransir/supplier* akan bertanggung gugat sebagai pelaku usaha, kecuali dia memberitahukan orang yang menderita kerugian dalam waktu yang tidak terlalu lama mengenai identitas pelaku usaha atau orang yang menyerahkan produk itu kepadanya. Hal yang sama akan berlaku dalam kasus barang/produk yang diimpor, jika produk yang bersangkutan tidak menunjukkan identitas impor sebagaimana yang dimaksud dengan ayat (2) sekalipun nama pelaku usaha dicantumkan.

Pengertian pelaku usaha diatas merupakan pengertian yang sangat luas karena meliputi segala bentuk usaha, sehingga akan memudahkan konsumen, dalam arti banyak pihak yang dapat digugat , namun akan lebih baik lagi seandainya Undang-Undang Perlindungan Konsumen tersebut memberikan rincian sebagaimana dalam *directive*, sehingga konsumen dapat lebih mudah lagi untuk menentukan kepada siapa ia akan mengajukan tuntutan jika ia dirugikan akibat penggunaan produk.

Perlindungan konsumen adalah istilah yang dipakai untuk menggambarkan perlindungan hukum yang diberikan kepada konsumen dalam usahanya untuk memenuhi kebutuhannya dari hal-hal yang merugikan konsumen itu sendiri. Undang-undang Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa,

perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.

Perlindungan konsumen merupakan bagian tak terpisahkan dari kegiatan bisnis yang sehat. Dalam kegiatan bisnis yang sehat terdapat keseimbangan perlindungan hukum antara konsumen dengan produsen. Saat ini ada saja para produsen yang tidak memperingatkan keselamatan konsumennya karena sering kita jumpai pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh pihak produsen kepada pihak konsumen.

Cakupan Perlindungan Konsumen dapat dibedakan dalam dua aspek, yaitu:¹⁶

- a. Perlindungan terhadap kemungkinan barang yang diserahkan kepada konsumen tidak sesuai dengan apa yang telah disepakati.
- b. Perlindungan terhadap diberlakukannya syarat-syarat yang tidak adil kepada konsumen.

Keinginan yang hendak dicapai dalam perlindungan konsumen adalah menciptakan rasa aman bagi konsumen dalam memenuhi kebutuhan hidup. Terbukti bahwa semua norma perlindungan konsumen dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen memiliki sanksi pidana. Sumber hukum Perlindungan Konsumen dalam islam, praktis sama persis dengan sumber hukum islam yang diakui oleh mayoritas ulama, yaitu Al-Qur'an, Sunnah, Ijmah, dan Qias.

Perlindungan Konsumen merupakan hal yang sangat penting dalam hukum islam, karena islam melihat bahwa perlindungan konsumen bukan sebagai

¹⁶ Rosmawati. 2018. *Pokok-Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*. Tapos: Prenadamedia Group, halaman 6

hubungan keperdataan saja, melainkan menyangkut kepentingan public secara luas bahkan menyangkut hubungan antara manusia dan Allah SWT. Maka perlindungan konsumen muslim berdasarkan syariat islam yang merupakan kewajiban Negara.

Maka dalam ekonomi islam, barang dan/jasa yang halal dari segi Dzatnya dapat menjadi haram, ketika cara memproduksi dan tujuan mengkonsumsinya melanggar ketentuan-ketentuan syariat.

Perlunya undang-undang perlindungan konsumen tidak lain karena lemahnya posisi konsumen dibanding posisi produsen. Proses sampai hasil produksi barang atau jasa dilakukan tanpa campur tangan konsumen sedikitpun. Tujuan hukum perlindungan konsumen secara langsung adalah untuk meningkatkan martabat dan kesadaran konsumen. Secara tidak langsung, hukum ini juga akan mendorong produsen untuk melakukan usaha dengan penuh tanggung jawab, namun semua tujuan tersebut hanya dapat dicapai bila hukum perlindungan konsumen dapat diterapkan secara konsekuen. Untuk mewujudkan harapan tersebut, perlu dipenuhi beberapa persyaratan ini minimal, antara lain:

- a. Hukum perlindungan konsumen harus adil bagi konsumen maupun produsen, jadi tidak hanya membebani perodusen dengan tanggung jawab, tetapi juga melindungi hak-haknya untuk melakukan usaha dengan jujur;
- b. Aparat pelaksana hukumnya harus dibekali dengan sarana yang memadai dan disertai dengan tanggung jawab;
- c. Peningkatan kesadaran konsumen akan hak-haknya;

- d. Mengubah sistem nilai dalam masyarakat kearah sikap tindak yang mendukung pelaksanaan perlindungan konsumen.¹⁷

Kendala yang dihadapi dalam upaya perlindungan konsumen di Indonesia tidak terbatas pada rendahnya kesadaran konsumen dalam hak, tetapi juga adanya persepsi yang salah dikalangan sebagian besar produsen bahwa perlindungan terhadap konsumen akan menimbulkan kerugian terhadap produsen. Persepsi yang keliru dikalangan pengusaha ini akan dengan mudah diluruskan apabila disadari beberapa pertimbangan berikut ini:¹⁸

- a. Bahwa konsumen dan produsen adalah pasangan yang saling membutuhkan, usaha produsen tidak akan dapat berkembang dengan baik bila konsumen berada pada kondisi yang tidak sehat akibat banyaknya produk yang cacat.
- b. Bahwa ada produsen yang melakukan kekurangan dalam melakukan kegiatan usahanya. Kekurangan ini tidak hanya merugikan konsumen saja, tetapi juga akan merugikan produsen yang jujur dan bertanggung jawab.
- c. Kesempatan untuk mengembangkan dan meningkatkan usaha bagi produsen yang bertanggung jawab dapat diwujudkan tidak dengan jalan merugikan kepentingan konsumen, tetapi dapat dicapai melalui pemindaan terhadap produsen yang melakukan kegiatan usahanya.
- d. Bahwa beban kompensasi ayas kerugian konsumen akibat pemakaian produk cacat telah diperhitungkan sebagai komponen produksi, tetapi

¹⁷ Andi Sri Rezky Wulandari dan Nurdiyana Tadjuddin. *Op.Cit.*, halaman 11

¹⁸ *Ibid.*, halaman 12

ditanggung bersama seluruh konsumen yang memakai produk yang tidak cacat.

2. Asas dan tujuan Perlindungan Konsumen

Menurut Az Nasution definisi hukum konsumen ialah bagian dari hukum konsumen yang memuat asas-asas dan kaidah-kaidah hukum yang mengatur hubungan dan masalah antara berbagai pihak satu sama lain berkaitan dengan barang dan/atau jasa konsumen, didalam pergaulan hidup.¹⁹ Berdasarkan Pasal 1 ayat 2 Undang-Undang Perlindungan Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang didalam masyarakat, baik bagi kepentingan sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.

Perlindungan konsumen diselenggarakan sebagai usaha bersama seluruh pihak yang terkait, masyarakat, pelaku usaha, dan pemerintah berdasarkan lima asas, yang menurut Pasal 2 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen ini adalah:²⁰

a. Asas manfaat;

Asas ini menghendaki bahwa pengaturan dan penegakan hukum perlindungan konsumen tidak dimaksudkan untuk menempatkan salah satu pihak diatas pihak lain atau sebaliknya, tetapi untuk memberikan perlindungan kepada masing-masing pihak yaitu kepada produsen dan konsumen apa yang menjadi haknya dan berada pada posisi sejajar. Dengan demikian diharapkan bahwa pengaturan dan penegakan hukum

¹⁹ Aulia Muthiah, *Op., Cit.*, halaman 40

²⁰ Janus Sidabalok, *Op., Cit.*, halaman 26-27

perlindungan konsumen bermanfaat bagi seluruh lapisan masyarakat dan pada gilirannya bermanfaat bagi kehidupan berbangsa.

b. Asas keadilan

Asas ini menghendaki bahwa melalui pengaturan dan penegakan hukum perlindungan konsumen ini, konsumen dan produsen-pelaku usahadapat berlaku adil melalui perolehan hak dan penunaian kewajiban secara seimbang. Oleh karena itu undang-undang ini mengatur sejumlah hak dan kewajiban konsumen dan produsen-pelaku usaha.

c. Asas keseimbangan

Asas ini menghendaki agar konsumen , produsen-pelaku usaha, dan pemerintah memperoleh manfaat yang seimbang dari pengaturan dan penegakan hukum perlindungan konsumen. Kepentingan antara konsumen, produsen-pelaku usaha, dan pemerintah diatur dan harus diwujudkan secara seimbang sesuai dengan hak dan kewajibannya masing-masing dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Tidak ada salah satu pihak yang mendapat perlindungan atas kepentingannya yang lebih besar dari pihak lain.

d. Asas keamanan dan keselamatan konsumen

Asas ini menghendaki adanya jaminan hukum bahwa konsumen akan memperoleh manfaat dari produk yang dikonsumsi/dipakainya, dan sebaliknya bahwa produk itu tidak akan mengancam ketentraman dan keselamatan jiwa dan harta bendanya. Oleh karena itu, undang-undang ini membebaskan sejumlah kewajiban yang harus dipenuhi dan menetapkan

sejumlah larangan yang harus dipatuhi oleh produsen –pelaku usaha dalam memproduksi dan mengedarkan produknya.

e. Asas kepastian hukum

Dimaksudkan agar, baik pelaku usaha maupun konsumen menaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen, serta Negara menjamin kepastian hukum, artinya undang-undang ini mengharapkan bahwa aturan-aturan tentang hak dan kewajiban yang terkandung dalam undang-undang ini harus diwujudkan dalam kehidupan sehari-hari sehingga masing-masing pihak memperoleh keadilan.

Inti yang terkandung dalam Pasal 2 Undang-Undang Perlindungan Konsumen sesungguhnya tampak bahwa perumusannya mengacu pada filosofi pembangunan nasional yaitu membangun masyarakat yang berorientasi kepada falsafah Negara Republik Indonesia yaitu berdasarkan sila-sila Pancasila.

Al-Qur'an sebagai salah satu sumber hukum banyak menyebutkan tentang perintah berbuat adil, syariat atau hukum islam menjelaskan adil sebagai "tidak menzalimi atau dizalimi". Implikasi ekonomi dari nilai ini adalah bahwa pelaku ekonomi (konsumen dan pelaku usaha) tidak diperbolehkan untuk mengejar keuntungan pribadi bila hal itu merugikan orang lain atau merusak alam, tanpa keadilan manusia akan terkotak-kotak dalam berbagai golongan. Golongan yang satu akan menzalimi golongan yang lain, sehingga terjadi eksploitasi manusia atas manusia. Masing-masing berusaha mendapatkan hasil yang lebih besar daripada usaha yang dikeluarkannya karena kerakusannya.²¹

²¹ Aulia Muthiah, *Op., Cit*, halaman 44

Tujuan dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dalam Pasal 3 adalah:

- a. Meningkatkan kesadaran, kemampuan, dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri;
- b. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari eksekusi negatif pemakaian barang dan/atau jasa;
- c. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan, dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen;
- d. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi;
- e. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha;
- f. Meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.

