



**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG
ANGKUTAN UMUM
(STUDI PADA ANGKUTAN UMUM JURUSAN
JATINGALEH - UNNES)**

SKRIPSI

**Diajukan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum
pada Universitas Negeri Semarang**

Oleh

Ginanjari Hutomo Bangun

8150408104

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG**

2012

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Perrindungan Hukum Bagi Penumpang Angkutan Umum (studi pada angkutan umum jurusan jatingaleh unnes) yang ditulis oleh Ginanjar Hutomo Bangun 8150408104 telah disetujui pembimbing untuk diajukan ke Sidang Panitia Ujian Skripsi pada :

Hari :

Tanggal :

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Pujiono, SH., M.H.
NIP. 196804051998031003

Nurul Fibrianti, S.H., M.H.
NIP. 19832122008012008

Mengetahui

Pembantu Dekan Bidang Akademik

Drs. Suhadi, S.H., M.Si.
NIP. 19671116 199309 1 001

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul Perrindungan Hukum Bagi Penumpang Angkutan Umum (studi pada angkutan umum jurusan jatingaleh unnes) yang ditulis oleh Ginanjari Hutomo Bangun 8150408104 telah dipertahankan di depan Sidang Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum, Universitas Negeri Semarang pada tanggal:

Panitia:

Ketua

Sekretaris

Drs. Sartono Sahlan, M.H.
NIP. 19530825 198203 1 003

Drs. Suhadi, S.H., M.Si.
NIP. 19671116 199309 1 001

Penguji Utama

Andry Setiawan SH. M.H.
NIP. 197403202006041001

Penguji I

Penguji II

Pujiono, SH., M.H.
NIP. 196804051998031003

Nurul Fibrianti, S.H., M.H.
NIP. 19832122008012008

PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi dengan judul **PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG ANGKUTAN UMUM (Studi pada angkutan umum Jurusan jatingaleh unnes)** benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan dari karya orang lain, baik sebagian maupun seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah.

Semarang, Oktober 2012

Penulis

Ginjar Hutomo Bangun

8150408104

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

- Cita-cita yang selalu bersinar di depan saya dan memenuhi saya dengan kegembiraan hidup adalah kebaikan, keindahan, dan kebenaran. (Albert Einstein).
- Berani mencoba di kehidupan ini apa-apa yang tidak mungkin hanya
- Dunia akan menjatuhkan kita berkali-kali, tetapi kita selalu mempunyai pilihan untuk bangkit berdiri, atau tinggal diam di bawah
- Hidup adalah perjuangan. (Penulis).
- Tidak ada kata menyerah sebelum mencoba (penulis)

PERSEMBAHAN

1. Bapak dan ibu ku yang menjadi motivasi ku dalam pembuatan skripsi.
2. Teman-teman semua yang menjadi support saya
3. Almamaterku.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-NYA kepada penulis, sehingga dapat menyelesaikan skripsi

Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Angkutan Umum (studi
pada angkutan umum jurusan jatingaleh unnes) . Skripsi diajukan untuk
memperoleh gelar Sarjana Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Negeri
Semarang.

Penulis menyadari bahwa terselesaikannya penulisan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, untuk itu penulis menyampaikan terima kasih kepada :

1. Prof. Dr. H. Sudijono Sastroatmodjo M.Si. Selaku Rektor Universitas Negeri Semarang, yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menempuh studi pada Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Negeri Semarang.
2. Drs. Sartono Sahlan, M.H. Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang.
3. Pujiono, S.H., M.H. Selaku Dosen Pembimbing I yang dengan sabar dan tulus serta bersedia meluangkan banyak waktu di tengah kesibukannya untuk memberikan saran, masukan dan bimbingan kepada penulis hingga selesainya penulisan skripsi ini.
4. Nurul Fibrianti, S.H., M.H. Selaku Dosen Pembimbing II yang dengan sabar dan tulus serta bersedia meluangkan banyak waktu di tengah kesibukannya

untuk memberikan saran, masukan dan bimbingan kepada penulis hingga selesainya penulisan skripsi ini.

5. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan banyak ilmunya kepada penulis sehingga penulis mendapatkan pengetahuan yang kelak akan penulis gunakan untuk masa depan.
6. IGN Busono Wiwoho, S.H selaku kepala perusahaan asuransi Jasa Raharja Putera Semarang dan Sayudi yang telah memberikan izin dan informasi kepada penulis dalam penulisan skripsi ini.
7. Bapak dan Ibu yang tiada hentinya selalu mendoakan dan memberikan segala kasih sayang kepada penulis. Serta memberikan dukungan baik moral maupun material, agar skripsi ini dapat diselesaikan.
8. Sahabatku deni ardiansyah dan ryan yang selalu memberikan motivasi, bantuan, doa, semangat kepada penulis dan selalu bersama penuh dengan keceriaan, terima kasih untuk semuanya.
9. Semua teman-temanku Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang Angkatan 2008 dan semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan pengetahuan bagi kita semua. Amin.....

Penulis

ABSTRAK

Ginanjar Hutomo Bangun. 2012. *Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Angkutan Umum (studi pada angkutan umum jurusan jatingaleh-unnes).* Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Negeri Semarang. Pembimbing I: Pujiono, S.H.M.H, Pembimbing II: Nurul Fibrianti, S.H, M.H.

Kata Kunci: perlindungan hukum ; penumpang ; angkutan umum.

Angkutan umum merupakan fasilitas umum yang sering dijadikan alat pendukung transportasi sebagai sarana penunjang pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrial. Untuk itu penyedia jasa angkutan umum harus memperhatikan segi keamanan dan kenyamanan kendaraan mereka yang digunakan sebagai alat angkut sehingga penumpang sebagai pengguna jasa dapat terpenuhi segala hak-haknya sebagai mana mestinya tanpa merasa dirugikan karena kondisi angkutan umum yang kurang nyaman dan kurang menjaga keselamatan dari penumpang itu sendiri. Namun pada kenyataannya masih terdapat hak-hak penumpang yang terabaikan dalam hal kenyamanan dan keselamatan penumpang sebagai pengguna jasa angkutan umum sehingga penulis tertarik membuat penelitian tentang perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan umum dengan studi pada angkutan umum jurusan jatingaleh-unnes.

Permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah: (1) faktor-faktor apa yang melatarbelakangi angkutan umum mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas maksimum kendaraan? (2) mengapa penumpang angkutan umum tetap naik walaupun kondisi penuh?

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan yuridis sosiologis karena menekankan pada kualitas dan kevalidan data yang diperoleh untuk merumuskan atau menyelesaikan masalah. Penulisan hukum ini menggunakan bahan hukum primer dan sekunder. Metode yang dipakai dalam pengumpulan bahan hukum adalah studi kepustakaan dan wawancara. Bahan hukum yang telah terkumpul kemudian dianalisis menggunakan penalaran deduktif.

Hasil penelitian dan pembahasan menunjukkan bahwa kurangnya kesadaran penyedia jasa dimana disini angkutan umum dalam memperhatikan tingkat keselamatan dan kenyamanan penumpang sebagai pengguna jasa dan juga dari segi penumpang sendiri kurang mengerti bahwa hak-hak mereka untuk mendapatkan kenyamanan dan keselamatan dalam memakai jasa angkutan umum telah terabaikan.

Penelitian hukum ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi penyedia jasa angkutan umum untuk lebih memperhatikan hak penumpang sebagai pengguna jasa angkutan umum.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	ii
PENGESAHAN KELULUSAN	iii
PERNYATAAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah	7
1.3 Pembatasan Masalah.....	7
1.4 Rumusan Masalah.....	8
1.5 Tujuan Penelitian.....	8
1.6 Manfaat Penelitian.....	9
1.7 Sistem Penulisan Hukum.....	9

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan.....	11
2.1.1 Pengertian Pengangkutan	11
2.1.2 Jenis-jenis Pengangkutan	12
2.1.3 Perjanjian Pengangkutan	15
2.1.3.1 <i>Pengertian Perjanjian Pengangkutan</i>	15
2.1.3.2 <i>Asas Perjanjian Pengangkutan</i>	18

2.1.3.3	<i>Tujuan Perjanjian pengangkutan</i>	19
2.1.4	Sifat Perjanjian pengangkutan.....	20
2.1.5	Sah Perjanjian Pengangkutan	22
2.1.6	Asas-asas Hukum Perjanjian Pengangkutan	24
2.2	Tinjauan Tentang Perlindungan Hukum Bagi Penumpangangkutan umum.....	25
2.2.1	Perlindungan Hukum Angkutan Umum di Darat, Laut dan Udara.....	26
2.2.1.1	Angkutan Darat.....	26
2.2.1.2	Angkutan Laut	27
2.2.1.3	Angkutan udara.....	28
2.2.2	Persamaan Perlindungan Hukum Angkutan Umum di Darat, Laut dan Udara	30
2.3	Tinjauan Umum Tentang Angkutan Umum	32
2.3.1	Macam-macam Angkutan	32
2.3.2	Pengertian Angkutan Umum.....	33
2.3.3	Asas Angkutan Umum	34
2.4	Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan KUHD, KUHPERDATA, dan Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	37
2.4.1	Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan Kitab Undang Undang Hukum Dagang	37
2.4.2	Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan Kitab Undang Undang Hukum Perdata.....	37
2.4.3	Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	39
2.5	Tinjauan Tentang Cacat Kehendak Atas Perjanjian Pengangkut dan Penumpang.....	40
2.6	Kerangka Pemikiran.....	42

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

3.1	Dasar penelitian.....	45
3.2	Sumber Data Penelitian.....	47
3.2.1	Data Primer	47

3.2.2 Data Sekunder	49
3.3 Validitas Data.....	50
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	52
3.4.1 Dokumentasi.....	52
3.4.2 Studi Kepustakaan.....	52
3.4.3 Wawancara	53
3.5 Analisis Data	56

BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian	59
4.1.1 Subyek Penelitian.....	59
4.1.2 Faktor-faktor Yang Melatarbelakangi Angkutan Umum Mengangkut Penumpang Melebihi Batas Kapasitas Maksimum Kendaraan	62
4.1.3 Alasan Penumpang Menaiki Angkutan Umum Walaupun Dalam Kondisi Penuh.....	65
4.2 Pembahasan.....	72
4.2.1 Faktor-faktor Yang Melatarbelakangi Angkutan Umum Mengangkut Penumpang Melebihi Batas Kapasitas Maksimum Kendaraan	72
4.2.2 Alasan Penumpang Menaiki Angkutan Umum Walaupun Dalam Kondisi Penuh.....	80

BAB 5 PENUTUP

5.1 Simpulan	92
5.2 Saran	93

Daftar Pustaka.....	94
----------------------------	-----------

Lampiran-Lampiran.....	96
-------------------------------	-----------

DARTAR LAMPIRAN

1.. Lampiran Daftar Tentang Jumlah Armada Angkutan Kota Di Semarang yang di Dapat Dari Dinas Perhubungan	97
2.. Lampiran Ijin Penelitian ke Badan Kesatuan Bangsa, Politik, dan Masyarakat ...	98
3.. Lampiran Surat Ijin Penelitian Fakultas Hukum.....	100
4.. Lampiran Pedoman Wawancara Supir Angkutan	101
5.. Lampiran Pedoman Wawancara Penumpang Angkutan	103
6.. Lampiran Pedoman wawancara Dinas Perhubungan	105
7.. Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen pada Pasal 4.....	107

BAB 1

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Angkutan umum memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian, untuk menuju keberlanjutan angkutan umum memerlukan penanganan serius. Angkutan merupakan elemen penting dalam perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota, berbagai bentuk moda angkutan umum dengan karakteristik dan tingkat pelayanan yang diberikan mewarnai perkembangan sistem angkutan umum kota yang seharusnya berorientasi kepada kenyamanan dan keamanan sehingga dapat bersaing dengan angkutan pribadi (<http://www.lontar.ui.ac.id/file?file=digital/132750-T%2027804-Sistem%20bus-Pendahuluan.pdf>).

Angkutan merupakan sarana untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain yang dikehendaki, atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Angkutan terdiri dari angkutan orang dengan kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil penumpang, maupun tak bermotor dan angkutan barang. Dilihat dari kepemilikannya angkutan dibedakan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum.

Angkutan umum sebagai sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Pengguna angkutan umum ini bervariasi, mulai dari buruh, ibu rumah tangga, mahasiswa, pelajar, dan lain-lain.

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara (Salim, 1993:1).

Angkutan memegang peranan yang sangat vital karena tidak hanya sebagai alat fisik, alat yang harus membawa barang-barang yang diperdagangkan dari produsen ke konsumen, tetapi juga sebagai alat penentu harga dari barang-barang tersebut (Ichsan 1981:404).

Transportasi sebagai dasar untuk perkembangan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat dan budaya suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan (Salim, 1993:6).

Tujuan yang dicapai dalam pengembangan ekonomi ada beberapa, seperti halnya untuk meningkatkan pendapatan nasional, bidang-bidang usaha dan daerah-daerah, meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat di hasilkan para konsumen, industri dan pemerintah. Industri nasional mengembangkan diri sehingga dapat menghasilkan devisa serta men-*supply* pasaran dalam negeri dan yang terakhir untuk menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat (Salim, 1993:1-2).

Masyarakat yang melakukan kegiatan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum. Kebutuhan akan angkutan penumpang

tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*). Seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha (Salim,1993:2).

Angkutan umum harus memiliki alat pendukung yang didalamnya mencakup berbagai unsur (subsistem) sebagai berikut :

1. Ruang untuk gerak (jalan).
2. Tempat awal atau akhir pergerakan (terminal).
3. Yang bergerak (alat angkut/kendaraan dalam bentuk apapun)
4. Pengelolaan yang mengorganisasikan ketiga unsur tersebut

Unsur masing-masing yang tidak dapat hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, semuanya harus terintegrasi secara serempak dan seandainya ada salah satu saja komponen yang tidak hadir, maka alat pendukung proses perpindahan (sistem transportasi) tidak dapat bekerja dan berfungsi (Miro, 2005:5).

Era modern seperti sekarang ini masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat masih menganggap penting keberadaan angkutan umum karena sebagai alternatif masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau juga para pedagang dalam membawa barang dagangannya.

Masyarakat yang masih tergantung dengan angkutan umum ini tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai, terutama ditinjau dari kapasitas angkut sehingga akibatnya hampir semua angkutan umum yang tersedia terisi penuh dan sesak oleh penumpang. Hal ini menyebabkan para

penumpang dalam memakai jasa angkutan umum terkadang kurang nyaman karena kondisi angkutan umum yang penuh dan sesak oleh penumpang.

Kejadian-kejadian diatas dapat dikatakan bahwa transportasi saat ini sangat dibutuhkan oleh masyarakat sehingga perlu mendapatkan peningkatan kualitas pelayanan transportasi. Peningkatan kualitas disini dari sisi sarana angkutan umum sendiri seperti halnya penambahan jumlah armada angkutan umum sehingga para penumpang dalam memakai jasa angkutan umum bisa merasa nyaman dan aman dalam menggunakan angkutan umum tersebut.

Peningkatan kualitas sarana angkutan umum penting dilakukan selain untuk membuat penumpang nyaman dan aman juga demi meningkatkan minat masyarakat untuk memakai jasa angkutan umum. Selain itu perlindungan hukum bagi semua pihak yang terkait dengan sistem transportasi terutama pengguna jasa transportasi sangat penting mengingat pentingnya peran lalu-lintas dan angkutan jalan bagi kehidupan orang banyak serta sangat penting bagi seluruh masyarakat, maka pembangunan dan pengembangan prasarana dan sarana pengangkutan perlu di tata dan di kembangkan serta kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi perlu mendapatkan prioritas dan pelayanan yang baik dari pemerintah maupun penyedia jasa transportasi dan juga perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi juga harus mendapatkan kepastian.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan juga perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan

pelayanannya kepada masyarakat dan harus tetap memperhatikan kepentingan umum dan ketertiban masyarakat untuk mewujudkan sistem transportasi yang di inginkan masyarakat guna memenuhi kebutuhannya.

Pembahasan pembangunan aspek hukum transportasi tidak terlepas dari efektivitas hukum pengangkutan itu sendiri. Pengangkutan di Indonesia diatur dalam Kitab Undang Undang Hukum Perdata pada Buku Ketiga tentang perikatan, kemudian dalam Kitab Undang Undang Hukum Dagang pada Buku II titel ke V. Selain itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya Undang Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai Pengganti Undang Undang No. 14 Tahun 1992.

Kenyataannya masih sering pengemudi angkutan melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang (kerugian materiil), maupun kerugian yang secara immateriil seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang seperti tindakan pengemudi yang mengemudi secara tidak wajar dalam arti saat menjalani tugasnya pengemudi dipengaruhi oleh keadaan sakit, lelah, meminum sesuatu yang dapat mempengaruhi kemampuannya mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban.

Tindakan lainnya adalah pengemudi melakukan penarikan tarif yang tidak sesuai dengan tarif resmi, atau tindakan lain seperti menurunkan penumpang di

sembarang tempat yang dikehendaki tanpa suatu alasan yang jelas, sehingga tujuan pengangkutan yang sebenarnya diinginkan oleh penumpang menjadi tidak terlaksana dan juga adanya perilaku pengangkut yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas maksimum kendaraan.

Undang Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di berlakukan agar dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/ pengemudi) serta penumpang.

Kegiatan operasional untuk penyelenggaraan pengangkutan dilakukan oleh pengemudi atau sopir angkutan dimana pengemudi merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah pengusaha angkutan atau pengangkut.

Pengemudi dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan nilai guna masyarakat.

Realita yang ada diatas, dapat disimpulkan bahwa pelayanan angkutan umum terhadap penumpang masih sangat minim sehingga penumpang merasa dirugikan oleh ulah angkutan umum yang tidak bertanggung jawab.

Berdasarkan hal yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk mempelajari, memahami, dan meneliti secara lebih mendalam mengenai bentuk perlindungan hukum bagi penumpang angkutan umum, dan juga kerugian yang dialami oleh ulah angkutan umum yang tidak bertanggung jawab sehingga menimbulkan kerugian bagi penumpang. Selanjutnya penulis menyusunnya dalam suatu penulisan hukum yang berjudul : **“PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG ANGKUTAN UMUM (STUDI PADA ANGKUTAN UMUM JURUSAN JATINGALEH – UNNES)”**.

2. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah

1. Adanya penarikan tarif yang tidak sesuai dengan tarif resmi.
2. Penumpang angkutan umum yang diturunkan di sembarang tempat dan tidak sesuai yang dikehendaki.
3. Perilaku pengangkut yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas maksimum kendaraan.
4. Perlindungan hukum bagi penumpang yang di alami dalam menggunakan angkutan umum.

3. Pembatasan Masalah

Latar belakang masalah yang telah dibahas diatas, maka perlu kiranya masalah yang akan diteliti harus dibatasi, pembatasan masalah dalam penelitian

ditujukan agar permasalahan tidak terlalu luas sehingga dapat lebih fokus dalam pelaksanaan dan pembahasannya.

Dalam penelitian ini, penulis membatasi permasalahan pada perlindungan hukum bagi penumpang angkutan umum dan juga terhadap perilaku pengangkut yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas maksimum kendaraan.

4. Rumusan Masalah

Permasalahan yang diteliti agar menjadi lebih jelas dan penulisan penelitian hukum mencapai tujuan yang diinginkan maka perlu disusun rumusan masalah yang telah diidentifikasi, maka dapat dirumuskan permasalahan penelitian sebagai berikut :

1. Faktor faktor apa yang melatarbelakangi angkutan umum mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas maksimum kendaraan?
2. Mengapa penumpang tetap menaiki angkutan umum walaupun dalam kondisi penuh?

5. Tujuan Penelitian

Kegiatan penelitian ini dilakukan oleh penulis agar dapat menyajikan data yang akurat sehingga dapat memberi manfaat dan mampu menyelesaikan masalah. Berdasarkan hal tersebut, maka penelitian mempunyai tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang melatarbelakangi angkutan umum mengangkut penumpang melebihi kapasitas kendaraan yang telah ditentukan.

2. Untuk mengetahui hal-hal yang membuat penumpang tetap merasa nyaman naik angkutan umum walaupun dalam kondisi penuh.

6. Manfaat Penelitian

Penulis berharap bahwa kegiatan penelitian dalam penulisan hukum ini akan bermanfaat bagi penulis dan para pembaca. Adapun manfaat yang diharapkan penulis dapat diperoleh dari penulisan hukum ini antara lain :

1. Untuk menambah pengetahuan penulis tentang faktor yang melatarbelakangi angkutan umum mengangkut penumpang melebihi kapasitas.
2. Penulis dapat mengetahui alasan penumpang yang tetap naik angkutan umum walaupun dalam kondisi penuh.

7. Sistematika Penulisan Hukum

Untuk memberikan gambaran yang menyeluruh mengenai penelitian yang akan dilakukan oleh penulis, perlu kiranya untuk mengetahui pembagian sistematika penulisan hukum ini. Secara keseluruhan, penulisan hukum ini terbagi atas empat bab yang masing-masing terdiri atas beberapa sub bab sesuai dengan pembahasan dan substansi penelitiannya. Adapun sistematika dalam penulisan hukum ini adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini dikemukakan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, identifikasi masalah, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan hukum.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab kedua ini membahas mengenai Kerangka Teoritis dan Kerangka Pemikiran.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ketiga ini berisikan tentang metode-metode yang digunakan penulis guna memperoleh data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab keempat ini membahas tentang hasil penelitian dan pembahasan yang dilakukan oleh penulis tentang

PENUMPANG ANGKUTAN UMUM (STUDI PADA ANGKUTAN
UMUM JURUSAN JATINGALEH

BAB V : PENUTUP

Bab ini sebagai bagian akhir dari penulisan penelitian mengenai simpulan dan saran.

DAFTAR PUSTAKA**LAMPIRAN**

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan

2.1.1 Pengertian Pengangkutan

Keberadaan kegiatan pengangkutan tidak dapat dipisahkan dari kegiatan atau aktivitas kehidupan manusia sehari-hari. Pengangkutan menurut H.M.N Purwosutjipto tentang pengangkutan adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sedangkan pengertian pengangkutan menurut Kitab Undang undang Hukum Dagang dalam Pasal 466 titel VA, buku II tentang pengangkutan barang adalah orang yang baik karena penggunaan penyediaan kapal menurut waktu (carter waktu) atau penggunaan penyediaan kapal menurut perjalanan (carter perjalanan), baik dengan suatu persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui laut (Utari 1994 : 6).

Pengangkutan menurut Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Pengangkutan adalah suatu proses kegiatan yang memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan guna membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atas penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan

(http://eprints.undip.ac.id/16097/1/ACHMAD_DWI_HERİYANTO,_SH.pdf&ei=a2eNUP3wMo7krAfc2IH4).

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan. Dari pengertian di atas dapat diketahui bahwa pihak dalam perjanjian pengangkut adalah pengangkut dan pengirim (<http://argawahyu.blogspot.com/2011/06/hukumpengangkutan>).

Berdasarkan definisi-definisi tersebut dapat diketahui bahwa pengangkutan adalah suatu proses kegiatan perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat menggunakan alat pengangkutan yang berupa kendaraan.

2.1.2 Jenis-jenis pengangkutan

Abbas Salim membagi jenis-jenis pengangkutan pada umumnya berdasarkan pada jenis alat angkut yang dipergunakan dan keadaan geografis yang menjadi wilayah tempat berlangsungnya kegiatan pengangkutan.

Jenis-jenis pengangkutan pada umumnya terdiri dari :

1. Pengangkutan Darat

Pengangkutan melalui darat berlaku ketentuan-ketentuan umum yang tercantum dalam Kitab Undang Undang Hukum Dagang bagian II buku I titel V, sehingga ketentuan mengenai :

1. Surat Angkutan (Pasal 90 Kitab Undang Undang Hukum Dagang).
2. Kewajiban-kewajiban pihak pengangkut (Pasal 91 dan Pasal 92 Kitab Undang Undang Hukum Dagang).
3. Ganti Rugi (Pasal 93 Kitan Undang Undang hukum Dagang).
4. Penolakan penerimaan barang-barang (Pasal 94 Kitab Undang Undang Hukum Dagang).
5. Kadaluarsa gugatan (Pasal 95 Kitab Undang Undang Hukum Dagang).
6. Kedudukan pengusaha kendaraan umum (Pasal 96 Kitab Undang Undang Hukum Dagang) (Ichsan 1981 : 423).

Transportasi darat terdiri dari 3 macam yaitu angkutan jalan raya, angkutan kereta api, angkutan sungai, danau dan penyeberangan (Salim1993 :102).

2. Pengangkutan Laut

Hukum pengangkutan di laut adalah bagian atau lingkungan keperdataan dari hukum laut karena apabila kita berbicara tentang hukum laut hal ini tidak hanya terbatas pada lingkungan hukum privatnya saja tetapi juga meliputi hal-hal termasuk lingkungan hukum publik dari hukum laut itu (Ichsan 1981:460).