3. Prinsip-prinsip Perlindungan Konsumen

Prinsip-prinsip perlindungan konsumen ini bertujuan untuk mempermudah dalam mencari pihak yang harus bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita oleh konsumen, selain itu prinsip-prinsip ini akan membatasi ruang gerak pelaku usaha dalam bertindak menjalankan tugasnya. Hal ini disebabkan karena masih banyaknya pelaku usaha yang masih berpikir

hanya untuk mendapatkan keuntungan semata tanpa mau bertanggung jawab atas resiko dari produk yang mereka buat.

a. Prinsip perlindungan konsumen berdasarkan ekonomi syariah²²

Prinsip dasar ekonomi syariah berdasarkan kajian fiqih terdapat kaidah paling dasar dan paling utama dan disepakati oleh ulama. Maka pada dasarnya manusia diberi kebebasan untuk mengembangkan model dalam kajian ekonomi syariah. Landasan hukum diperlukan agar pengembangan ekonomi syariah dengan segala produknya tidak berkembang liar dan keluar dari koridor islam atau bahkan bertentangan dengan norma-norma ilahi yaitu aturan-aturan yang sudah ada didalam Al-Qur'an ataupun Hadis. Jadi batasan kebebasan dalam kajian ekonomi syariah ini adalah sepanjang tidak ada dalil yang melarangnya, sebagai contoh yaitu larangan berbuat Zalim (*Man'u Dzalim*), siap menerima resiko, larangan riba, larangan melakukan penipuan, larangan Maysir (tindakan spekulasi yang tidak menggunakan dasar contohnya dilarang melakukan jualbeli buah-buahan yang masih ada di pohon karena belum jelas kualitasnya), prinsip kejujuran dan *Saad al-Dzari'a* (sarana atau perantara yang dapat menimbulkan *kemudharatan* dan kerugian).

²² *Ibid.*, halaman 108

b. Prinsip Perlindungan Konsumen berdasarkan Hukum Perlindungan Konsumen

1) Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan/kelalaian

Berdasarkan teori ini kelalaian pelaku usaha yang berakibat pada munculnya kerugian konsumen merupakan faktor penentu adanya hak konsumen untuk mengajukan gugatan ganti rugi kepada pelaku usaha. Prinsip ini adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana dan perdata. Dalam kitab Undang-Undang Hukum Perdata, khususnya Pasal 1365, 1366, 1367, prinsip ini dipegang secara teguh.

2) Prinsip Praduga untuk selalu bertanggung jawab (*Pre-sumption of liability*)

Prinsip ini menyatakan tergugat selalu dianggap bertanggung jawab sampai dia dapat membuktikan, bahwa dia tidak bersalah, jadi beban pembuktian ada pada tergugat. Pembuktian semacam ini lebih dikenal dengan sistem pembuktian terbalik. Undang-undang Perlindungan konsumen rupanya mengadopsi sistem pembuktian ini, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 19, 22, 23 dan 28.²³

3) Prinsip praduga tidak selalu bertanggung jawab

Prinsip ini merupakan kebalikan dari prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab, dimana tergugat selalu dianggap tidak bertanggung jawab sampai dibuktikan bahwa ia bersalah. Prinsip ini hanya dikenal dengan transaksi konsumen yang sangat terbatas

²³ *Ibid.*, halaman 119

demikian biasanya secara *common sense* dapat dibenarkan. Akan tetapi prinsip ini tidak lagi diterapkan secara mutlak dan mengarah pada prinsip tanggung jawab pembatasan uang ganti rugi.

4) Prinsip tanggung jawab mutlak (*Strict Liability*)

Prinsip ini diterapkan karena konsumen tidak dalam posisi menguntungkan untuk membuktikan adanya kesalahan dalam suatu proses produksi dan distribusi yang kompleks, produsen lebih dapat mengantisipasi jika sewaktu-waktu ada gugatan atas kesalahannya, misalnya dengan asuransi atau menambah komponen biaya tertentu pada harga produknya, dan asas ini memaksa produsen lebih berhati-hati. Prinsip ini dalam hukum perlindungan konsumen secara umum digunakan untuk “menjerat” pelaku usaha, khususnya produsen barang yang memasarkan produknya yang merugikan konsumen.²⁴

C. Kaitan Perlindungan Konsumen dalam Hukum Perdata

Sebagai hak keperdataan, konsumen harus memperjuangkan sendiri haknya melalui saluran-saluran hukum perdata dan institusi hukum perdata yang disediakan oleh Negara. Jelasnya jika seorang konsumen dilanggar haknya dan karena itu menimbulkan kerugian baginya, konsumen itu dapat mengajukan (gugatan) secara perdata untuk mempertahankan atau mendapatkan kembali haknya itu.²⁵ Aspek keperdataan yang dimaksud yaitu beberapa hal yang penting dalam hubungan konsumen dan penyedia barang dan/atau jasa (pelaku usaha) antara lain:

²⁴ Andi Sri Rezky Wulandari, Nurdiaya Tadjuddin., *Op., Cit.*, halaman 45

²⁵ Janus Sidabalok. *Op., Cit.*, halaman 50

1. Hal-hal yang berkaitan dengan informasi

Hak atas informasi ini sangat penting, karena tidak memadai informasi yang disampaikan kepada konsumen ini dapat juga merupakan salah satu bentuk cacat produk, yaitu yang dikenal dengan cacat intruksi atau cacat karena informasi yang tidak memadai. Hak atas informasi yang jelas dan benar dimaksudkan agar konsumen dapat memperoleh gambaran yang benar tentang suatu produk, karena dengan informasi tersebut, konsumen dapat memilih produk yang diinginkan/sesuai kebutuhannya serta terhindar dari kerugian akibat kesalahan dalam penggunaan.

Bagi konsumen, informasi tentang barang dan/atau jasa merupakan kebutuhan pokok sebelum menggunakan sumber dananya untuk mengadakan transaksi konsumen tentang barang/jasa. Bagi kalangan pengusaha sekalipun sebagai (penyedia dana, produsen, importer, atau lain-lain pihak yang berkepentingan), diketahui sumber informasi itu pada umumnya terdiri dari beberapa bentuk iklan baik melalui media non-elektronik atau elektronik label termasuk pembuatan selebaran, seperti brosur, pamphlet, catalog dan lain-lain sejenis dengan itu.

Seseorang pengusaha yang baik adalah yang beritikad baik, demikian dapat dilihat dengan upayanya memberikan informasi yang sebenarnya, secara jujur dan sejelas-jelasnya tentang kondisi dan jaminan dari produknya, baik mengenai soal penggunaannya, perbaikannya, maupun pemeliharannya.²⁶

²⁶ Rosmawati, *Op., Cit.*, halaman 26

2. Beberapa bentuk informasi

Beberapa bentuk informasi tentang barang dan/atau jasa yang diperlukan konsumen, tampaknya yang paling berpengaruh saat ini ialah informasi yang bersumber dari pengusaha. Terutama dalam bentuk iklan datau label, tanpa mengurangi pengaruh dari berbagai bentuk informasi pengusaha lainnya.

Menurut hukum perdata, setiap tuntutan pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum seseorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain untuk memberikan pertanggung jawabannya. Pertanggung jawaban dalam kajian hukum perdata ada dua yaitu kesalahan dan risiko. Seseorang wajib bertanggung jawab (atau lahir kewajiban bertanggung jawab) karena dia bersalah, baik berupa kesalahan maupun kelalaian. Inilah yang disebut dengan tanggung jawab atas dasar kesalahan. Kemudian, hukum perdata memungkinkan seseorang bertanggung jawab bukan karena dia bersalah, tetapi karena dia mengambil resiko dalam kedudukan hukumnya sedemikian rupa yang mewajibkan bertanggung jawab, inilah yang disebut dengan tanggung jawab atas dasar resiko.²⁷

Perbuatan melawan hukum Indonesia yang berasal dari Eropa Kontinental dan diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata sampai dengan Pasal 1380 KUHPerdata mengatur tentang bentuk tanggung jawab atas perbuatan melawan hukum yang terbagi atas:²⁸

²⁷ Aulia Mutihiah. *Op. Cit.*, halaman 86

²⁸ Andi Sri Rezky Wulandari, Nurdiana Tadjuddin, *Op., Cit.*, halaman 68

- a. Tanggung jawab tidak hanya arena perbuatan melawan hukum yang dilakukan diri-sendiri tetapi juga berkenaan dengan perbuatan melawan hukum orang lain dan barang-barang di bawah pengawasannya. Pasal 1367 ayat (1) KUHPerdara menyatakan:

“Seseorang tidak hanya bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri tetapi juga disebabkan Karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya, atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya”.

- b. Perbuatan melawan hukum terhadap tubuh dan jiwa manusia. Pasal 1370 KUHPerdara menyatakan bahwa dalam hal terjadi pembunuhan dengan sengaja atau kelalaiannya maka suami atau istri, anak, orang tua korban yang lazimnya mendapat nafkah dan pekerjaan korban, berhak untuk menuntut ganti rugi yang harus dinilai menurut keadaan dan kekayaan kedua belah pihak.
- c. Perbuatan melawan hukum terhadap nama baik. Masalah penghinaan diatur dalam Pasal 1372 sampai dengan Pasal 1380 KUHPerdara. Pasal 1372 menyatakan bahwa tuntutan terhadap penghinaan adalah bertujuan untuk mendapat ganti rugi dan pemulihan nama baik, sesuai dengan kedudukan dan keadaan para pihak.

Beberapa tuntutan yang dapat diajukan karena perbuatan melawan hukum ialah:

- a. Ganti rugi dalam bentuk uang atas kerugian yang ditimbulkan
- b. Ganti rugi dalam bentuk natural atau dikembalikan dalam keadaan semula
- c. Pernyataan bahwa perbuatan yang dilakukan adalah melawan hukum
- d. Melarang dilakukannya perbuatan tertentu.

Perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad, tort*) di sini dimaksudkan adalah sebagai perbuatan melawan hukum dalam bidang keperdataan. Menurut Pasal 1365 KUHPerdara, maka yang dimaksud dengan perbuatan melanggar hukum adalah perbuatan yang melawan hukum peradata yang dilakukan oleh seseorang yang karna salahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain, yang mengharuskan orang yang salahnya telah menimbulkan kerugian tersebut untuk mengganti kerugian.

Sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1365 KUHPerdara, maka suatu perbuatan melawan hukum haruslah mengandung unsure-unsur sebagai berikut:²⁹

- a. Adanya suatu perbuatan
- b. Perbuatan tersebut melawan hukum
- c. Adanya kesalahan dari pihak pelaku
- d. Adanya kerugian bagi korban
- e. Adanya hubungan klausula antara perbuatan dengan kerugian.