Fungsi angkutan laut adalah pengoperasian pelayaran dalam negeri dan luar negeri dengan menaikkan kualitas pelayanan jasa-jasa angkutan, dalam bidang operasi meningkatkan produktivitas angkutan laut,

penyediaan fasilitas pelabuhan untuk berlabuh kapal-kapal dan dalam operasional angkutan laut sasaran utama ialah pemerataan ekonomi nasional dalam pembangunan (Salim 1993:102).

3. Pengangkutan udara

Fungsi angkutan udara adalah sebagai penyedia jasa angkutan udara serta meningkatkan pelayanan, peningkatan armada atau pesawat udara serta menjaga keselamatan penumpang selaku pemakai jasa dan pengembangan jasa-jasa angkutan udara atas dasar pertumbuhan ekonomi (Salim 1993:102).

Kemajuan komunikasi antar negara maka soal hubungan melalui udara menjadi sangat meningkat yang menumbuhkan hubungan hukum lalu lintas udara nasional yang berciri internasional, bahkan dapat dikatakan hukum nasional lalu lintas udara hanya merupakan penerapan dan penyesuaian dari hukum lalu lintas internasional yang dimuat dalam berbagai perjanjian antar negara.

Sumber hukum yang utama dari ketentuan-ketentuan mengenai pengangkutan udara adalah perjanjian yang diadakan di warsawa yang penerapannya di indonesia diatur dalam *ordonnantie* pengangkutan udara dan di indonesia mulai berlaku sejak tanggal 1 mei 1939 (Ichsan 1981: 443).

2.1.3 Perjanjian Pengangkutan

2.1.3.1 Pengertian perjanjian pengangkutan

Sri Soedewi Masjehoen Sofwan menyebutkan bahwa perjanjian itu diri

Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian di mana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke lain tempat, sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya (Subekti 1985:221).

Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan nama satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih (Pasal 1313 Kitab Undang Undang Hukum Perdata).

Perjanjian pengangkutan merupakan timbal balik dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dan pengiriman barang membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama.

Perjanjian pengangkutan menimbulkan akibat hukum bagi pelaku usaha dan penumpang sebagai hal yang dikehendaki oleh kedua belah pihak. Perjanjian sepihak dan perjanjian timbal balik dikenal sebagai pembeda/pembagian perjanjian karena menimbulkan hak dan kewajiban para pihak maka perjanjian pengangkutan disebut perjanjian timbal balik,

yaitu konsumen mendapat hak layanan pengangkutan dengan kewajiban membayar biaya pengangkutan, penyelenggara angkutan, memperoleh hak menerima pembayaran jasa pengangkutan dengan kewajiban menyelenggarakan pelayanan angkutan.

Perjanjian pengangkutan perlu mendapatkan pengaturan yang memadai dalam Undang undang Hukum Perikatan yang mana diketahui dalam B.W. kita tidak terdapat pengaturannya tentang perjanjian ini yang dapat dianggap sebagai peraturan induknya (Subekti 1984:47).

Pengangkutan pada hakekatnya sudah diliputi oleh Pasal dari hukum perjanjian dalam B.W. akan tetapi oleh Undang Undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bermaksud untuk kepentingan umum, membatasi kemerdekaan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan yaitu meletakkan berbagai kewajiban pada pihak si pengangkut (Subekti 1985:222).

Perjanjian pengangkutan baik dalam bagian ke-2 dan ke-3 Titel V buku I maupun di dalam titel V, VA dan VB buku II Kitab Undang Undang Hukum Dagang tersebut tidak dijumpai definisi atau pengertian mengenai perjanjian pengangkutan pada umumnya (Utari 1994:7).

Kitab Undang Undang Hukum Dagang dalam title V buku II terdapat batasan pengertian mengenai perjanjian penggunaan penyediaan kapal menurut waktu (carter waktu) dan perjanjian penggunaan penyediaan kapal menurut perjalanan (carter perjalanan), yang termuat di dalam Pasal 453 ayat (1) dan ayat (2) kitab Undang Undang Hukum

Dagang. Perjanjian ini merupakan perjanjian pengangkutan yang bersifat khusus. Hal ini dapat dibuktikan di dalam Pasal 466 Kitab Undang Undang Hukum Dagang tentang pengangkutan barang dan Pasal 521 Kitab Undang Undang Hukum Dagang tentang pengangkutan orang (Utari 1994:7-8).

Pengertian umum tentang perjanjian pengangkutan adalah sebagai sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima, pengirim atau penerima, penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk (Utari 1994:9).

Perjanjian pengangkutan tidak di syaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persesuaian kehendak (*konsensus*) sehingga dapat di artikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (*konsensus*) diantara para pihak. Dalam praktek sehari-hari, dalam pengangkutan darat terdapat dokumen yang disebut dengan surat muatan (*vracht brief*) seperti dimaksud dalam pasal 90 Kitab Undang Undang Hukum Dagang.

Pengangkutan melalui laut terdapat dokumen konosemen yakni tanda penerimaan barang yang harus diberikan pengangkut kepada pengirim barang. Dokumen tersebut bukan merupakan syarat mutlak tentang adanya perjanjian pengangkutan karena tidak adanya dokumen tersebut tidak membatalkan perjanjian pengangkutan yang telah ada (Pasal 454,504 dan 90 Kitab Undang Undang Hukum Dagang). Jadi dokumen-dokumen

tersebut tidak merupakan unsur-unsur dari perjanjian pengangkutan (<http://argawahyu.blogspot.com/2011/06/hukumpengangkutan.htm>).

2.1.3.2 Asas perjanjian pengangkutan

Ada empat asas pokok yang mendasari perjanjian pengangkutan:

1. Asas Konsensual

Asas ini tidak mensyaratkan bentuk perjanjian angkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Dalam kenyataannya, hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara dibuat secara tidak tertulis, tetapi selalu didukung dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan diantara pihak-pihak itu ada.

Perjanjian pengangkutan tidak dibuat tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan dalam Undang Undang. Mereka hanya menunjuk atau menerapkan ketentuan Undang Undang.

2. Asas Koordinasi

Asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan walaupun perjanjian pengangkutan

pada perjanjian perburuan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan.

3. Asas Campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpan barang dari pengirim kepada pengangkut, dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut dan jika dalam perjanjian pengangkutan tidak diatur lain, maka diantara ketentuan ketiga jenis perjanjian itu dapat diberlakukan karena hal ini ada hubungannya dengan asas konsensual.

4. Asas Tidak Ada Hak Retensi

Penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan. Penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkut sendiri, misalnya penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang (<http://folorensus.blogspot.com/2008/07/hukum-tentang-perjanjian-pengangkutan.html>).

2.1.3.3 Tujuan perjanjian pengangkutan

Perjanjian pengangkutan mempunyai tujuan untuk melindungi hak dari penumpang yang kurang terpenuhi oleh ulah para pelaku usaha angkutan umum karena dengan adanya perjanjian pengangkutan maka memberikan jaminan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang mengadakan perjanjian.

Kitab Undang Undang Hukum Perdata Pasal 1338 ayat (3) telah memberikan suatu asas keadilan yaitu asas pelaksanaan perjanjian secara itikad baik jaminan keadilan itu juga di pedomani pada Pasal 1337 Kitab

Undang Undang Hukum Perdata bahwa suatu perjanjian akan dapat dibatalkan jika bertentangan dengan Undang Undang Kesusilaan yang baik dan atau ketertiban umum.

Perjanjian pengangkutan dibuat agar maka para pelaku usaha angkutan umum harus bertanggung jawab atas apa yang terjadi sewaktu-waktu terhadap penumpang karena menyangkut penumpang melebihi kapasitas.

Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 192 ayat (1) ka pelaku usaha angkutan umum merugikan penumpang maka pelaku usaha angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita seperti meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang.

2.1.4 Sifat Perjanjian Pengangkutan

Pengangkutan barang dan atau orang itu merupakan suatu pekerjaan tertentu yang harus dilaksanakan oleh pengangkut dan atas terselenggarakannya pengangkutan oleh karena itu pengangkut berhak atas pembayaran upah.

Perjanjian pengangkutan pada umumnya dalam hubungan hukum antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan berkedudukan sama tinggi dan sama rendah, atau bersifat sederajat. Hal ini tidak seperti dalam perjanjian perburuhan di mana dua belah pihak tidak sama tinggi yaitu majikan mempunyai kedudukan yang lebih tinggi dari pada buruh (Utari 1994 : 9).

Mengenai sifat hukum perjanjian pengangkutan terdapat beberapa pendapat, yaitu :

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

Perjanjian pengangkutan mempunyai sifat adalah perjanjian timbal balik yang artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban sendiri-sendiri dimana pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengiriman berkewajiban untuk membayar uang angkutan (<http://argawahyu.blogspot.com/2011/06/hukum-pengangkutan.html>).

2.1.5 Sah Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan dalam pengangkutan barang maupun penumpang antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan dapat disebutkan empat syarat sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 Kitab Undang Undang Hukum Perdata, yaitu :

1. Adanya kesepakatan antara para pihak.
2. Adanya kecakapan untuk membuat sebuah perjanjian.
3. Suatu hal tertentu.
4. Suatu sebab yang halal.

Syarat yang pertama dan kedua adalah syarat yang menyangkut subyeknya, sehingga disebut syarat subyektif, yaitu syarat yang harus dipenuhi oleh subyek perjanjian (sepakat dan cakap) seperti disebutkan dalam Pasal 1330 Kitab Undang Undang Hukum Perdata, tak cakap untuk membuat suatu perjanjian adalah orang-orang yang belum dewasa, mereka yang ditaruh di bawah pengampuan.

Undang Undang telah melarang membuat perjanjian terhadap dua syarat terakhir mengenai obyeknya atau syarat obyektif, yaitu syarat yang harus dipenuhi oleh subyek perjanjian (hal tertentu dan sebab yang halal) sesuai dengan Pasal 1332 Kitab Undang Undang Hukum Perdata menyebutkan hanya barang-barang yang dapat diperdagangkan saja dapat menjadi pokok suatu perjanjian.

Kitab Undang Undang Hukum Perdata Menurut Pasal 1338 ayat (1) menjelaskan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang Undang bagi mereka yang membuatnya.

Perjanjian tidak dapat ditarik kembali, selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh Undang Undang dinyatakan cukup untuk itu dan suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Perjanjian kedua belah pihak adalah sah dan para pihak wajib melaksanakan hak dan kewajibannya, apabila syarat sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1320 Kitab Undang Undang Hukum Perdata terpenuhi dan apabila persyaratan sebagaimana disebutkan angka 1 dan 2 tidak dapat dipenuhi oleh penumpang, maka perjanjian dapat dibatalkan dan apabila tidak terpenuhinya syarat angka 3 dan 4 maka perjanjian batal demi hukum.

Pihak dalam perjanjian yang mana salah satunya melakukan wanprestasi (melalaikan kewajiban) maka pihak lain yang dalam hal ini adalah pihak yang merasa dirugikan berhak mengajukan gugatan pembatalan perjanjian atas kelalaian pihak yang melalaikan kewajibannya.

Menurut sistem hukum yang berlaku di Indonesia dewasa ini, untuk mengadakan perjanjian pengangkutan barang-barang atau penumpang tidak disyaratkan harus secara tertulis, sesuai dengan empat syarat yang disebutkan di atas. Jadi, cukup diwujudkan dengan persetujuan kehendak secara lisan saja maka dapat disimpulkan bahwa perjanjian pengangkutan itu bersifat konsensual (Utari 1994:12-13).

2.1.6 Asas Asas Hukum Perjanjian Pengangkutan

Pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang Undang Hukum Perdata menyebutkan semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang Undang bagi mereka yang membuatnya, sehingga dengan asas itu hukum perjanjian menganut sistem terbuka, yang memberi kesempatan bagi semua pihak untuk membuat suatu perjanjian ketentuan di atas memberikan jaminan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang mengadakan perjanjian.

Kitab Undang Undang Hukum Perdata Pasal 1338 ayat (3) telah memberikan suatu asas keadilan yaitu asas pelaksanaan perjanjian secara itikad baik jaminan keadilan itu juga dipedomani pada Pasal 1337 Kitab Undang Undang Hukum Perdata bahwa suatu perjanjian akan dapat dibatalkan jika bertentangan dengan Undang Undang Kesusilaan yang baik dan atau ketertiban umum.

Asas-asas hukum perjanjian meliputi :

1. Asas kebebasan berkontrak

Setiap orang bebas menentukan isi dan syarat yang digunakan dalam suatu perjanjian yang diambil untuk mengadakan atau tidak mengadakan suatu perjanjian (Pasal 1338 Kitab Undang Undang Hukum Perdata).

2. Asas konsesualisme

Dengan adanya konsesualisme Kontrak dikatakan telah lahir jika telah ada kata sepakat atau persesuaian kehendak diantara para pihak yang membuat.