Jika suatu peristiwa yang merugikan konsumenn telah terjadi, misalnya adanya kerugian karena memakai atau mengkonsumsi suatu produk, maka yang harus pertama kali dicari adalah penyebab terjadinya peristiwa yang menimbulkan kerugian itu. Dalam kasus hukum perdata dapat dicari dua kemungkinan yaitu kerugian adanya wanprestasi yang mana sebelumnya telah terjadi hubungan hukum berupa perjanjian, atau terjadinya kerugian dikarnakan adanya perbuatan melawan hukum yang mana tidak ada hubungan hukum sebelumnya.

²⁹ Munir Fuady. *Konsep Hukum Perdata*. 2015. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 254

D. Tinjauan Umum tentang Transportasi

1. Pengertian Transportasi Bus

Transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat. Transportasi dapat dilihat dari dua kategori, pertama pemindahan bahan-bahan dan hasil produksi dengan menggunakan alat angkut. Kedua mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi menurut Abbas Salim adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain (Abbas Salim, 1993:6).³⁰

Jenis angkutan/transportasi umum terdiri dari:³¹

- a. Mobil Penumpang Umum (MPU) adalah setiap kendaraan bermotor yang digunakan sebagai kendaraan umum yang dilengkapi sebanyak-banyaknya delapan tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
- b. Mobil bus kecil adalah mobil bus yang dilengkapi sekurang-kurangnya sembilan sampai dengan sembilan belas tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.
- c. Mobil bus sedang adalah mobil bus yang mempunyai kapasitas sampai dengan tiga puluh orang termasuk yang duduk dan berdiri, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.
- d. Mobil bus besar adalah mobil bus yang mempunyai kapasitas tujuh puluh sembilan orang termasuk yang duduk dan berdiri, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.

³⁰ Gunardo, *Op., Cit*, halaman 47

³¹ Cut Mutiawati., *Op., Cit*, halaman 2

Bus merupakan jenis alat transportasi darat yang berfungsi untuk membawa penumpang dalam jumlah banyak. Ukuran dan berat kendaraan bus ini lebih besar dari pada mobil penumpang biasa. Istilah bus sendiri berasal dari bahasa Latin, yaitu *omnibus*, yang berarti kendaraan yang berhenti di semua perhentian.

Pendapat lain mengatakan Mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram. Ukurannya bermacam-macam, bus besar beroperasi di jalan-raya yang lebar dan transportasi jarak jauh. Bus kecil beroperasi di kampung atau jalan kecil antarkota/kabupaten.³²

Pada awalnya, bus merupakan sebuah alat transportasi darat yang jalannya ditarik oleh kuda. Kemudian pada tahun 1830-an bus bertenaga uap mulai diciptakan. Seiring dengan berkembangnya teknologi, bus bertenaga mesin konvensional mulai bermunculan, dengan seperangkat kabel-kabel yang berada di beberapa tempat dalam jumlah yang banyak. Selanjutnya, bus bertenaga mesin muncul bersamaan dengan perkembangan mobil. Setelah kendaraan bus bertenaga mesin muncul yaitu pada tahun 1895, berbagai macam model bus dikembangkan, sampai akhirnya tersebar luas berbagai bentuk bus yang utuh mulai dari tahun 1950-an. Kendaraan bus menjadi sangat populer pada awal abad ke-20 karena Perang Dunia I. Saat itu, sebagian besar sarana rel dialokasikan untuk kebutuhan

³² Gunardo, *Op., Cit.*, halaman 72

perang dan banyaknya mobil pribadi, sehingga diperlukan alat transportasi darat bus yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah banyak.

Sekarang ini, kendaraan bus di Indonesia dapat dibagi ke dalam berbagai kategori, yaitu berdasarkan ukuran, jenis, kelas dan jarak. Berdasarkan ukuran, kendaraan bus dibedakan menjadi tiga jenis, yaitu bus ukuran besar, bus ukuran sedang dan bus ukuran kecil. Sedangkan jenis bus berdasarkan kelas dibedakan menjadi bus kelas ekonomi, bus kelas bisnis, bus kelas executive dan bus kelas super executive. Pembagian kategori berdasarkan kelas ini ditentukan oleh beberapa fasilitas yang disediakan oleh bus.³³ Bus umum memiliki keunggulan berupa Biaya modal dan ongkos angkut lebih murah dan Kapasitas angkut lebih besar daripada mobil penumpang pribadi, dan masih banyak keunggulan lainnya.

Berdasarkan Pasal 1 ayat (25) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang disebut penumpang adalah setiap orang yang berada didalam kendaraan. Dengan mengikatkan diri setelah membayar uang atau tiket angkutan umum dalam perjanjian pengangkutan maka seseorang telah sah sebagai penumpang alat angkutan penumpang umum yang apabila mengalami kecelakaan diri, yang diakibatkan penggunaan alat angkutan umum, selama penumpang yang bersangkutan berada dalam angkutan tersebut, yaitu saat naik dari tempat pemberangkatan sampai turun di tempat tujuan.

Seluruh kendaraan yang diajukan untuk memperoleh kartu pengawas, kendaraan telah uji speksi/KIR secara teratur selama 6 bulan sekali (layak operasional). Syarat-syarat untuk menguji kelayakan angkutan yang disediakan

³³ Anonim, "Alat Transportasi Darat Bus", melalui <http://gambar-transportasi.blogspot.com/2015/06/alat-transportasi-darat-bus.html>, diakses 2015 Juni

yang disediakan oleh perusahaan angkutan sesuai yang telah ditentukan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan ialah:

- a. Usia kendaraan maksimal 10 tahun berjalan
- b. Kendaraan layak jalan sesuai dengan ketentuan speksi
- c. Memiliki izin usaha angkutan dengan kendaraan bermotor umum
- d. Rancangan bangun dan karoseri sesuai dengan ketetapan pemerintah mobil bus
- e. Memiliki izin trayek atau operasi

Dalam ketentuan Pasal 8 UU No. 8 Tahun 1999, yang melarang pelaku usaha yang memproduksi atau memperdagangkan barang dan atau jasa yang tidak memenuhi atau tidak sesuai dengan standar yang diisyaratkan dan ketentuan peraturan perundang-undangan. Oleh sebab itu dalam mengoperasikan kendaraan, sebagai angkutan umum harus laik jalan, selain itu, berdasarkan Pasal 15 Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, ditentukan pula dalam menawarkan barang atau jasanya pelaku usaha juga tidak dibenarkan atau dilarang untuk: (a) tidak menepati pesanan dan atau kesepakatan waktu penyelesaian sesuai dengan yang dijanjikan; dan tidak menepati janji atau suatu pelayanan dan atau prestasi.³⁴

³⁴ *Ibid.*, halaman 229

2. Fungsi dan Manfaat Transportasi

Transportasi memiliki berbagai fungsi baik dari segi ekonomis maupun nonekonomis. Dibidang ekonomis, transportasi menunjang pencapaian tujuan ekonomi suatu bangsa yang di antaranya:³⁵

- a. Meningkatkan pendapatan nasional disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang usaha dan daerah.
- b. Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintah.
- c. Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensuplai pasaran dalam negeri.
- d. Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Selain fungsi ekonomis, adapula fungsi nonekonomis yaitu:

- a. Sarana mempertinggi integritas bangsa.
- b. Transportasi menciptakan dan meningkatkan standar kehidupan masyarakat secara menyeluruh.
- c. Mempertinggi ketahanan nasional bangsa Indonesia (Hankamnas) dan menciptakan pembangunan nasional.

Untuk menunjang perkembangan ekonomi yang mantap, perlu dicapai keseimbangan antara penyediaan dan permintaan jasa angkutan. Pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

³⁵ Gunardo. *Op., Cit.*, halaman 49

Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*).³⁶ Peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan barang atau mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal.

Menurut Heri Sutomo transportasi memiliki manfaat dilihat dari berbagai segi antara lain:³⁷

Pertama, dari segi Ekonomi transportasi merupakan sarana penunjang dalam melakukan aktivitas ekonomi. Contohnya: pengangkutan bahan baku menuju ke pasar, transportasi juga dapat mengefisienkan waktu kegiatan masyarakat sehingga dapat lebih ekonomis.

Kedua, dari segi Sosial transportasi mempunyai manfaat untuk memberikan pelayanan serta kemudahan bagi seseorang/kelompok dari berbagai hal aksesibilitas guna menunjang aktivitasnya, memudahkan dalam hal pertukaran maupun penyampaian informasi terutama untuk wilayah jarak jauh, pemendekan jarak antara rumah dan tempat bekerja.

Ketiga, dari segi Politis, transportasi mempunyai manfaat menciptakan pertahanan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi, sistem transportasi yang efisien memungkinkan Negara memindahkan dan mengangkut penduduk dari daerah bencana.

Keempat, dari segi Kewilayahan transportasi mempunyai manfaat sistem transportasi yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan

³⁶ M.N. Nasution. *Manajemen Transportasi (Ed. Keempat)*. 2015. Bogor:Ghalia Indonesia

³⁷ Gunardo., *Op., Cit.*, halaman 50

mempunyai karekteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan dan memadukan moda transportasi lainnya.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Akibat Hukum Bagi Perusahaan Bus Yang Tetap mengoperasikan Bus Tidak Layak Jalan

Ada 9 Perusahaan Angkutan di Medan hampir semua perusahaan di Medan tetap mengoperasikan kendaraan tidak layak jalan. Mereka kadang berfikir bahwasannya uji kelayakan bus itu tidak penting,³⁸ padahal menguji kelayakan suatu kendaraan itu suatu yang amat pentingnya karena banyak resiko yang akan dihadapi jika kendaraan (bus) tersebut tidak layak dijalankan.

Jumlah kecelakaan lalu Lintas menurut korban di kota Medan tahun 2014, 2015, dan 2016.

Tahun	Korban Meninggal	Korban Luka Berat	Korban Luka Ringan
2014	1 906	2 561	6 530
2015	1 821	2 760	6 602
2016	1 765	2 593	6 802

Sumber: Badan Pusat Statistik Sumatera Utara

Berikut daftar nama perusahaan bis umum yang melewati trayek antar kota (dalam satu provinsi) tahun 2015 atas nama CV. Medan Bus, CV. Mitra KPUM Unit, Medan Raya Express, PT. Marjandi Suka, PT. Rahayu Medan Cerita, PT. Nasional Medan Transport, CV. Hikma, Perum Damri, dan CV. Desa Maju.

Terdapat 48 kendaraan bus kota yang tidak layak dalam uji kelayakan yang tercatat di Dinas Perhubungan Kota Medan atas nama perusahaan PT.

³⁸ Hasil Wawancara Bersama Bapak Hendrik Ginting selaku Kepala Seksi Angkutan Darat Pada Hari Senin 02 September 2019

Rahayu Medan Ceria dengan 12 trayek dan untuk yang lolos uji kelayakan terdapat 79 kendaraan dengan keseluruhan kendaraan Bus-nya berjumlah 127.