3. *Asas pacta sunt servanda*

Keseimbangan hak dan kewajiban antara kedua belah pihak seimbang, maka asas kepastian hukum ini dapat dicapai semua perjanjian yang dibuat secara sah, berlaku sebagai Undang Undang bagi mereka yang membuatnya (Pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang Undang Hukum Perdata) dan pihak ketiga wajib menghormati perjanjian yang dibuat oleh para pihak artinya tidak boleh mencampuri isi perjanjian.

4. Asas kepribadian

Pada umumnya tak seorang dapat mengikatkan diri atas nama sendiri atau meminta ditetapkan suatu janji dari pada untuk dirinya (Pasal 1315 Kitab Undang Undang Hukum Perdata) bila dibuat maka pihak ketiga tidak rugi dan mendapat manfaat karenanya. Pada dasarnya seseorang dapat minta ditetapkan dirinya sendiri kecuali Pasal 1317 Kitab Undang Undang Hukum Perdata yaitu janji untuk pihak ke-3 (ketiga).

2.2 Tinjauan Tentang Perlindungan Hukum Bagi Penumpang angkutan umum

Perlindungan hukum bagi penumpang adalah suatu masalah yang besar dengan persaingan global yang terus berkembang sehingga perlindungan hukum sangat dibutuhkan dalam persaingan global (Barkatullah, 2010:23).

Undang Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 192 ayat (1) menjelaskan bahwa 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.

Dilihat dari aspek perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan, keadaan demikian sangat tidak ideal dan dalam praktek merugikan bagi konsumen, karena pada tiap kecelakaan alat angkutan darat tidak pernah terdengar dipermasalahkannya tanggung jawab pengusaha kendaraan angkutan umum (Suherman, 2000 :163).

2.2.1 Perlindungan hukum angkutan umum di darat, laut dan udara

2.2.1.1 Angkutan Darat

Perlindungan hukum bagi penumpang angkutan umum di darat telah di atur dalam Undang Undang No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan tersebut yang menjadi pedoman untuk melindungi kepentingan penumpang jika hak nya ada yang dilanggar oleh penyedia jasa angkutan umum. Seperti pada pasal 234 ayat (1) Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang secara garis besar menjelaskan bahwa pihak penyedia jasa angkutan umum wajib bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang yang diakibatkan oleh kelalaian pengemudi.

Pada prinsip-prinsip tanggung jawab ada salah satu disebutkan dimana prinsip tersebut di jelaskan pada Pasal 24 UndangUndang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan bahwa pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila

ia dapat membuktikan bahwa kerugian bukan timbul karena kesalahannya (Suherman 2000:167).

2.2.1.2 Angkutan Laut

Pengangkutan penumpang laut, udara dan darat ada dua macam tanggung jawab menurut hukum (TJH) yang dipikul oleh pengangkut, yaitu :

1. TJH terhadap penumpang yaitu menyangkut kecelakaan penumpang selama perjalanan yang disebabkan oleh kecelakaan alat angkut yang menyebabkan penumpang korban (luka-luka, cacat, meninggal).
2. TJH terhadap pihak ketiga (bukan penumpang), yaitu yang menyangkut kecelakaan pihak ketiga yang disebabkan oleh pengangkut yang bersangkutan.

Pengangkut bertanggung jawab atas kecelakaan itu, maka pengangkut harus membayar ganti rugi kepada penumpang maupun non penumpang yang menderita kecelakaan sedangkan bila terjadi kecelakaan yang tidak mungkin dihindari oleh pihak pengangkut seperti kapal laut mengalami kecelakaan atau tenggelam yang disebabkan oleh angin topan dan gelombang besar maka pengangkut bebas dari tanggung jawab untuk membayar ganti kerugian kepada penumpang yang menjadi korban kecelakaan (Purba 2000:331).

Melihat hal tersebut pentingnya adanya jaminan sosial seperti asuransi kerugian jasa raharja agar penumpang yang mengalami kecelakaan dapat menerima sumbangan yang mana di pungut dari para penumpang (iuran)

dan sumbangan dari para pemilik kendaraan dalam mewujudkan pemberian jaminan sosial (purba 2000:332).

Perjalanan penumpang diwajibkan membayar iuran, yang disebut iuran *Wajib*, yang dimaksudkan sebagai suatu pertanggungan kecelakaan selama dalam perjalanan karena dengan membayar iuran wajib maka jika terjadi kecelakaan penumpang memperoleh santunan.

Iuran wajib besarnya berbeda-beda menurut jenis alat angkutan penumpang umum yang ditumpangi sedangkan besarnya santunan asuransi yang diberikan sama yaitu santunan asuransi kematian bagi ahli waris korban yang meninggal dunia, santunan asuransi untuk penggantian perawatan dan pengobatan sesuai dengan kuitansi asli dari rumah sakit, dokter dan apotik dan santunan asuransi untuk cacat tetap sesuai sifat atau tingkat cacat tetapnya menurut keterangan atau penetapan dokter yang berwenang.

Memungut iuran wajib dari para penumpang untuk setiap perjalanan ditugaskan kepada pengelola alat pengangkutan umum yang bersangkutan dan biasanya disatukan dengan sewa pengangkutan (harga tiket), kemudian iuran wajib yang dipungut itu disetorkan oleh pengangkut kepada PT Jasa Raharja (purba 2000:333).

2.2.1.3 Angkutan Udara

Pengangkutan yang ada di Indonesia terdiri dari pengangkutan darat, laut dan udara. Pengangkutan udara dalam Ordonansi pengangkutan Udara

(OPU) dipergunakan suatu istilah pengangkut sebagai salah satu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Dalam konvensi Warsawa 1929, menyebut pengangkut udara dengan istilah *carrier*, akan tetapi konvensi Warsawa tidak memberitahu suatu batasan atau definisi tertentu tentang istilah pengangkut udara atau *carrier* ini.

Pengangkutan udara adalah orang atau badan hukum yang mengadakan perjanjian angkutan untuk mengangkut penumpang dengan pesawat terbang dan dengan menerima suatu imbalan.

Pengangkutan udara diatur dengan Undang Undang No 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan. Angkutan udara diadakan dengan perjanjian pengangkutan antara pihak penumpang dan tiket penumpang atau tiket bagasi merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan (<http://mell-benu.blogspot.com/2012/04/buku-ajar-hukum-pengangkutan.html>).

Achmad Ichsan menyebutkan bahwa pada Pasal pokok dari Ordonansi Pengangkutan Udara mengenai tanggung jawab pengangkutan udara dalam hal pengangkutan penumpang adalah Pasal 24 ayat (1) yang berbunyi :
akibat
dari luka-luka atau jelas pada tubuh yang diderita oleh penumpang yang bila terjadi kecelakaan yang menimbulkan kerugian itu ada hubungannya, dengan pengangkutan udara dan terjadi di atas pesawat terbang atau selama melakukan suatu tindakan dalam hubungan dengan naik ke atau turun dari

Pengangkut udara dianggap selalu bertanggung jawab, asal dipenuhi syarat-syarat yang ditentukan dalam Pasal itu, syarat-syarat itu adalah sebagai berikut :

1. Adanya kecelakaan yang terjadi.
2. Kecelakaan ini harus ada hubungannya dengan pengangkutan udara.
3. Kecelakaan ini harus terjadi di atas pesawat terbang atau selama melakukan suatu tindakan yang berhubungan dengan naik ke atau turun dari pesawat terbang.

Undang Undang No. 15 tahun 1992 Tentang Penerbangan ada Pasal yang mengatur tentang tanggung jawab yang diatur dalam Pasal 43 ayat (1)

angkutan bertanggung jawab atas :

1. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut.
2. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut.
3. Keterlambatan angkutan penumpang dan atau barang yang diangkut apabila terkait hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.

2.2.2 Persamaan perlindungan hukum angkutan umum di darat, laut dan udara

Perlindungan hukum angkutan umum baik di darat, laut maupun udara mempunyai aturan-aturan yang melindungi hak dari penumpang sebagai pemakai jasa, agar jika terjadi suatu hal yang menyebabkan kerugian dapat meminta pertanggung jawaban kepada penyedia jasa angkutan umum itu sendiri.

Achmad ichsan merangkum peraturan khusus untuk tiap-tiap jenis pengangkutan yang diatur di dalam:

1. Pengangkutan Darat

1) Ketentuan di luar Kitab Undang Undang Hukum Dagang/ Kitab Undang Undang Hukum Perdata, terdapat di dalam:

1. Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah dirubah dengan Undang Undang No. 9 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Pengangkutan Laut

1. Kitab Undang Undang Hukum Dagang yaitu pada:

- 1) Buku II Bab V Tentang Perjanjian Carter Kapal.
- 2) Buku II Bab VA Tentang Tentang Pengangkutan barang-barang.
- 3) Buku II Bab V B Tentang Pengangkutan Orang.

2. Ketentuan lainnya dapat ditemukan pada:

- 1) Undang Undang Nomor 22 Tahun 1992 Tentang Pelayaran
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 Tentang kepelabuhan.
- 4) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan dan Penguasaan Angkutan Laut.

3. Pengangkutan udara; ketentuan peraturan perundang-undangan nasional yang mengatur tentang angkutan udara, antara lain:

- 1) Undang Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan.
- 2) Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 (*luchtervoerordonantie*) Tentang Tanggung Jawab pengangkut udara.
- 3) Peraturan pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara.

Aturan-aturan di atas dapat menjadi landasan hukum jika terjadi kecelakaan penumpang selama perjalanan yang disebabkan oleh kecelakaan alat pengangkut yang menyebabkan penumpang korban (luka,cacat,kematian), pengangkut wajib

bertanggung jawab atas kecelakaan itu, maka pengangkut harus membayar ganti rugi kepada penumpang.

2.3 Tinjauan Tentang Angkutan Umum

2.3.1 Macam-Macam Angkutan

Abbas Salim membagi angkutan yang digunakan yang dapat di klasifikasikan menurut unsur-unsur operasional dalam beberapa golongan seperti :

1. Angkutan Darat

Angkutan darat terdiri dari 3 macam yaitu angkutan jalan raya, angkutan kereta api, angkutan sungai, danau dan penyeberangan (Abbas Salim1993 :102).

2. Angkutan Laut

Hukum pengangkutan di laut adalah bagian atau lingkungan keperdataan dari hukum laut karena apabila kita berbicara tentang hukum laut hal ini tidak hanya terbatas pada lingkungan hukum privatnya saja tetapi juga meliputi hal-hal termasuk lingkungan hukum publik dari hukum laut itu (Ichsan 1981:460).

Angkutan laut mempunyai fungsi untuk pengoperasian pelayaran dalam negeri dan luar negeri dengan menaikkan kualitas pelayanan jasa-jasa angkutan, dalam bidang operasi meningkatkan produktifitas angkutan laut, penyediaan fasilitas pelabuhan untuk berlabuh kapal-kapal dan dalam operasional angkutan laut sasaran utama ialah pemerataan ekonomi nasional dalam pembangunan (Salim 1993:102).

3. Angkutan udara

Angkutan udara mempunyai fungsi sebagai penyedia jasa angkutan udara serta meningkatkan pelayanan, peningkatan armada atau pesawat udara serta menjaga keselamatan penumpang selaku pemakai jasa dan pengembangan jasa-jasa angkutan udara atas dasar pertumbuhan ekonomi (Salim 1993:102).

Kemajuan komunikasi antar negara maka soal hubungan melalui udara menjadi sangat meningkat yang menumbuhkan hubungan hukum lalu lintas udara nasional yang berciri internasional, bahkan dapat dikatakan hukum nasional lalu lintas udara hanya merupakan penerapan dan penyesuaian dari hukum lalu lintas internasional internasional yang dimuat dalam berbagai perjanjian antar negara.

Sumber hukum yang utama dari ketentuan-ketentuan mengenai

dalam *ordonnantie* pengangkutan udara. Di Indonesia mulai berlaku sejak tanggal 1 Mei 1939 (Ichsan 1981: 443).

2.3.2 Pengertian Angkutan umum

Pengertian angkutan menurut Undang Undang Lalu Lintas Dan Angkutan jalan yaitu perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Angkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan/barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan) kendaraan

yang harus diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan dengan jumlah barang maupun orang yang memerlukan angkutan (<http://www.kajianpustaka.com/2012/10/lalu-lintas-dan-angkutan.html>).

Angkutan umum adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan untuk umum dengan dipungut bayaran (<http://kardady.wordpress.com/2012/07//angkutan-umum>).

Warpani (1990:23), menyatakan bahwa angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau membayar. Juga dikatakan bahwa yang termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.

Angkutan umum ada untuk tujuan menyelenggarakan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat dan ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, nyaman, cepat dan murah (Warpani, 1990:23).

2.3.3 Asas Angkutan Umum

Ada beberapa asas-asas dalam angkutan umum :

1. Asas Koordinasi

Asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan walaupun perjanjian pengangkutan merupakan asas subordinasi antara buruh dan majikan pada perjanjian perburuan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan.

2. Asas Campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpan barang dari pengirim kepada pengangkut, dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Jika dalam perjanjian pengangkutan tidak diatur lain, maka diantara ketentuan ketiga jenis perjanjian itu dapat diberlakukan. Hal ini ada hubungannya dengan asas konsensual.

3. Asas Tidak Ada Hak Retensi

Penggunaan hak retensi sangat bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan karena penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkut sendiri seperti penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang (<http://folorensus.blogspot.com/2008/07/hukum-tentang-perjanjian-pengangkutan.html>).

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan.

Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar.

Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara (<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/20468/3/Chapter%20II.pdf>).

Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin.

Angkutan penumpang merupakan angkutan massal sehingga perlu ada kesamaan diantara para penumpang seperti kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian tetapi kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud.

Angkutan umum massal memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap sehingga pelayanan angkutan umum terhadap penumpang akan berjalan dengan baik sehingga dapat tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan.

Pemerintah mempunyai peran penting dan campur tangan khusus untuk mewujudkan kesimbangan antara ketersediaan dan permintaan guna mencapai pelayanan angkutan umum penumpang yang sesuai dengan Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2.4 Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan KUHD, KUHPERDATA dan Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

2.4.1 Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan Kitab Undang Undang Hukum Dagang

Berdasarkan asas kebebasan berkontrak, pihak-pihak dapat membuat ketentuan yang membatasi tanggung jawab pihak dalam perjanjian. Dalam hal ini pengangkut dapat membatasi tanggung jawab berdasarkan kelayakan.

Perjanjian dibuat secara tertulis, biasanya pembatasan dituliskan secara tegas dalam syarat-syarat atau klausula perjanjian akan tetapi apabila perjanjian dibuat secara tidak tertulis maka kebiasaan yang berintikan kelayakan atau keadilan memegang peranan penting, disamping ketentuan Undang Undang karena bagaimanapun pihak-pihak dilarang menghapus sama sekali tanggung jawab (Pasal 470 ayat 1 Kitab Undang Undang Hukum Dagang, untuk pengangkut).

Kitab Undang Undang Hukum Dagang pada Pasal 522 untuk angkutan laut bahwa pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan bahwa kerugian ditimbulkan oleh hal-hal di luar kekuasaannya.

2.4.2 Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan Kitab Undang Undang Hukum Perdata

Tanggung jawab pengangkut ditentukan dalam Pasal 1236 dan 1246 Kitab Undang Undang Hukum Perdata, menurut Pasal 1236 pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang

layak diterima, bila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyerahkan barang muatan.

Tanggung jawab berdasarkan Pasal 1365 Kitab Undang Undang Hukum Perdata Setiap orang bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan karena perbuatan melawan hukum yang dilakukannya. Pihak yang dirugikan harus membuktikan bahwa kerugiannya diakibatkan karena perbuatan melawan hukum tersebut

Tanggung jawab pengangkut dibatasi dengan ketentuan Pasal 1247 dan Pasal 1248 Kitab Undang Undang Hukum Perdata, kerugian penerimaan dan pengiriman barang menjadi beban pengangkut yang dibatasi dengan syarat sebagai berikut :

1. Kerugian dapat diperkirakan secara layak, pada saat timbulnya perikatan.
2. Kerugian itu harus merupakan akibat langsung dari tidak terlaksananya perjanjian pengangkutan.

Pengurangan dan peniadaan tanggung jawab boleh diberikan asal saja mendapat persetujuan dari pihak-pihak pengirim maupun penerima barang karena sifatnya *dwingen recht* (Pasal 1320 Kitab Undang Undang Hukum Perdata).

Klausul pengurangan tanggung jawab pengangkutan diadakan seimbang dengan biaya pengurangan angkutan, tetapi imbalan tersebut diperkirakan

sedemikian rupa barang yang diangkut tetap terjamin keselamatannya dan tidak akan merugikan pihak pengirim barang, oleh karena itu dalam hal ini pengirim perlu mendapat perlindungan dari pembentukan Undang Undang.

2.4.3 Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 234 ayat (1) menyebutkan bahwa pemilik, penyedia jasa angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang sedangkan pada Pasal 235 ayat (1) menyebutkan bila terjadi kecelakaan sampai terjadinya kematian maka pihak pengemudi, penyedia jasa angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris berupa biaya pengobatan dan biaya pemakaman dengan tidak menghilangkan tuntutan perkara pidana.

Kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan cedera maka pihak pengemudi dan penyedia jasa angkutan umum wajib memberikan bantuan berupa biaya pengobatan dengan tidak menggururkan tuntutan perkara pidana (Pasal 235 ayat (2) Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian bukan timbul karena kesalahannya (Pasal 24 Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Pembatasan tanggung jawab yaitu prinsip yang membatasi tanggung jawab pengangkut sampai jumlah tertentu. Prinsip pembatasan tanggung jawab ini mempunyai dua variasi yaitu Mungkin dilampaui dan Tidak mungkin dilampaui (Suherman, 2000:167-168).

Pengangkut bertanggung jawab atas kecelakaan itu maka pengangkut harus membayar ganti rugi kepada penumpang maupun non penumpang yang menderita kecelakaan (Purba 1998 :330).

2.5 Tinjauan Tentang Cacat Kehendak Atas Perjanjian Pengangkut Dan Penumpang

Kesesuaian antara kehendak dan pernyataan merupakan dasar dari terbentuknya kesepakatan meskipun terdapat kesesuaian antara kehendak dan pernyataan, suatu tindakan hukum masih dapat dibatalkan dan hal ini dapat terjadi apabila terdapat cacat kehendak.

Cacat kehendak terjadi apabila seseorang telah melakukan suatu perbuatan hukum, padahal kehendak tersebut terbentuk secara tidak sempurna (Budiono 2010:98).

Terdapat beberapa kehendak yang terbentuk secara tidak sempurna tersebut yang dapat terjadi karena :

1. *Fraude* (penipuan)

Seseorang dengan sengaja mengajukan gambaran atau fakta yang salah untuk memasuki hubungan kontrak.

2. *Mistake* (kesalahan)

Dua pihak yang mengadakan kontrak dengan fakta yang ternyata salah maka pihak tadi dapat membatalkan kontrak setelah mengetahui fakta yang sebenarnya.

3. *Duress* (paksaan)

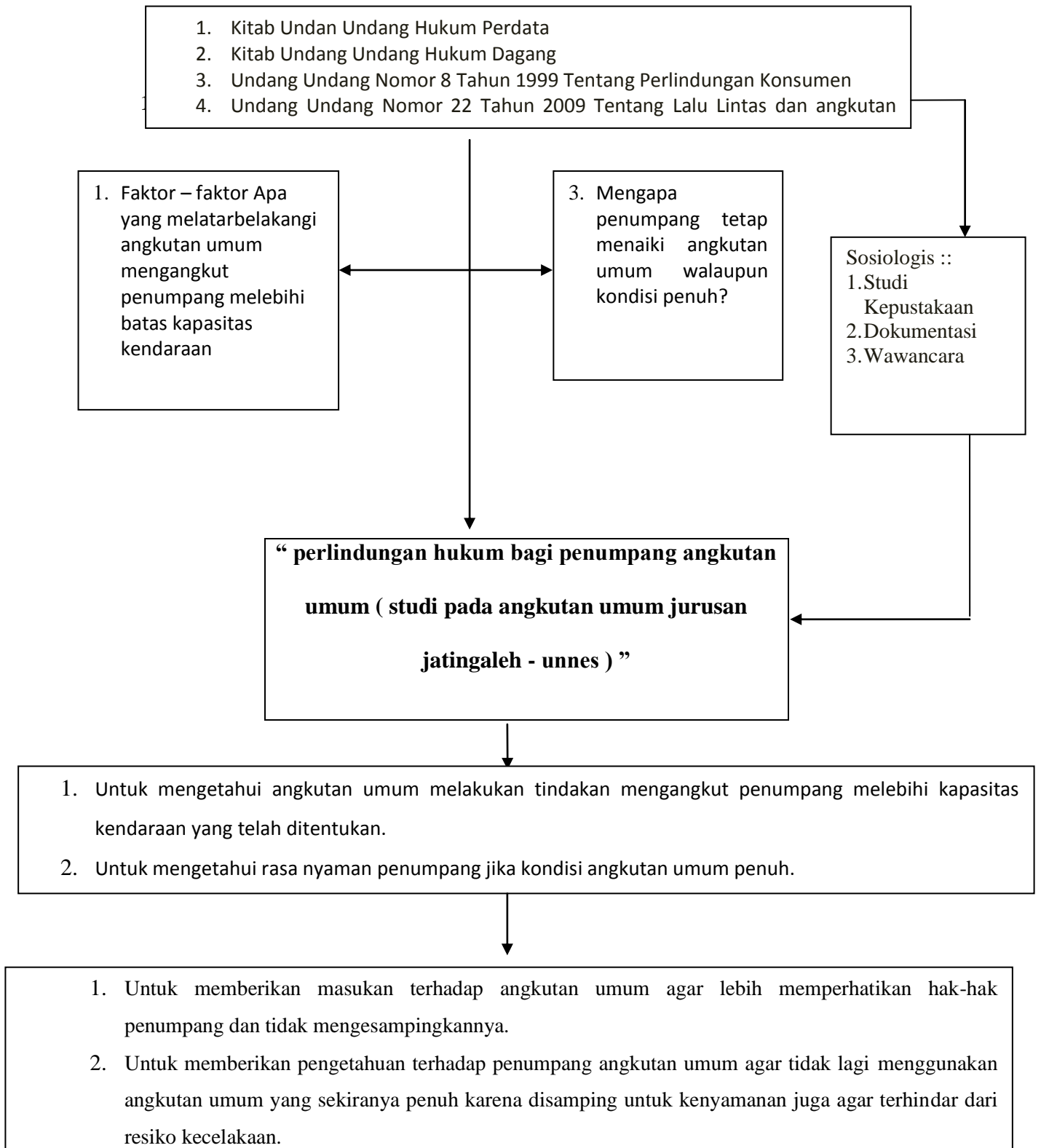
Salah satu pihak lain menyetujui kontrak dengan ancaman penjara, jiwa atau badan. Ancaman ini dapat saja dilakukan terhadap dirinya, keluarganya dan ancamannya tidak bersifat fisik.

4. *Undue influence* (penyalahgunaan keadaan)

Penyalahgunaan terjadi apabila seseorang tergerak karena keadaan khusus untuk melakukan suatu perbuatan hukum dan pihak lawan menyalahgunakan hal tersebut (Salim, 2004:27-28)

Penyalahgunaan kehendak disini ada dua macam yaitu penyalahgunaan keunggulan ekonomi dan juga penyalahgunaan kejiwaan. Penyalahgunaan ekonomi sendiri terletak pada ketidakseimbangan kekuatan dalam melakukan tawar menawar atau perundingan antara pihak ekonomi kuat terhadap ekonomi lemah sedangkan penyalahgunaan kejiwaan ketidakmampuan pihak yang dirugikan untuk melakukan perbuatan hukum yang sama sekali tidak dikehendakinya (Salim 2004:28).

Kerangka Pemikiran



Penjelasan:1. *Input* (input)

Peneliti ini mendasarkan pada dasar-dasar hukum penelitian pada Kitab Undang Undang Hukum Perdata, Kitab Undang Undang Hukum Dagang, Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen dan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. *Procees* (proses)

Dasar-dasar hukum tersebut dijadikan sebagai landasan dalam penelitian tentang perlindungan hukum bagi penumpang angkutan umum (studi pada angkutan umum jurusan jatingaleh unnes) dan mengkaji beberapa permasalahan yaitu :

1. Faktor-faktor yang melatarbelakangi angkutan umum mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas maksimum kendaraan?
2. Mengapa penumpang tetap menaiki angkutan umum walaupun dalam kondisi penuh?

3. *Output* (tujuan penelitian)

Untuk mengetahui faktor-faktor yang melatarbelakangi angkutan umum mengangkut penumpang melebihi kapasitas kendaraan yang telah di tentukan.

Untuk mengetahui hal-hal yang membuat penumpang tetap merasa nyaman menaiki angkutan umum walaupun dalam kondisi yang telah penuh dan berdesak-desakan

4. *Outcome* (manfaat)

1. Untuk memberikan masukan terhadap angkutan umum agar lebih memperhatikan hak-hak penumpang dan tidak mengesampingkannya.
2. Untuk memberikan pengetahuan terhadap penumpang angkutan umum agar tidak lagi menggunakan angkutan umum yang sekiranya penuh karena disamping untuk kenyamanan juga agar terhindar dari resiko kecelakaan.

BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian pada hakekatnya adalah merupakan suatu bagian pokok dari ilmu pengetahuan yang bertujuan untuk lebih mengetahui dan lebih mendalami segala segi kehidupan. Untuk mendapatkan hasil penelitian yang mempunyai nilai validasi tinggi serta dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah, maka memerlukan suatu metode penelitian yang memberikan pedoman serta arah yang jelas dalam memahami obyek yang diteliti. Dengan demikian penelitian ini akan dapat berjalan dengan baik dan lancar sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.

Penelitian dalam prakteknya akan meliputi kegiatan mengumpulkan, menyusun, mengklarifikasi, dan menginterpretasikan data untuk memecahkan masalah yang diajukan. Maka dapat disimpulkan bahwa metode penelitian yang dimaksud adalah tindakan yang terstruktur dan sistematis dan bersifat ilmiah melalui kegiatan menemukan dan mengolah data untuk mencapai dan mengolah data untuk mencapai tujuan penelitian. Untuk memperoleh data-data ini diperlukan beberapa metode sebagai pedoman, karena metode penelitian ini merupakan unsur yang penting dalam penelitian.

3.1 Dasar Penelitian

Penulisan skripsi ini penulis menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan Yuridis Sosiologis. Menggunakan pendekatan Yuridis Sosiologis

karena menekankan pada kualitas dan kevalidan data yang diperoleh untuk merumuskan atau menyelesaikan masalah yang dibahas dalam skripsi ini.

Definisi mengenai pendekatan kualitatif menurut Bogdan dan Taylor (Moleong, 2002: 3) bahwa : adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Pendekatan ini diarahkan pada latar dan individu secara utuh dan menyeluruh, serta tidak boleh terjadi diskriminasi

prosedur penelitian yang menggunakan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku : 4).

Penelitian kualitatif dipilih karena tipikal penelitian ini adalah penelitian hukum terapan dengan mengidentifikasi hukum dan efektifitasnya secara holistik. atif akan lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan ganda. Metode ini menggunakan secara langsung hakekat hubungan antara peneliti dan responden. Metode ini lebih peka dan lebih dapat menyelesaikan diri dengan banyak penajaman pengaruh bersama dan terhadap pola-pola nilai : 9-10).

Pendekatan kualitatif yang disandingkan dengan sosiologis dalam penelitian ini didasarkan pada upaya membangun pandangan subyek yang diteliti secara lebih rinci. Definisi ini lebih melihat perspektif *emik* atau segala sesuatu dilihat

Penelitian Yuridis Sosiologis yang dimaksud dalam penelitian ini adalah meneliti dan mempelajari hukum sebagai studi *law in action* karena mempelajari dan meneliti hubungan timbal balik antara hukum dan lembaga-lembaga sosial yang lain studi hukum *law in action* merupakan studi sosial *non doctrinal* dan bersifat empiris (Soemitro, 1990 : 34).

3.2 Sumber Data Penelitian

Lofland dan lofland sumber data utama dalam penelitian kualitatif ialah kata-kata dan tindakan selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain (Moleong 2002 : 112).

3.2.1 Data Primer

Data yang diperoleh secara langsung dari sumber hukum pertama, yakni perilaku warga masyarakat, melalui penelitian (Soekanto, 1981 : 12).

Data primer ini digunakan sebagai data utama dalam penelitian ini. Dalam data ini berasal dari informan.

Informan adalah orang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar belakang penelitian (Moleong, 2007:90).

Arikunto (2002:107) menjelaskan bahwa sumber data primer diperoleh dari hasil penelitian di lapangan secara langsung dengan pihak-pihak yang mengetahui benar masalah yang akan dibahas.

Adapun yang menjadi sumber data dalam penelitian ini adalah :

1. Responden

Responden adalah orang yang terkait langsung dalam penelitian ini, responden dalam penelitian ini adalah para pihak yang terkait langsung dengan perlindungan hukum bagi penumpang angkutan umum (studi pada angkutan umum jurusan jatingaleh-unnes).

Responden dalam penelitian skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Aris sebagai supir angkutan umum jurusan jatingaleh Unnes.
2. Buang sebagai supir angkutan umum jurusan jatingaleh Unnes.
3. suroto sebagai supir angkutan umum jurusan jatingaleh Unnes.
4. Sri yona sebagai supir angkutan umum jurusan jatingaleh Unnes.
5. Muklis sebagai supir angkutan umum jurusan jatingaleh Unnes.
6. Adi sebagai supir angkutan umum jurusan jatingaleh Unnes.
7. Gepeng sebagai supir angkutan umum jurusan jatingaleh Unnes.
8. Bidin sebagai supir angkutan umum jurusan jatingaleh Unnes.
9. Ape sebagai mahasiswa ekonomi Unnes.
10. Jarvis sebagai mahasiswa olahraga Unnes.
11. Willy sebagai mahasiswa ekonomi Unnes.
12. Afwan sebagai mahasiswa bahasa Unnes.

13. Ogi sebagai mahasiswa seni musik Unnes.
14. Ucup sebagai mahasiswa elektro Unnes.
15. Dian sebagai mahasiswa ekonomi Unnes.
16. Bella sebagai mahasiswa bahasa Unnes.

2. Informan

Informan dapat berupa orang dalam atau orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi objek penelitian, yang dimaksud informan disini dapat berupa; keterangan orang yang berwenang maupun wawancara pendahuluan yang dilaksanakan peneliti (Moleong 2007:186).

Informan dalam penelitian skripsi ini adalah Dody Febrianto selaku petugas Dinas Perhubungan yang mengurus angkutan umum.

3.2.2 Data Sekunder

Data yang mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan, buku harian dan yang berkaitan dengan objek yang diteliti (Soekanto, 2011 : 13).

Termasuk dalam data sekunder adalah data dari hasil studi pustaka yaitu data yang diperoleh dengan jalan membaca literatur-literatur atau peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan Perlindungan

Hukum Bagi Penumpang Angkutan Umum (Studi Pada Angkutan Umum jurusan jatingaleh-unnes) seperti Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kitab Undang Undang Hukum Perdata dan Kitab Undang Undang Hukum Dagang.

Bahan-bahan selain diatas yaitu dengan membaca bacaan yang ada dan catatan-catatan kuliah yang dapat dijadikan acuan dalam menyelesaikan skripsi.

3.3 Validitas Data

Menurut Loncoln dan Guba (Moleong, 2002:75) untuk memeriksa keabsahan data pada penelitian kualitatif antara lain digunakan taraf kepercayaan data (*credibility*).

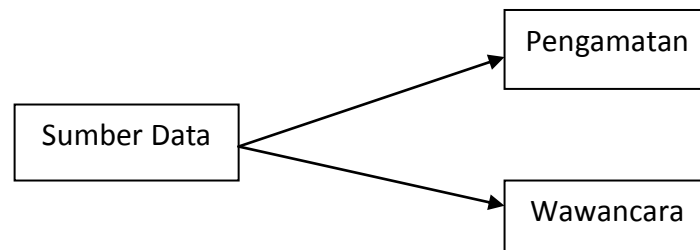
Teknik yang digunakan untuk melacak *credibility* dalam penelitian ini adalah teknik triangulasi (*triangulation*).

Triangulasi adalah teknik pemeriksaan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain diluar data ini (Moleong, 2002:178). Proses pemeriksaan data dalam penelitian ini dilakukan dengan mengecek dan membandingkan data hasil wawancara dengan data hasil observasi dan data pelengkap lainnya.

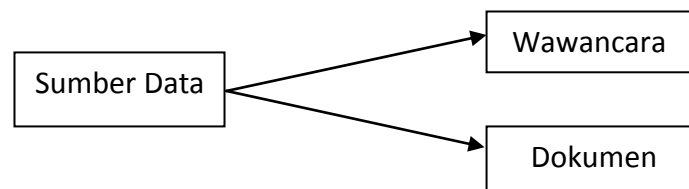
Triangulasi dengan sumber berarti membandingkan dan mengecek baik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dalam metode kualitatif.

Dalam penelitian ini teknik triangulasi yang ditempuh adalah :

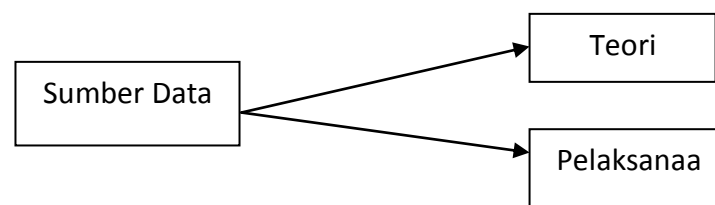
1. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara dengan informan.



2. Membandingkan hasil wawancara dengan dokumen yang berkaitan.



3. Membandingkan teori keterangan yang sudah dilakukan dengan pelaksanaannya dengan praktek.



3.3 Gambar perbandingan Triangulasi (Sumber Moleong 2002:178-179)

Teknik membandingkan antara hasil wawancara dengan data yang dikumpulkan dari berbagai dokumen agar dapat dilihat hasil penelitian yang diharapkan sesuai dengan tujuan penelitian.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data terdiri dari studi kepustakaan, pengamatan (*observasi*), wawancara (*interview*), dan penggunaan daftar pertanyaan atau *kuesioner* (Soemitro, 1988:51).

Rachman menyebutkan bahwa penelitian disamping menggunakan metode yang tepat juga perlu memiliki teknik dan alat pengumpulan data yang relevan. Dalam penelitian ini nantinya akan menggunakan metode pengumpulan data sebagai berikut :

3.4.1 Dokumentasi

Dokumentasi adalah cara pengumpulan data dengan melalui benda-benda, majalah,-majalah, dokumen-dokumen, peraturan-peraturan, notulen rapat serta catatan harian (Rachman 1999:82).

Peneliti memperoleh dokumen dari Dinas Perhubungan tentang jumlah angkutan umum dengan jurusan jatingaleh-unnes. Selain itu juga dengan buku-buku literatur yang berkaitan dengan perlindungan hukum bagi penumpang angkutan umum studi pada angkutan umum jurusan jatingaleh-unnes).

3.4.2 Studi Kepustakaan

Pengumpulan data melalui studi kepustakaan ini akan dilakukan menggunakan teknik *content identification* terhadap bahan-bahan hukum yang akan diteliti, yaitu dengan membuat lembar dokumen yang berfungsi

untuk mencatat informasi atau data dari bahan-bahan hukum yang diteliti berkaitan dengan masalah penelitian yang sudah dirumuskan, meliputi data-data sebagai berikut :

1. Kitab Undang Undang Hukum Perdata.
2. Kitab Undang Undang Hukum Dagang.
3. Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Undang Undang Perlindungan Konsumen.
5. Dokumen dokumen yang di dapat dari dinas perhubungan.
6. Buku-buku literatur yang berkaitan dengan penelitian.

3.4.3 Wawancara

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Maksud mengadakan wawancara untuk mengkontruksi mengenai orang, kejadian, kegiatan, organisasi, perasaan, motivasi, tuntunan, kepedulian dan lain-lain kebulatan; merekontruksi kebulatan-kebulatan demikian sebagai yang dialami masa lalu; memproyeksikan kebulatan-kebulatan sebagai yang telah diharapkan untuk dialami pada masa yang akan datang; memverifikasi, mengubah dan memperluas informasi yang diperoleh dari orang lain, baik manusia maupun bukan manusia (triangulasi) dan memverifikasi, mengubah, memperluas konstruksi yang dikembangkan oleh peneliti sebagai pengecekan anggota (Moleong 2002 : 135).

Peneliti melakukan wawancara disini dengan supir angkutan umum, penumpang angkutan umum dan dari dinas pehubungan yang di lakukan secara terstruktur guna mempermudah peneliti dalam mendapatkan hasil dari wawancara tersebut.

Secara garis besar ada dua macam pedoman wawancara menurut Ashofa yaitu :

1. Pedoman wawancara tidak terstruktur yaitu pedoman wawancara yang hanya memuat garis besar yang akan ditanyakan.
2. Pedoman wawancara terstruktur yaitu pedoman wawancara yang disusun secara terperinci sehingga menyerupai *chek list*.

Jenis wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara berstruktur yaitu dalam mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang tertulis terlebih dahulu sebagai pedoman, akan tetapi unsur keabsahan masih dipertahankan sehingga kewajaran masih dicapai secara maksimal untuk memperoleh data secara mendalam.

Penelitian ini untuk memperoleh data maka penulis menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara-cara sebagai berikut :

1) Penelitian Kepustakaan

Penelitian kepustakaan yaitu pengumpulan bahan-bahan dengan mempergunakan cara-cara seperti membaca dokumen dan majalah ilmiah. Pada tahap ini penulis mencari konsepsi-konsepsi, teori-teori ataupun pandangan-pandangan yang mempunyai relevansi dengan permasalahan yang telah ditemukan.