Untuk jumlah PO Antar Kota Antar Provinsi di Kota Medan berjumlah 600 kendaraan (armada) dengan 23 perusahaan Angkutan antara lain, PT. Bintang Utara Putra, PT. Bintang Utara 1968, PT. Bintang Simpati Star, Sentosa Transport, PT. Indah Transport, PT. Pasaman Transport Express, PT. Putra Pelangi Perkasa, PT. Antar Lintas Sumatera, PT. Indah Halmahera Nusantara, CV. Mawar Silangit, PT. Sipirok Nauli Express, PT. PMTOH, PT. Pinem Lau Guna, PT. Pratama Makmur Jaya, Rajawali Citra Transport, PT. NPM, PT. Duri Indah Transport, Medan Jaya Simalem, PT. Raja Perdana Inti, CV. Kurnia, PT. Putra Simalungun Atas, PT. Harapan Indah Transport.

1. Faktor Penyebab perusahaan tetap mengoperasikan bus tidak layak jalan

Bagi perusahaan-perusahaan transportasi umum yang menghasilkan jasa pelayanan transportasi kepada masyarakat pemakai jasa angkutan (*user*), maka pada prinsipnya terdapat empat fungsi produk jasa transportasi yang harus diperhatikan, yaitu aman (*safety*), tertib dan teratur (*regularity*), nyaman (*comfort*), dan ekonomis. Untuk mewujudkan empat fungsi produk jasa transportasi tersebut, fungsi perusahaan transportasi pada umumnya antara lain merencanakan kapasitas dan jumlah armada,, merencanakan jaringan trayek/lintas/rute serta menentukan jadwal keberangkatan, mengatur pelaksanaan operasi armada dan awak kendaraan, memelihara dan memperbaiki armada, melaksanakan promosi dan penjualan tiket, merencanakan dan mengendalikan

keuangan, mengatur pembelian suku cadang dan logistic, merencanakan sistem dan prosedur untuk meningkatkan efisiensi perusahaan, dan lain sebagainya.³⁹ Ada beberapa faktor yang melatarbelakangi perusahaan angkutan terutama bus tetap mengoperasikan bus yang tidak layak jalan dikarenakan:⁴⁰

a. Menganggap uji kelayakan terhadap bus itu tidak penting, padahal itu suatu yang akan amat penting bagi kendaraan.

b. Tidak Disiplin

Tindakan bagi perusahaan yang tidak disiplin untuk pembinaan akan uji kelayakan kendaraan selalu disurati oleh Dinas Perhubungan Kota Medan.

Dinas Perhubungan Kota Medan akan memberitahukan untuk mengoperasikan kendaraan yang layak jalan. Tetapi adakalanya perusahaan bekerjasama dengan petugas secara diam-diam agar kendaraan tersebut bisa dioperasikan.

c. Faktor lainnya ia malas datang ke tempat pengujian kendaraan, dikarenakan dalam pengujian kelayakan kendaraan tersebut dapat menghabiskan waktu 2 jam yang dalam waktu 2 jam tersebut dapat dimanfaatkan atau digunakan yang lebih penting.

2. Sanksi bagi perusahaan yang mengoperasikan bus tidak layak jalan

Pasal-pasal 273 s/d 313 Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur ketentuan pidana berupa kurungan dan/atau denda yang dikenakan bagi pelanggar peraturan lalu lintas. Pelanggaran yang dimaksud meliputi antara lain soal aspek kepemilikan kendaraan, kelaikan

³⁹ M.N. Nasution., *Op., Cit.*, halaman 86

⁴⁰ Hasil Wawancara bersama Bapak Hendrik Ginting selaku Kepala Seksi Angkutan Darat, Pada hari Senin 02 September 2019

kendaraan, kepemilikan SIM, tata cara mengemudikan kendaraan, kepatuhan terhadap marka/rambu/sinyal, penggunaan sabuk keselamatan, penanganan kecelakaan, asuransi kendaraan/awak angkutan umum, dll. Lamanya kurungan dan/atau besarnya denda dihaapkan dapat menimbulkan efek jera.⁴¹

Jika suatu perusahaan tetap mengoperasikan bus yang tidak layak dijalankan, perusahaan tersebut akan mendapat sanksi administratif berupa:⁴²

- a. Diberi Peringatan atau yang disebut dalam Hukum Perdata ialah Somasi kepada perusahaan angkutan tersebut. Peringatan ini dilakukan sebanyak 3 kali.
- b. Selanjutnya jika suatu perusahaan angkutan tidak menanggapi peringatan tersebut maka izin trakyeknya akan membekukan atau izin jalan suatu angkutan tersebut.
- c. Seterusnya jika perusahaan angkutan tersebut tidak menghiraukan peringatan ataupun pembekuan izin trayeknya, maka petugas yang terkait berhak menarik kendaraan tersebut untuk tidak bisa dioperasikan atau dijalankan.
- d. Jika perusahaan angkutan tersebut mau mengambil kembali kendaraan yang telah ditarik dengan Petugas, maka kendaraan tersebut harus melewati uji kelayakan jalan atau uji speksi.

Dalam hal ini perusahaan angkutan hanya membayar denda sebesar 20% dari upah pengujian kendaraan.

⁴¹ Leksmono Suryo Putranto. 2019. *Rekayasa Lalu Lintas Edisi Ketiga*. Jakarta:PT. Indeks, halaman 169

⁴² Hasil Wawancara Bersama Bapak Hendrik Ginting selaku Kepala Seksi Angkutan Darat, Pada Hari Senin 02 September 2019

Hal tersebut diatas sesuai dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 76 ayat (1) disebutkan bahwa setiap orang yang melanggar ketentuan uji berkala dikenakan sanksi administratif berupa peringatan, pembayaran denda, pembekuan izin, dan pencabutan izin.

Selain sanksi administratif, juga dikenakan sanksi pidana menurut Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 286 berbunyi:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”.

B. Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Jika Menaiki Bus Tidak Layak

Jalan

Kecelakaan lalu lintas umumnya tidak terjadi akibat penyebab tunggal. Terdapat sejumlah hal yang secara simultan dapat berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan. Beberapa diantaranya mengemudi dalam pengaruh alkohol atau obat-obatan, sakit atau lelah, pandangan terhalang, kerusakan bagian kendaraan, mengemudi tanpa surat izin mengemudi yang sah, mengemudi secara ceroboh, dll.

Asuransi sosial adalah jaminan sosial yang dibentuk oleh pemerintah berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pemerintah menunjuk PT. Asuransi Jasa Raharja untuk mengelola dan menyalurkan dana santunan

kepada korban kecelakaan lalu lintas.⁴³ Kehadiran PT. Jasa Raharja dimasyarakat memberikan kemudahan bagi setiap masyarakat yang mengalami musibah kecelakaan lalu lintas.

1. Bentuk Perlindungan

Asuransi kecelakaan diberikan kepada setiap penumpang yang sah. Penumpang yang sah yang memenuhi ketentuan membayar ongkos angkut penumpang yang jumlahnya sesuai dengan tarif yang ditetapkan dan menggunakan kendaraan angkutan penumpang umum yang telah mendapat izin dari pemerintah sesuai dengan peruntukannya sebagai kendaraan angkutan penumpang. Sebagai salah satu bentuk program asuransi penumpang memang tidak banyak orang yang menyadari telah membayar premi kepada PT. Jasa Raharja sebagai penanggung. Sehingga acapkali korban yang mendapat santunan dari PT. Jasa Raharja seakan tidak percaya jika ia mendapat jaminan asuransi. Hal ini dapat dimaklumi karena disamping istilah yang digunakan untuk premi adalah iuran wajib, yang mungkin bagi sebagian orang terdengar sangat asing. Disisi lain dari teknis pengutipan premi dilaksanakan bersama atau menyatu dengan pembayaran biaya pengangkutan.

Sebagai wujud tanggung jawab itu maka Undang-undang mewajibkan mereka membayar iuran yang disebut sumbangan wajib. Sumbangan wajib ini berfungsi sebagai premi. Adapun pengutipan iuran wajib menjadi kewajiban dari pengusaha/ pemilik alat angkutan. Mekanismenya pada saat mereka menjual tiket atau karcis, mereka harus pula memungut iuran wajib. Kewajiban ini pun berlaku

⁴³ Ahmadi Miru. 2013. *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen di Indonesia*. halaman 147

sama terhadap agen atau travel yang bertindak atas nama pengusaha alat angkut dalam menjual tiket atau karcis.

Selanjutnya pengusaha/pemilik angkutan penumpang yang memungut iuran wajib harus mempertanggungjawabkan seluruh iuran wajib yang dikutipnya dan disetorkan kepada PT. Jasa Raharja sebagai penanggung. Pengusaha/pemilik dalam skema asuransi berfungsi seperti agen asuransi yang memberikan jasa keperantaraan dalam memasarkan jasa asuransi untuk dan atas nama penanggung.

Dalam Pasal 189 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut kewajiban mengasuransikan tanggung jawabnya adalah dengan menunjuk tanggung jawab sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 188. Dengan demikian maksud Pasal 189 bahwa perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya adalah asuransi untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

Prosedur untuk memperoleh santunan yaitu:⁴⁴

1) Cara memperoleh santunan:

Pertama, datang ke kantor PT. Asuransi Jasa Raharja, kemudian mengisi formulir pengajuan dengan melampirkan KTP/identitas korban, keterangan kecelakaan lalu lintas dari kepolisian, dan keterangan kesehatan dari dokter/RS yang merawat.

⁴⁴ Bramana Arya Anindhita dkk, ‘‘Klaim Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Terhadap Angkutan Umum Non-Trayek (Studi : Kecelakaan Perusahaan Otobus ‘‘Sang Engon’’ di jalan Tol Jatingaleh-Tembalang, Semarang),’’ Diponegoro Law Volume 5 Nomor 3, 1-19 Juli 2016., halaman 10

2) Bukti yang diperlukan:

Dalam hal korban luka-luka diperlukan kwintasi biaya perawatan dan pengobatan yang asli dan sah.

Dalam hal cacat tetap diperlukan surat keterangan dokter yang merawat korban tentang sifat cacat tetap yang diderita korban.

Dalam hal korban meninggal dunia diperlukan syarat kartu keluarga/surat nikah (bagi yang sudah menikah).

3) Ketentuan lain yang harus diperhatikan

Pertama jenis santunan: a) santunan berupa penggantian biaya perawatan dan pengobatan, b) santunan cacat tetap, c) santunan kematian.

Kedua ahli waris: a) orang tuanya yang sah, b) janda atau duda yang sah, c) anak-anaknya yang sah.

Ketiga daluwarsa, hak santunan gugur daluwarsa jika: Permintaan diajukan dalam waktu lebih dari 6 bulan setelah terjadinya kecelakaan dan tidak dilakukan penagihan dalam waktu lebih dari 3 bulan setelah hak yang dimaksud disetujui oleh PT. Asuransi Jasa Raharja.

Ada 3 pihak yang terlibat dalam asuransi sosial kecelakaan lalu lintas yaitu:⁴⁵

- 1) Pihak pemilik/pengusaha kendaraan bermotor, yang dapat menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas jalan.
- 2) Pihak pengguna jalan raya bukan penumpang, yang dapat menjadi korban kecelakaan lalu lintas jalan.

⁴⁵ Abdulkadir Muhammad. 2015. *Hukum Asuransi Indonesia*. Bandung:PT Citra Aditya Bakti, halaman 215

- 3) Pihak pengusaha dana, yaitu pemerintah yang didelegasikan kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

Pengusaha/pemilik alat angkutan lalu lintas jalan diharuskan memberi sumbangan wajib setiap tahun untuk menutup akibat keuangan karena kecelakaan lalu lintas jalan kepada korban/ahli waris yang bersangkutan. Dari segi hukum asuransi tanggung jawab (*solvability insurance*), pengusaha/pemilik alat angkutan lalu lintas ikut bertanggung jawab terhadap kerugian akibat kecelakaan yang ditimbulkan oleh penggunaan alat angkutan lalu lintas miliknya.

Berdasarkan Pasal 293 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut, Pemerintah diamanatkan untuk mengembangkan program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan. Selanjutnya besar santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan peraturan Menteri Keuangan RI No. 15 dan 16/PPMK.10/2017 Tanggal 13 Februari 2017 yaitu:

- 1) Meninggal dunia sebesar Rp. 55.000.000
- 2) Cacat tetap (maksimal) sebesar Rp. 55.000.000
- 3) Perawatan (maksimal) sebesar Rp. 20.000.000
- 4) Penggantian biaya penguburan (tidak mempunyai ahli waris) sebesar Rp.4.000.000
- 5) Manfaat tambahan penggantian biaya P3K sebesar Rp. 1.000.000
- 6) Manfaat tambahan penggantian biaya ambulance sebesar Rp. 500.000

Apabila kerugian yang dialami pihak penumpang skalanya kecil, maka ditanggung oleh pihak pengangkutan dan bisa dibuktikan kerugian yang diderita oleh pihak penumpang tersebut adalah kelalaian dari pihak pengangkut. Dalam PP No. 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 3 angka (1) disebutkan Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK)

Jalan merupakan dokumen yang berisi garis besar rencana keselamatan jalan yang disusun berdasarkan amanat Pasal 203 Undang-undang No. 22 tahun 2009, yang bersifat jangka panjang (25 tahun). Sehingga dapat dikatakan bahwa RUNK Jalan ini adalah wujud tanggung jawab pemerintah dalam menjamin keselamatan lalu lintas jalan. Penyusunan RUNK Jalan ini menggunakan pendekatan 5 (lima) pilar keselamatan jalan meliputi:⁴⁶

a. Pilar-1: Manajemen Keselamatan Jalan

Bertanggung jawab untuk mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku kepentingan dan terciptanya kemitraan sektoral guna menjamin efektifitas dan keberlanjutan pengembangan dan perencanaan strategi keselamatan jalan pada level nasional.

b. Pilar-2: Jalan yang berkeselamatan

Bertanggung jawab untuk menyediakan infrastruktur jalan yang berkeselamatan dengan melakukan perbaikan pada tahap perencanaan, desain, konstruksi dan operasional jalan.

c. Pilar-3: Kendaraan yang berkeselamatan

Bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah mempunyai standar keselamatan yang tinggi, sehingga mampu menimalisir kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh sistem kendaraan yang tidak berjalan dengan semestinya.

d. Pilar-4: Perilaku Pengguna Jalan yang berkeselamatan

⁴⁶ Leksmono Suryo Putranto., *Op., Cit.*, halaman 181-182

Bertanggung jawab untuk meningkatkan perilaku pengguna jalan dengan mengembangkan program-program yang komprehensif termasuk di dalamnya peninggakan penegakan hukum dan pendidikan.

e. Pilar-5: penanganan korban pasca kecelakaan

Bertanggung jawab untuk meningkatkan penanganan tanggap darurat pasca kecelakaan dengan meningkatkan kemampuan pemangku kepentingan terkait, baik dari sistem ketanggap daruratan maupun penanganan korban termasuk di dalamnya melakukan rehabilitasi jangka panjang untuk korban kecelakaan.

Sebagai wujud dari pelaksanaan RUNK Jalan, setiap Provinsi diwajibkan untuk menyusun Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Provinsi (RAKLLAJ Daerah Provinsi). Dalam Pasal 27 Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2017 tentang Keselematan Lalu Lintas dan Sngkutan Jalan menyebutkan:

“Perusahaan angkutan umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dengan berpedoman pada RUNK LLAJ”

Perusahaan angkutan yang melanggar Pasal 27 akan dikenakan sanksi administratif berupa peringatan tertulis, pembekuan izin, dan pencabutan izin. Sanksi administratif berupa peingatan tertulis dikenai paling banyak 2 kali dalam jangka waktu 20 hari. Jika pemegang izin tidak melaksanakan kewajiban yaitu yang terdapat di peringatan tertulis maka dikenai pembekuan izin berupa pembekuan kartu pengawasan (dalam jangka waktu 60 hari) terdapat di dalam

Pasal 32 Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Terkait jika supir bus melakukan kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan, dalam Pasal 236 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan Lalu Lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. Tetapi perlu diketahui dalam Pasal 234 ayat (3) ialah pengecualian untuk kewajiban ganti kerugian bukan untuk tuntutan pidana, hal tersebut mesti dibuktikan melalui proses persidangan dahulu.

Menurut Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ancaman pidana bagi setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat dipidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).

Pasal 1367 ayat (1) KUHPerdara menyebutkan seseorang tidak hanya bertanggungjawab atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada dalam pengawasannya. Perlindungan supir terdapat pada Pasal 114 Undang-Undang Nomor 81 Tahun 1981 yaitu dalam hal seorang disangka melakukan tindak pidana sebelum dimulainya pemeriksaan oleh penyidik, penyidik berhak memberitahukan

kepadanya tentang haknya untuk mendapat bantuan hukum atau ia dalam perkaranya itu wajib didampingi oleh Penasihat Hukum sebagaimana dimaksud dalam Paal 56.

2. Hak dan kewajiban penumpang serta perusahaan

Hak hukum adalah hak yang bersumber, baik dari hukum maupun perjanjian itu dibedakan menjadi hak kebendaan dan hak perorangan. Adapun yang berkaitan dengan hak konsumen adalah hak konsumen sebagai manusia yaitu seorang makhluk yang berkaitan dengan hak hidup, hak mendapat keamanan.

Pada dasarnya hak bersumber dari tiga hal:⁴⁷

- a. Dari kodrat manusia yang diciptakan oleh Allah.
- b. Hak yang lahir dari hukum, yaitu hak-hak yang diberikan oleh hukum Negara kepada manusia dalam kedudukannya sebagai warga Negara/warga masyarakat.
- c. Hak yang lahir dari hubungan hukum antara seseorang dan orang lain melalui sebuah kontrak/perjanjian. Misalnya, seseorang meminjamkan mobilnya kepada orang lain, maka orang itu mempunyai hak pakai atas mobil tersebut.

1) Hak dan Kewajiban Penumpang

Presiden Amerika Serikat John F. Kennedy dalam pidatonya mengemukakan hak-hak konsumen secara umum dikenal menjadi empat hak dasar yaitu:⁴⁸

- 1) Hak memperoleh keamanan (*the right to safety*)

⁴⁷ Janus Sidabalok, *Op., Cit.* halaman, 29

⁴⁸ *Ibid.*, halaman 31

- 2) Hak memilih (*the right to choose*)
- 3) Hak mendapat informasi (*the right to be informed*)
- 4) Hak untuk didengar (*the right to be heard*)

Dalam Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen No. 8 Tahun

1999 terdapat beberapa hak-hak konsumen antara lain:

- 1) Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengonsumsi barang dan/atau jasa;
- 2) Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- 3) Hak atas informasi yang benar, jelas, jujur mengenai kondisi barang dan/atau jasa;
- 4) Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
- 5) Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa konsumen secara patut;
- 6) Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
- 7) Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- 8) Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- 9) Hak-hak yang diatur dalam ketentuan perundang perundang.

Adapun mengenai kewajiban konsumen terdapat dalam Pasal 5 Undang-

Undang Perlindungan Konsumen No. 8 tahun 1999, yaitu:

- 1) Membaca dan mengikuti petunjuk informasi dan prosedur atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan;
- 2) Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
- 3) Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati;
- 4) Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut;

Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat di Pasal 240 menyatakan bahwa korban kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapatkan pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah, ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi. Dan dalam Pasal 241 menyebutkan bahwa setiap korban kecelakaan Lalu Lintas berhak memperoleh pengutamaan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

2) Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha

Terdapat beberapa hak-hak pelaku usaha dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen No. 8 Tahun 1999 pada Pasal 6 yaitu:

- 1) Hak untuk menerima pembayaran sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai-nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- 2) Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik;
- 3) Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen;
- 4) Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- 5) Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat beberapa hak-hak dari pihak pengangkut, yaitu:

- 1) Perusahaan angkutan umum berhak untuk menahan barang yang diangkut jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian angkutan (Pasal 195 ayat (1))

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

- 2) Perusahaan angkutan umum berhak memungut biaya tambahan atas barang yang disimpan dan tidak diambil sesuai dengan kesepakatan (Pasal 195 ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
- 3) Perusahaan angkutan umum berhak menjual barang yang diangkut secara lelang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban (Pasal 195 ayat (3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
- 4) Jika barang angkutan tidak diambil oleh pengirim atau penerima sesuai dengan batas waktu yang telah disepakati, perusahaan angkutan umum berhak memusnahkan barang yang sifatnya berbahaya atau mengganggu dalam penyimpanannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (Pasal 196 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Menurut H.M.N Purwosutjipto, kewajiban-kewajiban dari pihak pengangkut adalah:⁴⁹

- 1) Menyediakan alat pengangkut yang akan digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan.

⁴⁹ Apbisma. “*Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Angkutan Umum Pengangkutan Darat*”, melalui www.apbisma.blogspot.com, diakses pada tanggal 23 April 2014

- 2) Menjaga keselamatan orang (penumpang) dan/ atau barang yang diangkutnya. Dengan demikian maka sejak pengangkut menguasai orang (penumpang) dan/atau barang yang akan diangkut, maka sejak saat itulah pihak pengangkut mulai bertanggung jawab (Pasal 1235 KUHPerdara).
- 3) Kewajiban yang disebutkan dalam Pasal 470 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang meliputi:
 - a) Mengusahakan pemeliharaan, perlengkapan atau pernakabuan alat pengangkutnya;
 - b) Mengusahakan kesanggupan alat pengangkut itu untuk dipakai menyelenggarakan pengangkutan menurut persetujuan;
 - c) Memperlakukan dengan baik dan melakukan penjagaan atas muatan yang diangkut.
 - d) Menyerahkan muatan ditempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan dalam perjanjian.