2) Penelitian Lapangan / Interview

Pada tahap ini penulis langsung terjun ke lapangan yakni dalam rangka pengumpulan data-data yang lebih akurat dan juga untuk mengetahui keadaan di lapangan.

1. Wawancara/Interview

Cara pengumpulan data dengan cara Tanya jawab secara langsung maupun tidak langsung dengan narasumber yang dipilih yang berasal dari bagian staf legal perusahaan. Disini wawancara dilakukan dengan satu orang dari bagian Dinas Perhubungan yaitu bapak Dody Febrianto.

2. Studi Dokumentasi

Pengumpulan data-data yang diperlukan yang berhubungan dengan penelitian untuk mendapatkan bahan-bahan yang diperlukan yang ada di lokasi penelitian.

Lokasi penelitian yang dipilih peneliti agar memperoleh data yang konkrit guna menyusun skripsi adalah Dinas Perhubungan.

Wawancara dalam penelitian ini adalah delapan sample supir angkutan umum dan juga delapan penumpang angkutan umum yang peneliti memfokuskan pada mahasiswa.

Supir angkutan umum di ambil sebanyak delapan guna di wawancara karena peneliti memilih berdasarkan kondisi supir yang sedang tidak jalan atau ngetime dan juga penumpang angkutan umum di pilih delapan orang guna diwawancarai dengan cara peneliti ikut serta terjun kelapangan dan melakukan wawancara terhadap penumpang angkutan umum.

Wawancara dilakukan juga terhadap satu petugas Dinas Perhubungan yang mengurus bidang angkutan umum. Wawancara berstruktur dilakukan untuk memudahkan peneliti guna mendapatkan informasi sebanyak-banyaknya dan sedetail mungkin.

3.5 Analisis Data

Analisis data adalah proses mengorganisasikan dan mengurutkan data kedalam pola, kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan data (Moleong, 2002: 103).

Data yang diperoleh telah terkumpul semua melalui penelusuran pustaka, wawancara dan dokumentasi dikumpulkan, selanjutnya perlu dianalisa untuk memecahkan masalah yang diteliti.

Metode analisa yang penulis gunakan dalam penulisan ini adalah metode diskriptif kualitatif, yaitu suatu metode analisa untuk memperoleh suatu gambaran singkat mengenai suatu permasalahan yang tidak didasarkan atas angka-angka statistik, melainkan didasarkan atas analisis yang diuji dengan norma dan kaidah hukum yang berkenaan dengan masalah yang akan dibahas.

Data yang terkumpul tersebut, kemudian diambil suatu kesimpulan dengan metode deduktif yaitu metode yang dimulai dari hal-hal yang bersifat umum menuju hal-hal yang bersifat khusus.

1. Pengumpulan data

Pengumpulan data adalah mencari dan mengumpulkan data yang diperlukan terhadap berbagai jenis dan bentuk data yang ada dilapangan kemudian data tersebut dicatat. Penelitian mencatat semua data secara obyektif dan apa adanya sesuai dengan hasil observasi dan wawancara di lapangan. Peneliti mencari data observasi dan dokumentasi terhadap Dinas perhubungan, penumpang angkutan umum dan supir angkutan umum.

2. Reduksi data

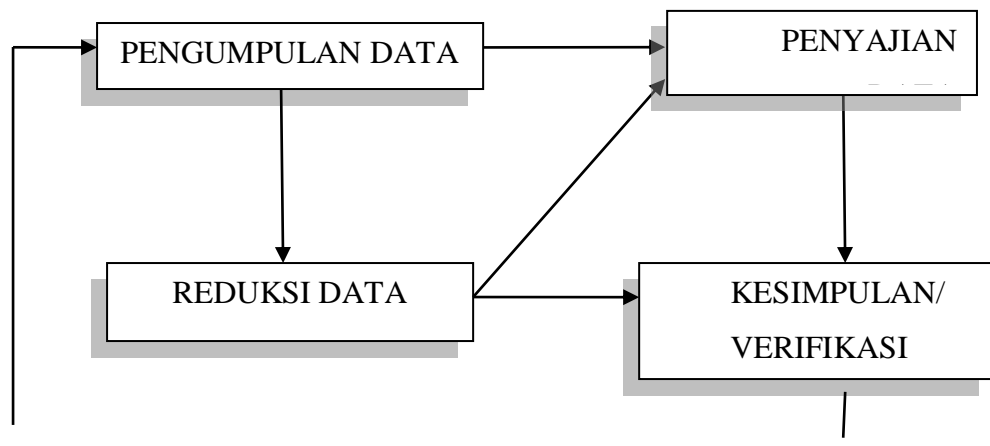
Reduksi data adalah memiliki hal-hal pokok yang sesuai dengan fokus penelitian. Reduksi data merupakan bentuk analisis yang menggolongkan, mengarahkan, membuang, dan yang tidak perlu mengorganisasikan data-data yang telah direduksi memberikan gambaran yang lebih tajam tentang hasil pengamatan dan mempermudah penelitian untuk mencarinya.

3. Penyajian data

Penyajian data adalah sekumpulan informasi tersusun yang memberikan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

4. Pengambilan kesimpulan atau *verifikasi*

5. Dalam penarikan kesimpulan data ini didasarkan pada reduksi data dan sajian data yang merupakan jawaban atas masalah yang diangkat dalam penelitian.



3.5 Gambar komponen Analisis Data Model Interaktif (Miles, 1992 : 19)

Keempat komponen tersebut saling interaktif yaitu saling mempengaruhi dan terkait. Pertama-tama penulis melakukan penelitian di lapangan dengan mengadakan wawancara atau observasi yang disebut tahap pengumpulan data, karena data yang dikumpulkan maka diadakan reduksi data. Setelah reduksi data kemudian diadakan sajian data. Selain itu pengumpulan data juga digunakan untuk penyajian data. Apabila ketiga hal tersebut selesai dilakukan, maka diambil suatu keputusan atau *verifikasi*.

BAB 4

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Subyek Penelitian

Undang Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan pengertian angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Angkutan merupakan sarana umum yang sering di pakai masyarakat guna menunjang kegiatan sehari-hari, baik dalam berdagang dan juga berangkat sekolah.

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari Prosesnya dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan.

Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar tempat asalnya ke tempat tujuannya.

Angkutan umum merupakan sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas

dan fungsinya dalam masyarakat. Pengguna angkutan umum ini bervariasi, mulai dari buruh, ibu rumah tangga, mahasiswa, pelajar, dan lain lain.

Angkutan umum jurusan jatingaleh unnes yang ada di daerah kampus Unniversitas Negeri Semarang berdasarkan jumlah yang di dapat dari Dinas Perhubungan semarang adalah sebanyak 76 buah.

Sumber : Dinas Perhubungan

Tempat pemberhentian angkutan di daerah unnes bertempat di depan masjid Ulul Abab dan sesuai hasil penelitian yang peneliti peroleh dari hasil wawancara dengan supir angkutan mereka mulai mengangkut penumpang mulai dari jam 07.00 pagi sampai jam 15.00.

Pelaku usaha angkutan umum jurusan jatingaleh - unnes berjumlah 76 buah (berdasarkan data dinas perhubungan), oleh karena itu tidak mungkin meneliti seluruh pelaku usaha jasa angkutan umum yang ada karena jumlah angkutan umum jurusan jatingaleh - unnes begitu banyak dan juga guna menghemat waktu dalam melakukan penelitian. Penelitian ini peneliti

mengambil 8 (delapan) pelaku usaha jasa angkutan umum jurusan jatingaleh - unnes yang masing-masing terkait dengan pengangkutan penumpang yang melebihi batas kapasitas angkut.

Sample pada penelitian angkutan umum ini, Peneliti memilih 8 (delapan) angkutan umum jurusan jatingaleh unnes ini pada saat angkutan umum tidak lagi mengangkut penumpang terkait pengangkutan penumpang yang melebihi batas kapasitas angkut kendaraan.

Pemilihan angkutan umum jurusan jatingaleh unnes didasarkan pada pengamatan peneliti bahwa angkutan umum jurusan jatingaleh unnes selalu penuh terutama pada jam tertentu seperti pada jam 07.00 - 09.00.

Hasil penelitian lapangan yang dilakukan peneliti dikarenakan banyaknya masyarakat yang memakai jasa angkutan umum untuk memulai aktifitas seperti ada yang berangkat sekolah, pergi ke pasar dll. Selain itu sesuai hasil penelitian jam 14.00 - 15.00 angkutan umum sering penuh karena banyaknya yang mulai pulang dari bekerja atau juga dari bepergian. Peneliti tidak memilih angkutan umum jurusan unnes - sumur jurang karena menurut peneliti angkutan umum jurusan tersebut tidak terlihat terlalu sering penuh dalam mengangkut penumpang di karenakan adanya angkutan umum lain yang mengangkut penumpang dengan tujuan trayek yang sama sehingga menurut peneliti tidak dapat dijadikan subyek penelitian.

4.1.2 Faktor-faktor yang melatarbelakangi angkutan umum mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas maksimum kendaraan

Faktor yang menyebabkan para pelaku usaha mengangkut penumpang melebihi batas maksimum kendaraan disebabkan karena setiap harinya supir angkutan harus menyetor uang setoran yang relatif cukup besar dan juga untuk membeli bensin serta keuntungan yang dihasilkan untuk di bawa pulang setiap hari nya. Hal ini yang menyebabkan banyak supir angkutan umum sering melakukan pengangkutan penumpang melebihi batas maksimum kendaraan tanpa mereka menyadari akan resiko yang di timbulkan..

Hasil wawancara terhadap supir angkutan umum yang memiliki jawaban karena faktor uang setoran :

Buang, mengungkapkan bahwa kita sebagai supir angkutan umum setiap hari harus menyetorkan uang setoran jadi kalau tidak mengangkut penumpang sampai penuh sehari pun tidak bisa menutupi untuk menyetor uang setoran (wawancara saudara buang, supir angkutan umum jurusan jatingaleh - unnes, pada tanggal 13 juni 2012).

Aris, mengungkapkan bahwa mengangkut penumpang sebnanyak-banyak merupakan alternatif bagi supir angkutan untuk mengejar setoran yang begitu besar setiap harinya (wawancara saudara aris, supir angkutan umum jurusan jatingaleh - unnes, tanggal 13 juni 2012).

Suroto, mengungkapkan bahwa perlu mengangkut penumpang hingga penuh, dikarenakan uang setoran setiap hari yang harus di setorkan begitu

besar (wawancara saudara suroto, supir angkutan umum jatingaleh - unnes, tanggal 13 juni 2012).

Sri yona, mengungkapkan bahwa kita selalu menyejar setoran untuk setiap harinya jadi perlu mengangkut penumpang sampai angkutan penuh karena dengan begitu hasil yang di dapat juga banyak dan bisa untuk menyetorkan uang setoran (wawancara saudara Sri Yona, supir angkutan umum jatingaleh - unnes, tanggal 13 juni 2012).

Hasil wawancara terhadap supir angkutan umum yang memiliki jawaban karena mencari untung lebih :

Muklis, mengungkapkan bahwa sebagai supir angkutan umum mengangkut penumpang secara berlebihan itu sudah wajar dikarenakan kita juga mengejar keuntungan yang banyak setiap hari nya kalau tidak begitu percuma kita bekerja setiap hari nya (wawancara saudara muklis, supir angkutan umum jatingaleh - unnes, tanggal 14 juni 2012).

Adi, mengungkapkan bahwa saya tidak ingin rugi karena sudah kerja seharian hasil yang didapat sedikit dan juga kepotong beli bensin kalau penumpang sedikit ya untuk setor aja kurang jadi untung buat kita juga kurang. (wawancara adi, supir angkutan jatingaleh - unnes, tanggal 14 juni 2012).

Gepeng, mengungkapkan bahwa untuk uang setoran saja kita sebagai supir harus memenuhi angkutan sampai penuh kalau tidak begitu ya kita tidak bisa memperoleh keuntungan dari bekerja sebagai supir angkutan umum

(wawancara saudara gepeng, supir angkuta umum jatingaleh - unnes, tanggal 14 juni 2012).

Bidin, mengungkapkan bahwa bagi supir angkutan seperti saya yang penting itu mengejar untung untuk di bawa pulang karena kalau tidak begitu uang yang di dapat sehari kerja Cuma habis ke potong untuk membayar setoran (wawancara saudara bidin, supir angkutan umum jatingaleh - unnes, tanggal 14 juni 2012).