Dalam Pasal 7 Undang-Undang Perlindungan Konsumen No. 8 Tahun

1999 terdapat kewajiban pelaku usaha antara lain:

- 1) Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
- 2) Memberi informasi yang benar, jelas, jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, 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 apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Selain itu di dalam Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan terdapat beberapa kewajiban yang harus dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum, yaitu:

- 1) Menyerahkan tiket penumpang (Pasal 167 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)
- 2) Menyerahkan tanda bukti pembayaran pengangkutan untuk angkutan tidak dalam trayek (Pasal 167 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)
- 3) Menyerahkan tanda pengenal bagasi kepada Penumpang (Pasal 167 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)
- 4) Menyerahkan manifes kepada pengemudi Penumpang (Pasal 167 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)
- 5) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang dan/atau pengirim barang (Pasal 186 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)
- 6) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh Penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan (Pasal 187 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)
- 7) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan

pelayanan angkutan (Pasal 188 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

- 8) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya (Pasal 189 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

Dalam Pasal 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- 1) Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- 2) Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- 3) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Parasuraman, A., Zeithaml, V.A & Berry, L.L. (1998) menyusun variable penelitian berdasarkan 5 dimensi yang dikenal dengan istilah *SERVICE Quality (SERVQUAL)*, yaitu:⁵⁰

- 1) *Tangibles* atau bukti fisik yaitu kemampuan pengelola jasa angkutan dalam menunjukkan eksistensinya kepada pihak eksternal dalam hal fasilitas fisik meliputi perlengkapan, peralatan, teknologi, serta penampilan pegawai. Contohnya pelayanan/pemakai (pihak eksternal) jasa angkutan tersebut berupa penampilan dan kemampuan sarana dan

⁵⁰ Cut Mutiawati. *Op., Cit*, halaman 9

prasarana fisik seperti kondisi fisik bus baik berupa kondisi badan bus, tempat duduk (sarana) dan halte, terminal (prasarana) serta penampilan awak bus.

- 2) *Reliability* atau Keandalan, yaitu kemampuan pengelola angkutan umum untuk memberikan pelayanan sesuai yang dijanjikan secara akurat dan terpercaya. Kinerja harus sesuai dengan harapan pelanggan.
- 3) *Responsiveness* atau daya tanggap, yaitu suatu kemauan untuk membantu dan memberikan pelayanan yang cepat dan tepat kepada penumpang dengan penyampaian informasi yang jelas. Hal ini berkaitan dengan respons yang diberikan pengelola dan awak angkutan umum terhadap hal-hal yang dikeluhkan oleh penumpang seperti cepat dan tepat dalam menyelesaikan masalah yang timbul ataupun cepat dan tepat dalam merespons keluhan penumpang.
- 4) *Assurance* atau jaminan, hal-hal yang berkaitan dengan *assurance*/jaminan yaitu komunikasi, kredibilitas, keamanan, kompetensi, dan sopan santun. Indikatornya seperti komunikasi yang baik/efektif pengelola/awak angkutan dengan penumpang dan keahlian sopir dalam mengoperasikan angkutan umum tersebut.
- 5) *Empathy*, pengelola dan awak angkutan umum memahami kebutuhan penumpang secara spesifik seperti bertanggung jawab terhadap keamanan dan kenyamanan penumpang serta memberikan perhatian kepada penumpang selama perjalanan.

3. Pertanggung jawaban perusahaan

Tanggung jawab pengangkutan antara lain ialah bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan dan perusahaan juga bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang dan barang yang diangkut.

Dalam kaitannya dengan perlindungan konsumen khususnya menentukan tanggung jawab pelaku usaha dengan konsumen yang menderita kerugian karena produk cacat. Maka fakta-fakta sekitar peristiwa yang menimbulkan kerugian itu terlebih dahulu dikualifisir menjadi suatu perbuatan melawan hukum. Artinya dapat ditunjukkan bahwa perbuatan yang melanggar hukum, baik itu berupa pelanggaran terhadap hak-hak konsumen atau pelaku usaha yang melakukan perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukumnya sendiri, melanggar kesusilaan, ataupun telah melakukan suatu yang bertentangan dengan kepatutan dan pergaulan hidup masyarakat dalam menjalankan usahanya, khususnya kepatutan dalam hal berproduksi dan mengedarkan produknya.⁵¹

Pergantian kerugian secara langsung ini dipertegas juga pada Pasal 19 Undang-undang Perlindungan Konsumen yaitu:

- a. Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
- b. Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang dan penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- c. Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi.

⁵¹ Aulia Muthiah, *Op., Cit*, halaman 88

- d. Pemberi ganti rugi sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.
- e. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.

Berdasarkan ketentuan ini maka seseorang konsumen dapat secara langsung menghubungi pelaku usaha untuk meminta kerugian yang diderita akibat dari suatu produk baik berupa barang atau jasa.

Dalam hukum perdata, khususnya hukum perikatan/hukum perjanjian, sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya, unsur kerugian umumnya terdiri atas biaya, rugi, dan bunga. Sehubungan dengan perbuatan melawan hukum, selain kerugian materill (*economic loss*) diatas, dikenal pula kerugian inmaterill berupa *physical harm*, yaitu kerugian berupa berkurangnya kesehatan, termasuk meninggal dunia. Pedoman-pedoman besarnya ganti kerugian dalam Pasal 1246-1250 KUH Perdata sehubungan dengan wanprestasi dan perbuatan melawan hukum dapat dipedomani. Dalam hal gugatan ganti kerugian akibat dari peristiwa wanprestasi, jumlah atau besarnya ganti kerugian adalah:⁵²

- a. Sebesar kerugian yang nyata dialami oleh penggugat, yaitu kerugian yang benar-benar dialami oleh konsumen-penggugat.
- b. Sebesar kerugian yang dapat diduga, yaitu kerugian yang dapat diduga akan dialami oleh konsumen-penggugat jika pelaku usaha tidak memenuhi kewajibannya.
- c. Sebesar kerugian yang berupa akibat langsung dari wanprestasi pelaku usaha.

⁵² Janus Sidabalok, *Op., Cit*, halaman 142

- d. Sebesar ganti rugi, yakni sebesar yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan. Dalam Pasal 60 ayat (2) disebutkan bahwa sanksi administrative berupa penetapan ganti kerugian yang ditetapkan oleh Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- e. Sebesar isi perjanjian yang dibuat oleh para pihak (yang disepakati dalam transaksi konsumen).

Di Amerika Serikat, faktor-faktor yang membebaskan produsen dari tanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh konsumen meliputi:⁵³

- a. Kelalaian si konsumen penderita.
- b. Penyalahgunaan produk yang tidak terduga pada saat produk dibuat (*unforeseeable misuse*).
- c. Lewatnya jangka waktu penuntutan kedaluarsa, yaitu 6 (enam) tahun setelah pembelian, atau 10 tahun sejak barang diproduksi.
- d. Produk pesanan pemerintah pusat (federal).
- e. Kerugian yang timbul (sebagian) akibat kelalaian yang dilakukan oleh produsen lain dalam kerja sama produksi (di beberapa Negara bagian yang mengakui *joint and several liability*).

Dalam Pasal 192 ayat (1) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan:

“Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang”.

⁵³ Rosmawati., *Op., Cit*, halaman 66

Berdasarkan hal tersebut perusahaanlah yang bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang terhadap penumpang yang luka atau sampai meninggal karena akibat kecelakaan. Di lain hal perusahaan dapat membebaskan diri dari tanggung jawabnya untuk membayar ganti kerugian jika perusahaan tersebut dapat membuktikan satu dari dua hal berupa suatu kejadian yang tidak dapat dihindari atau dicegah (*overmacht*) atau kesalahan karena penumpang itu sendiri.

4. Upaya hukum bagi penumpang

Setiap konsumen yang dirugikan, dapat mengajukan pengaduan yang dilengkapi bukti-bukti yang ada, selanjutnya pengaduan tersebut akan diteliti dan diselidiki apabila mengandung unsure-unsur yang melanggar ketentuan undang-undang maka dapat ditindaklanjuti dengan upaya-upaya penyelesaian. Konsumen langsung mengadu dan menggugat pelaku usaha, bentuk penyelesaian dan besarnya ganti rugi diserahkan kepada kesepakatan pada pihak dengan syarat bahwa untuk tercapainya penyelesaian sengketa, kedua belah pihak harus mempunyai kemauan dan etika.

Salah satu alternatif penyelesaian sengketa konsumen adalah melalui jalur non litigasi yaitu forum musyawarah antara pelaku usaha dengan konsumen yang untuk mencapai kesepakatan, hal ini berdasarkan Pasal 45 ayat 2 Undang-undang Perlindungan Konsumen yaitu penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau diluar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa.

a. Penyelesaian di Luar pengadilan

Mengenai lembaga alternative penyelesaian sengketa diluar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa. Adapun alternatif penyelesaian sengketa menurut Pasal 1 ayat (10) Undang-Undang No. 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa berbunyi:

“Alternatif penyelesaian sengketa adalah lembaga penyelesaian sengketa atau beda pendapat melalui prosedur yang disepati oleh para pihak yakni penyelesaian di luar pengadilan dengan cara konsultasi, negosiasi, mediasi, konsiliasi, atau penilaian ahli”.

- 1) Konsultasi, merupakan suatu tindakan yang bersifat personal antara pihak-pihak yang bersengketa dan pihak lain yang merupakan konsultan yang memberikan pendapatnya.
- 2) Negosiasi, merupakan proses kesepakatan antara pihak-pihak yang bersengketa untuk menyelesaikan masalahnya.
- 3) Mediasi, merupakan proses pemecahan masalah yang mana tidak ada campur tangan oleh pihak luar dalam mencapai kesepakatan.
- 4) Konsiliasi, merupakan proses penyelesaian dengan cara menyerahkan kepada pihak ketiga untuk memberikan pendapatnya tentang sengketa yang akan disampaikan oleh pihak-pihak yang bersengketa.
- 5) Penilaian Ahli, merupakan pendapat hukum oleh Lembaga arbitrase.

b. Penyelesaian melalui pengadilan

Konsumen dapat mengajukan kepada Pengadilan Negeri untuk menuntut ganti rugi dari pelaku usaha, atau bila masih ada unsur pidana dapat melapor kepada polisi sebagai aparat penyidik umum. Dalam kasus perdata di Pengadilan

Negeri, pihak konsumen yang diberikan hak mengajukan gugatan menurut Pasal 46 Undang-Undang Perlindungan Konsumen adalah:

- 1) Seorang konsumen yang dirugikan atau ahli waris yang bersangkutan
- 2) Sekelompok konsumen yang mempunyai kepentingan yang sama
- 3) Lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat yang memenuhi syarat, yaitu berbentuk badan hukum atau yayasan, yang dalam anggaran dasarnya menyebutkan dengan tegas bahwa tujuan didirikannya organisasi itu adalah untuk kepentingan perlindungan konsumen dan melaksanakan kegiatan sesuai dengan anggaran dasarnya.
- 4) Pemerintah dan/atau instansi terkait jika barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau dimanfaatkan mengakibatkan kerugian materi yang besar dan/atau korban yang tidak sedikit.

Mahalnya biaya perkara tersebut bukan satu-satunya kelemahan penyelesaian sengketa melalui pengadilan sekarang ini, karena sebagaimana telah disebutkan bahwa penyelesaian sengketa melalui pengadilan secara umum mendapat kritikan, bukan hanya di Negara yang sedang berkembang seperti Indonesia, akan tetapi juga di Negara maju. Kritikan-kritikan tersebut disebabkan karena penyelesaian sengketa melalui pengadilan sangat lambat, biaya perkara yang mahal, pengadilan pada umumnya tidak responsive, putusan pengadilan tidak menyelesaikan masalah, dan kemampuan para hakim yang bersifat generalis.⁵⁴

⁵⁴ Ahmadi Miru. *Op., Cit*, halaman 169

C. Peran Dinas Perhubungan Kota Medan Terhadap Perusahaan Yang Tetap Mengoperasikan Bus Tidak Layak Jalan

1. Kriteria bus tidak layak jalan

Menurut Pasal 64 Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan laik jalan yang ditentukan berdasarkan kinerja minimal kendaraan bermotor yang paling sedikit meliputi emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, efisiensi sistem rem parker, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arahsinar lampu utama, radius putar, akurasi alat petunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, kesesuaian daya mesin peenggerak terhadap berat kendaraan.

Menurut Dinas Perhubungan Kota Medan, hal hal yang membuat bus tidak layak dijalankan ialah:⁵⁵

- a. Ban kendaraan gundul
- b. Rem tidak bagus atau bloong
- c. Lampu-lampu kendaraan mati
- d. Kursi penumpang cacat
- e. Penghapus kaca tidak berfungsi dengan baik
- f. Kaca kendaraan pecah
- g. Asap kendaraan tebal

Dalam hal pemeriksaan item tersebut diatas, Dinas Perhubungan Kota Medan memeriksa dalam kurung waktu 6 bulan sekali. Menurut Pasal 19 Peraturan

⁵⁵ Hasil Wawancara Bersama Bapak Hendrik Ginting selaku Kepala Seksi Angkutan Darat Pada Hari Senin 02 September 2019

Pemerintah No. 55 Tahun 2012 setiap kendaraan bermotor harus dilengkapi peralatan pengereman yang meliputi rem utama dan rem parker (rem tangan). Rem pada suatu kendaraan ialah hal yang cukup atau sangat berpengaruh besar terhadap kendaraan terutama kendaraan seperti Bus yang akan mengangkut banyak penumpang. Jika mobil bus tersebut rem-nya tidak berfungsi dengan baik akan sangat beresiko untuk setiap perjalanannya terutama jika di jalan yang menurun, sering kali terjadi kecelakaan mobil bus yang disebabkan karena rem pada mobil bus itu, alhasil akibat dari kecelakaan tersebut banyak yang menanggung kerugian, terutama pada penumpang. Beberapa permasalahan dalam angkutan umum di kota-kota Indonesia antara lain:⁵⁶

- a. Jumlah penumpang yang tidak sesuai dengan kapasitas angkut atau dengan jumlah angkutan yang tersedia.
- b. Kinerja pelayanan dan kinerja operasional seperti waktu tempuh yang lama, ketepatan waktu datang dan berangkat, kenyamanan, keamanan, jumlah angkutan yang beroperasi, jam pelayanan dan lain-lain yang masih rendah.
- c. Kondisi sarana dan prasarana yang masih terbatas seperti kondisi fisik angkutan umum, tempat henti (halte dan terminal), jumlah armada, jumlah rute, akses pedestrian dari dan ke tempat henti angkutan masih perlu peningkatan.
- d. Sebagaimana kota-kota besar Indonesia belum menyediakan jalur khusus untuk angkutan umum. Angkutan umum masih bercampur dengan

⁵⁶ Cut Mutiawati dkk. *Op., Cit*, halaman 2

angkutan pribadi (*mixed traffic*). Hal ini berdampak terhadap kinerja pelayanan dan operasional yaitu waktu tempuh menjadi lebih lama, *headway* yang tidak bisa dikontrol dan kenyamanan selama berada didalam angkutan umum rendah.

- e. Kebijakan pemerintah yang cenderung mendukung penggunaan angkutan pribadi seperti semakin mudah masyarakat memperoleh angkutan pribadi tanpa adanya aturan pemerintah yang mengikat terhadap pembatasan penggunaan angkutan pribadi. Akibatnya tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor meningkat tajam setiap tahun dan tidak diimbangi oleh peningkatan prasarana jalan.
- f. Kecelakaan lalu lintas. Kemacetan yang disebabkan oleh tingginya penggunaan kendaraan pribadi di jalan raya dapat meningkatkan pelanggaran lalu lintas. Pengendara cenderung mencari jalan pintas agar terbebas dari kemacetan seperti menerobos lampu lalu lintas, menggunakan jalur pedestrian dan pelanggaran lalu lintas lainnya.
- g. Perubahan iklim/*climate change* merupakan dampak dari pemanasan global yang disebabkan oleh meningkatnya emisi gas rumah kaca seperti karbondioksida (CO_2), metana (CH_4) dan dinitrogen monoksida (N_2O). salah satu sumber emisi gas rumah kaca adalah hasil pembakaran bahan bakar kendaraan bermotor.
- h. Biaya perjalanan cenderung lebih tinggi bila menggunakan angkutan umum disbanding bila menggunakan angkutan pribadi seperti sepeda motor.

- i. Rute angkutan umum yang belum menjangkau seluruh kawasan juga mengakibatkan kurangnya minat masyarakat terhadap angkutan umum. Seharusnya angkutan umum pelayanannya *door to door* sehingga memudahkan masyarakat dalam melakukan perjalanan.

2. Pengawasan dan Kendala Dinas Perhubungan Kota Medan terkait Uji Kelayakan Bus

Angkutan umum perkotaan menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki pengertian yaitu pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek tetap dan teratur. Angkutan ini disediakan untuk digunakan oleh masyarakat umum dengan dipungut bayaran.⁵⁷

Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib didaftarkan. Pendaftaran dilakukan untuk pengumpulan data dan dapat digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian pengoperasian kendaraan, penyidikan pelanggaran/kejahatan menyangkut kendaraan, perencanaan/rekayasa/menjemen lalu lintas dan angkutan jalan lain-lain.

Menurut Pasal 9 Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan oleh polisi atau pegawai negeri sipil dibidang lalu lintas dan angkutan jalan selanjutnya di Pasal 10 polisi berhak memeriksa secara berkala untuk:

⁵⁷ *Ibid.*, halaman 2

- a. Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
- b. Tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji;
- c. Fisik kendaraan bermotor;
- d. Daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau
- e. Izin penyelenggaraan angkutan.

Dalam hal Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Medan melakukan Pengawasan terhadap bus-bus di kota Medan dengan melakukan:⁵⁸

- a. Pemeriksaan dilapangan oleh tim patrol
- b. Pemeriksaan Rutin di terminal dan dijalanan dengan mobil bergerak

Dinas Perhubungan Kota Medan berpendapat bahwa kendala yang dialami petugas dalam hal uji kelayakan kendaraan kalau perusahaan angkutan sudah mendengar akan adanya razia yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan terkait ketidaklayakan kendaraan terutama bus, mereka atau perusahaan tersebut tidak mengoperasikan kendaraan yang tidak layak, jadi mereka hanya menjalankan/mengoperasikan bus yang layak atau bagus dalam hal yang lolos uji kelayakan.⁵⁹

Permasalahan-permasalahan ini menyebabkan penggunaan angkutan umum banyak didominasi oleh masyarakat yang *captive* (tidak memiliki pilihan moda lain). Masyarakat yang *choice* (yang mempunyai moda lain) cenderung

⁵⁸ Hasil Wawancara Bersama Bapak Hendrik Ginting selaku Kepala Seksi Angkutan Darat Pada Hari Senin 02 September 2019

⁵⁹ Hasil Wawancara Bersama Bapak Hendrik Ginting selaku Kepala Seksi Angkutan Darat Pada Hari Senin 02 September 2019

akan merasa lebih nyaman menggunakan angkutan pribadi yang dimilikinya dalam beraktivitas sehari-hari.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Akibat hukum jika perusahaan tetap mengoperasikan bus tidak layak jalan, Perusahaan tersebut akan dikenakan sanksi berupa sanksi administratif maupun sanksi pidana, untuk sanksi administratif jika perusahaan menjalankan atau mengoperasikan bus tidak layak jalan dikenakan sanksi berupa peringatan, pembekuan izin, sampai pencabutan izin dan untuk sanksi pidana 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
2. Perlindungan penumpang jika menaiki bus tidak layak yaitu setiap penumpang akan mendapatkan program asuransi yang dananya dihimpun dari iuran wajib yang harus dibayarkan oleh perusahaan kepada PT. Jasa Raharja. Iuran wajib tersebut didapat pada setiap penumpang yang membeli karcis angkutan (bus) lalu perusahaan angkutan (bus) tersebut menyetorkannya ke perusahaan asuransi. Hal lain juga setiap perusahaan memberikan santunan yang diderita kepada korban akibat kerugian yang dialami penumpang.
3. Peran Dinas Perhubungan Kota Medan terhadap perusahaan yang tetap mengoperasikan bus tidak layak jalan ialah Dinas Perhubungan Kota Medan akan memperingati atau menghimbau kepada perusahaan-perusahaan angkutan agar kendaraannya dibawa ke kantor pengujian

dengan cara membawa buku speksi (buku uji kendaraan bermotor) yang sesuai, selanjutnya jika buku speksi tersebut tidak dibawa maka Dinas Perhubungan Kota Medan tidak mengeluarkan izin trayek kendaraan tersebut.

B. Saran

1. Sebaiknya akan lebih baik jika pemberian sanksi terhadap perusahaan yang tidak layak jalan dipertegas agar setiap perusahaan tidak menganggap hal tersebut mudah untuk diatasi karena jika banyak perusahaan yang mengoperasikan bus tidak layak jalan otomatis akan merugikan baik itu bagi penumpang maupun perusahaan tersebut.
2. Sebaiknya dalam hal perlindungan penumpang pemerintah membuat peradilan yang terkhusus menyangkut tentang perlindungan transportasi yang terkait dengan kerugian yang dialami oleh penumpang.
3. Sebaiknya Dinas Perhubungan Kota Medan lebih memperketat pengawasan dan lebih meneliti terhadap perusahaan-perusahaan yang mengoperasikan kendaraan yang tidak layak jalan dan akan lebih baik juga lebih rutin dalam mengawasi kendaraan-kendaraan tidak layak.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdulkadir Muhammad. 2015. *Hukum Asuransi Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti
- Ahmadi Miru. 2013. *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen di Indonesia*. Jakarta:Rajawali Pers
- Andy Sri Rezky Wulandari dan Tadjuddin Nurdiyana. 2018. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta:Mitra Wacana Media.
- Cut Mutiawati, dkk. 2019. *Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Jalan Raya*. Yogyakarta:Deepublish.
- Gunardo. 2014. *Geografi Transportasi*. Yogyakarta:Ombak.
- Ida Hanifah, dkk. 2014.*Pedoman Penulisan Skripsi*. Medan: Fakultas Hukum UMSU
- Janus Sidabalok. 2014. *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Jonaedi Efendi, Johnny Ibrahim. 2016. *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Tapos: Prenadamedia Group.
- Leksmono Suryo Putranto. 2019. *Rekayasa Lalu Lintas Edisi Ketiga*. Jakarta:PT.Indeks.
- Munir Fuady. 2015. *Konsep Hukum Perdata*. Jakarta: Rajawali Pers
- Muthiah Aulia. 2018. *Hukum Perlindungan Konsumen Dimensi Hukum Postif dan Ekonomi Syariah*. Yogyakarta: PT.Pustaka Baru.
- M.N. Nasution. 2015. *Manajemen Transportasi (Ed. Keempat)*. Bogor:Ghalia Indonesia
- Rosmawati. 2018. *Pokok-pokok Hukum Perlindungan Konsumen*. Tapos: Prenadamedia Group.
- Zulham. 2013. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta:Prenada Media Group

B. Artikel, Makalah, Jurnal dan Karya Ilmiah

Bramana Arya Anindhita, Rinitami Njatrijani, Siti Mahmudah, “*Klaim Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Terhadap Angkutan Umum Non-Trayek (Studi : Kecelakaan Perusahaan Otobus “Sang Engon” dii jalan Tol Jatingaleh-Tembalang, Semarang)*”, *Diponegoro Law*. Volume 5 Nomor 3. 1-19 Juli 2016

Hasbi Muhammad, Suradi, Rinitami Njatrijani, “*Perlindungan Hukum bagi Konsumen Pengguna Jasa Angkutan Umum Bus dalam Pengangkutan Orang Berdasarkan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Undang-undang Nomor 2 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi pada PO. Di Cirebon)*”. *Diponegoro Law Review*. Volume 5 Nomor 2 Tahun 2016.

Radhy Alfian Santara. *Perlindungan Hukum Asuransi bagi Penumpang Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Yang Tidak Laik Jalan Berdasarkan Hukum Positif Di Indonesia (Studi Pada Bus AKDP Trayek Bandung-Bogor)*. Skripsi Program Studi Hukum Perdata Universitas Pasundan Bandung

C. Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

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

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

D. Internet

Anonim. “Alat Transportasi Darat Bus”, melalui www.gambar-transportasi.blogspot.com, diakses 2015 Juni

Apbisma. “Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Angkutan Umum Pengangkutan Darat”, melalui www.apbisma.blogspot.com, diakses pada tanggal 23 April 2014

DAFTAR PERTANYAAN DAN HASIL WAWANCARA

Daftar pertanyaan dan hasil wawancara ini berfungsi untuk menjawab rumusan masalah pada penelitian yang berjudul “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Yang Tidak Layak Beroperasi Di Jalan (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)”. Berikut daftar pertanyaan dan hasil wawancara untuk menjawab rumusan masalah bagaimana Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang jika menaiki bus tidak layak jalan di Kota Medan.

1. Apa faktor yang melatarbelakangi perusahaan tetap mengoperasikan bus tidak layak pakai?

Jawaban:

- Menganggap uji kelayakan terhadap bus itu tidak penting, padahal itu suatu yang akan amat penting bagi kendaraan.
- Tidak Disiplin, Tindakan bagi perusahaan yang tidak disiplin untuk pembinaan akan uji kelayakan kendaraan selalu disurati oleh Dinas Perhubungan Kota Medan. Dinas Perhubungan Kota Medan akan memberitahukan untuk mengoperasikan kendaraan yang layak jalan. Tetapi adakalanya perusahaan bekerjasama dengan petugas secara diam-diam agar kendaraan tersebut bisa dioperasikan.
- Faktor lainnya ia malas datang ke tempat pengujian kendaraan, dikarenakan dalam pengujian kelayakan kendaraan tersebut dapat menghabiskan waktu 2 jam yang dalam waktu 2 jam tersebut dapat dimanfaatkan atau digunakan yang lebih penting.

2. Ada berapa kasus perusahaan yang tetap mengoperasikan bus tidak layak jalan?

Jawaban: Di tahun 2019 yang baru tercatat di Dinas Perhubungan Kota Medan atas nama PT. Rahayu Medan Ceria dengan jumlah 48 kendaraan bus AKDP yang tidak layak jalan dari jumlah 127 dan untuk bus yang layak terdapat 79 kendaraan.

3. Apa akibat hukum bagi perusahaan yang tetap mengoperasikan bus tidak pakai/jalan?

Jawaban: Untuk Bus yang tidak layak jalan tetapi tetap dijalankan oleh perusahaan, jika diketahui Dinas Perhubungan Kota Medan maka Dinas Perhubungan Kota Medan akan menangkap dengan cara menilang kendaraan tersebut.

4. Bagaimana pertanggung jawaban perusahaan terkait penumpang yang mendapat kerugian atas ketidaklayakan bus yang dijalankan?

Jawaban: Pergantian kerugian yang dialami penumpang secara langsung ini terdapat Pasal 19 Undang-undang Perlindungan Konsumen yaitu Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Dalam Pasal 60 ayat (2) disebutkan bahwa sanksi administratif berupa penetapan ganti kerugian yang ditetapkan oleh Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

5. Apa sanksi bagi perusahaan yang tetap mengoperasikan bus tidak layak pakai?

Jawaban: Perusahaan angkutan akan mendapat sanksi administratif berupa:

- Diberi Peringatan atau yang disebut dalam Hukum Perdata ialah Somasi kepada perusahaan angkutan tersebut. Peringatan ini dilakukan sebanyak 3 kali.
- Selanjutnya jika suatu perusahaan angkutan tidak menanggapi peringatan tersebut maka Dinas Perhubungan Kota Medan akan membekukan izin trayeknya atau izin jalan suatu angkutan tersebut.
- Seterusnya jika perusahaan angkutan tersebut tidak menghiraukan peringatan ataupun pembekuan izin trayeknya, maka Dinas Perhubungan Kota Medan berhak menarik kendaraan tersebut untuk tidak bisa dioperasikan atau dijalankan.
- Jika perusahaan angkutan tersebut mau mengambil kembali kendaraan yang telah ditarik dengan Petugas Dinas Perhubungan, maka kendaraan tersebut harus melewati uji kelayakan jalan atau uji speksi.

Dalam hal ini perusahaan angkutan hanya membayar denda sebesar 20% dari upah pengujian kendaraan. Selain saksi administratif, juga dikenakan saksi pidana menurut Undang-undang No. 22 tahun 2009 Pasal 286 akan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

6. Bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang jika menaiki bus tidak layak jalan?

Jawaban: Berdasarkan Pasal 293 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pemerintah diamanatkan untuk mengembangkan program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan. Asuransi kecelakaan Penumpang diatur dalam

Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang. Dalam PP No. 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 3 angka (1) disebutkan Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya KLLAJ.

7. Prosedur apa yang dapat ditempuh jika penumpang mendapat kerugian atas perusahaan yang tetap mengoperasikan bus tidak layak pakai?

Jawaban: Penumpang dapat mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri apabila suatu perusahaan tidak beritikad baik atas suatu kerugian yang dialami penumpang. Penumpang harus membuktikan bahwasannya perusahaan memang bersalah atas apa yang dialami penumpang baik itu kerugian materil ataupun inmaterill.

8. Berapa banyak pertahunnya bus yang tidak layak jalan di kota medan?

Jawaban: Kendaraan yang tidak layak jalan bisa mencapai 20% sampai dengan 25% dari jumlah kendaraan angkutan di kota medan termasuk jugak didalamnya bus-AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi).

9. Apa saja kriteria bus tidak layak jalan?

Jawaban: Kriteria Bus yang tidak layak jalan berupa ban kendaraan gundul, rem tidak bagus atau bloong, lampu-lampu kendaraan mati, kursi penumpang cacat, Penghapus kaca tidak berfungsi dengan baik, Kaca kendaraan pecah, asap kendaraan tebal.

10. Berapa tahun sekali Dinas Perhubungan Kota Medan menguji ketidaklayakan bus?

Jawaban: Dalam pengujian ketidaklayakan bus Dinas Perhubungan Kota Medan melakukan pemeriksaan 6 (enam) bulan sekali terhadap ban, rem, dan hal lainnya didalam suatu kendaraan.

11. Bagaimana Peran Dinas Perhubungan Kota Medan terhadap perusahaan yang tetap mengoperasikan bus tidak layak jalan?

Jawaban: Peran Dinas Perhubungan Kota Medan terhadap perusahaan yang tetap mengoperasikan bus tidak layak jalan ialah Dinas Perhubungan Kota Medan akan memperingati atau menghimbau kepada perusahaan-perusahaan angkutan agar kendaraannya dibawa ke kantor pengujian.

12. Bagaimana pengawasan Dinas Perhubungan Kota Medan dalam mengawasi uji kelayakan dan apa saja hambatan?

Jawaban: Dalam hal pengawasan Dinas Perhubungan Kota Medan melakukan pemeriksaan rutin dilapangan termasuk di terminal dan dijalan oleh Tim Patroli dan mobil bergerak.

13. Bagaimana kendala Dinas Perhubungan Kota Medan dalam mengawasi uji kelayakan dan apa saja hambatan?

Jawaban: kendala yang dialami Dinas Perhubungan Kota Medan kalau perusahaan angkutan sudah mendengar akan adanya razia yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan terkait ketidaklayakan kendaraan terutama bus, mereka atau perusahaan tersebut tidak mengoperasikan kendaraan yang tidak layak,

jadi mereka hanya menjalankan/mengoperasikan bus yang layak atau bagus dalam hal yang lolos uji kelayakan.

14. Apa ada laporan terkait tentang kerugian yang dialami penumpang atas bus tidak layak jalan?

Jawaban: Belum pernah ada karena setiap kecelakaan lalu lintas atau kerugian yang dialami penumpang yang menangani hal tersebut langsung kepolisian.

15. Menurut bapak, bagaimana cara penumpang melihat bus itu layak atau tidak buat dinaiki atau dijalankan?

Jawaban: bisa dilihat dari body atau bentuk suatu kendaraan dan dari plat samping atau stiker yang ditempelkan di badan kendaraan yang tertulis masa uji berlaku kendaraan. Untuk hal lainnya sulit bagi penumpang untuk melihat layak atau tidaknya suatu kendaraan untuk beroperasi di jalan .

16. Menurut bapak, apakah pelayanan bus di medan ini sudah memenuhi hak-hak penumpang?

Jawaban: Belum, dikarenakan terkadang supir merokok hal ini tidak terpenuhinya hak kenyamanan konsumen/penumpang, juga kendaraan melebihi kapasitas (*overload*) dengan ditambahi bangku tempel dan lain sebagainya, selanjutnya kendaraan hampir rata tidak bersih, pemilik kendaraan kurang menjaga kondisi dalam kendaraan.

17. Apakah pengecekan narkoba bagi supir bus dilakukan rutin?

Jawaban: Untuk pengetesan narkoba bagi supir bus/angkutan tidak rutin dilakukan, pengecekan/pengetesan narkoba dilakukan pada event tertentu saja, misalnya menjelang lebaran.

**Mengetahui,
KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA MEDAN**

**Medan, 17 September 2019
NARASUMBER,**

**ISWAR, S.SIT, MT
PEMBINA TK. I
NIP. 19730419 199602 1 001**

HENDRIK GINTING