Hasil yang di dapat di atas dapat dikatakan bahwa masih banyak supir angkutan umum yang kurang mementingkan keselamatan penumpang bahkan hanya mementingkan kepentingannya sendiri hal ini sangat bertentangan dengan Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang melarang mengangkut penumpang melebihi kapasitas karena demi keselamatan penumpang.

Tindakan pelaku usaha seperti ini sangat tidak sesuai dengan Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan jalankarena ujuan pengangkutan yang sebenarnya diinginkan oleh penumpang menjadi tidak terlaksana dan juga dengan adanya perilaku pengangkut yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas maksimum kendaraan.

Penumpang sebagai pemakai jasa disini tidak pernah menyampaikan keluhan kepada pelaku usaha yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas kendaraan jadi pelaku usaha tidak pernah menghiraukan jika mereka tetap mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas kendaraan. Mungkin jika

penumpang bisa mengeluhkan hal tersebut kepada pelaku usaha karena kurang nyaman, takut kendaraan jatuh atau takut adanya tindak kejahatan yang disebabkan karena mengangkut penumpang yang melebihi batas kapasitas ini dari pihak pelaku usaha tidak akan melakukan tindakan demikian.

Hasil wawancara dengan Pak Dody Febrianto yaitu salah satu petugas dinas perhubungan yang mengurus angkutan umum menegaskan bahwa angkutan umum selalu mengejar setoran juga untuk memenuhi ongkos yang akan disetor maka dari itu mereka bebas untuk mengangkut penumpang sebanyak-banyaknya, mungkin dari petugas Dinas Perhubungan hanya memperingati di lapangan jika terdapat angkutan umum yang benar-benar penuh bahkan sampai kendaraannya oleng atau miring dan tidak ada teguran khusus jika ada angkutan umum yang memuat penumpang hingga penuh.

4.1.3 Alasan Penumpang Menaiki Angkutan Umum Walaupun Dalam

Kondisi Penuh

Penumpang merupakan orang yang memakai jasa dalam angkutan umum Sehingga harus di perhatikan hak-hak nya sebagai konsumen. Melihat hal demikian maka perlu para pelaku usaha menjaga kenyamanan, keselamatan serta keamanan bagi para penumpang angkutan umum.

Pelaku usaha angkutan umum disini harus lebih memperhatikan keselamatan dan nyaman para penumpang. Maka mengangkut penumpang melebihi kapasitas kendaraan sangat bertentangan dengan Undang Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terdapat pada

Pasal 3 tentang tujuan pengangkutan itu sendiri yang sangat memperhatikan keselamatan dan kenyamanan penumpang.

Pelaku usaha tetap melakukan pengangkutan melebihi kapasitas kendaraan pada umumnya sangat merugikan penumpang sebagai pemakai jasa karena selain nyaman yang didapat juga kurang memadai karena harus berdesak-desakkan dengan banyak orang atau juga keselamatan yang kurang terjamin semisal adanya penjambretan atau jatuhnya penumpang dari angkutan umum. Hal semacam ini bisa saja terjadi jika pelaku usaha angkutan umum tetap melakukan pengangkutan yang melebihi batas kendaraan.

Wawancara kepada penumpang sebagai pemakai jasa :

Ape mengungkapkan bahwa saya sebagai pemakai jasa angkutan umum sangat kurang nyaman dengan angkutan umum yang penuh, karena harus duduk berdesakan karena terlalu banyaknya penumpang. (hasil wawancara saudara ape, mahasiswa ekonomi unnes, tanggal 18 juni 2012).

Javis mengungkapkan bahwa angkutan umum yang penuh itu cenderung tidak nyaman soalnya udara dan hawa yang panas mesti terasa dalam angkutan umum dan juga harus berdesakan dengan penumpang lainnya. (hasil wawancara saudara javis, mahasiswa fik unnes, tanggal 18 juni 2012).

Willy mengungkapkan bahwa naik angkutan umum yang penuh kurang nyaman dan juga keselamatan kurang terjamin karena kendaraan dengan muatan lebih (wawancara saudara willy, mahasiswa ekonomi unnes, tanggal 18 juni 2012)

Afwan, mengungkapkan bahwa angkutan umum dengan kondisi penuh sangat kurang nyaman karena harus berdesak-desakan dengan penumpang lain (wawancara saudara afwan, mahasiswa fbs, jurusan fbs, tanggal 18 juni 2012).

Ogi , mengungkapkan bahwa tidak ada terlalu banyak pilihan angkutan umum yang sewaktu-waktu bisa datang cepat untuk kita milih angkutan umum yang tidak penuh dan berdesak-desakan. (wawancara saudara ogi, mahasiswa FBS unnes, tanggal19)

Ucup, mengungkapkan bahwa angkutan umum yang penuh sangat dirasa kurang nyaman dan penuh resiko tetapi mungkin karena kurangnya jumlah armada jadi banyak angkutan umum yang selalu penuh (wawancara dengan saudara ucup, mahasiswa elektro unnes, tanggal 19 juni 2012).

Dian, mengungkapkan bahwa naik angkutan umum yang berdesakan itu penuh resiko seperti halnya pencurian atau juga kecelakaan karena kelebihan muatan. (wawancara dengan saudari dian, mahasiswa ekonomi unnes, tanggal 19 juni 2012).

Bella, mengungkapkan bahwa angkutan umum itu mempermudah saya waktu pulang karena gak ada kendaraan dikos, tetapi terkadang juga takut akan angkutan umum yang penuh karena sering terjadi kecelakaan (wawancara dengan saudari bella, mahasiswi fbs unnes, tanggal 19 juni 20012).

Melihat hal tersebut diatas, terlihat jelas bahwa penumpang kurang mengetahui bahwa hak-haknya sebagai pengguna jasa daripada angkutan umum itu sendiri dan juga sudah sangat jelas bahwa penumpang di lindungi

dalam Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa tujuan mengangkut harus menjaga keselamatan dan kenyamanan penumpang.

Buang, mengungkapkan bahwa selama ia bekerja menjadi supir angkutan umum jurusan jatingaleh-unnes, penumpang belum pernah mengeluhkan tentang kondisi angkutan umum yang penuh mungkin karena mereka udah terbiasa atau memang sudah mengerti kalau angkutan umum cenderung selalu penuh dan berdesak-desakan (wawancara saudara buang, supir angkutan umum jatingaleh - unnes, tanggal 13 juni 2012).

Sri yona, mengungkapkan bahwa sudah 10 tahun saya bekerja menjadi supir angkutan umum saya rasa wajar jika semua angkutan umum penuh dan selama itu belum ada satu penumpang yang memprotes kalau angkutan umum saya penuh (wawancara saudara Sri yona, supir angkutan umum jatingaleh - unnes , tanggal 13 juni 2012).

Aris, mengungkapkan angkutan umum sangat wajar jika penuh karena jika tidak begitu kita juga akan rugi. Kebanyakan penumpang juga tiadak ada komplain dengan kondisi seperti itu (wawancara saudara aris, supir angkutan umum jatingaleh - unnes, tanggal 13 juni 2012).

Suroto, mengungkapkan bahwa angkutan umum sangatlah wajar jika sering di dapati dalam keadaan penuh dan juga penumpang tidak pernah mengeluhkan akan keadaan angkutan yang penuh dan berdesak-desakan

(wawancara saudara suroto, supir angkutan umum jatingaleh - unnes , tanggal 13 Juni 2012).

Gepeng, mengungkapkan bahwa keadaan angkutan umum yang berdesak-desakan sudah biasa karena kita sebagai supir angkutan umum juga mencari keuntungan dan dengan menaiki penumpang sampai penuh bisa mendapatkan untung yang lebih. (wawancara dengan saudara gepeng, supir angkutan umum jatingaleh - unnes, tanggal 14 juni 2012).

Adi, mengungkapkan bahwa angkutan umum penuh merupakan fenomena yang relatif wajar dikarenakan fasilitas umum dan juga dari penumpang tidak ada keluhan-keluhan jika kondisi angkutan penuh dan berdesak-desakan. (wawancara saudara adi, supir angkutan umum jatingaleh - unnes , tanggal 14 juni 2012).

Muklis, mengungkapkan bahwa angkutan umum yang dalam kondisi penuh sangat wajar karena keuntungan yang di dapat lebih besar (wawancara dengan saudara muklis, supir angkutan umum jatingaleh - unnes, tanggal 14 juni 2012).

Melihat hasil penelitian diatas yang dilakukan oleh peneliti bahwa masih banyak penyedia jasa angkutan umum yang kurang memperhatikan keselamatan dan kenyamanan penumpang. Hal ini terbukti dengan kondisi angkutan umum yang berdesak-desakan, karena dengan begitu tingkat kenyamanan penumpang dirasa sangat terabaikan dan juga bisa menimbulkan kecelakaan karena lebihnya beban muatan dari kendaraan.

Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 3

tujuan untuk terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, membahayakan penumpang maka tujuan pengangkutan tidak akan tercapai.

Pengaturan tentang perjanjian pengangkutan dirasa sangat penting karena seperti yang kita tahu bahwa B.W. kita pun tidak terdapat pengaturan-pengaturannya tentang perjanjian pengangkutan tersebut. Karena perjanjian pengangkutan seperti yang kita tahu tidak harus tertulis melainkan cukup dengan lisan asalkan ada persesuaian kehendak dan tidak mengurangi hak-hak dari pada penumpang itu sendiri.

Perjanjian pengangkutan merupakan *consensuil* (timbang balik) dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dan pengiriman barang (pemberi order) membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama.

Kitab Undang Undang Hukum Perdata pada Pasal 1338 ayat (1) menyebutkan semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang Undang bagi mereka yang membuatnya, sehingga dengan asas itu hukum perjanjian menganut sistem terbuka, yang memberi kesempatan bagi semua pihak untuk membuat suatu perjanjian, ketentuan di atas memberikan jaminan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang mengadakan perjanjian.

Kitab Undang Undang Hukum Perdata pada pasal 1338 ayat (1) telah memberikan suatu asas keadilan yaitu asas pelaksanaan perjanjian secara itikad baik jaminan keadilan itu juga dipedomani pada Pasal 1337 Kitab Undang Undang Hukum Perdata bahwa suatu perjanjian akan dapat dibatalkan jika bertentangan dengan Undang Undang Kesusilaan yang baik dan atau ketertiban umum sehingga jika ada penumpang yang merasa dirugikan oleh karena hak-hak mereka dirasa kurang maka mereka bisa secara langsung meminta tanggung jawab terhadap pelaku usaha angkutan umum itu sendiri berupa ganti rugi.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Faktor-faktor Yang Melatarbelakangi Angkutan umum mengangkut Penumpang Melebihi Batas Kapasitas Maksimum Kendaraan

Keberadaan kegiatan pengangkutan tidak dapat dipisahkan dari kegiatan atau aktivitas kehidupan manusia sehari-hari. Pengangkutan menurut H.M.N Purwosutjipto, tentang pengangkutan adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat (Utari 1994 : 6).

Masalah perlindungan konsumen yang sering muncul di masyarakat antara konsumen dan pelaku usaha menuntut Pemerintah untuk memberikan perlindungan konsumen dengan tujuan untuk meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri, mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkan dari akses negative, menentukan dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen, menetapkan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapat informasi, menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha.

Pelaku usaha angkutan umum juga perlu menjaga kualitas kendaraan yang dipakai untuk mengangkut penumpang agar penumpang merasa aman dan nyaman dalam memakai jasa angkutan umum. Seperti halnya yang telah di

jelaskan pada Kitab Undang Undang Hukum Dagang Pasal 470 ayat 1 bahwa pihak pengangkut harus menjaga dan memelihara alat pengangkutannya.

kewajiban-kewajiban dari pihak pengangkut adalah 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 Kitab Undang Undang Hukum Perdata).

Kewajiban yang disebutkan dalam Pasal 470 Kitab Undang Undang Hukum Dagang yang meliputi:

- a. Mengusahakan pemeliharaan, perlengkapan atau pernaknabuan 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.

Perjanjian pengangkutan juga perlu mendapatkan pengaturan yang memadai dalam Undang Undang Hukum Perikatan. Sebagaimana diketahui, dalam B.W. kita tidak terdapat pengaturannya tentang perjanjian ini yang dapat dianggap sebagai peraturan induknya (Subekti 1984 : 47).

Perjanjian pengangkutan pada angkutan umum tidak harus dengan secara tertulis tapi cukup dengan lesan saja asal semua hak dari masing-masing

pihak terpenuhi dan jika terjadi kerugian pelaku usaha harus mengganti kerugian dari pemakai jasa angkutan umum itu sendiri.

Perjanjian pengangkutan merupakan *consensuil* (timbang balik) dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dan membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama.

Perjanjian pengangkutan menimbulkan akibat hukum bagi pelaku usaha dan penumpang sebagai hal yang dikehendaki oleh kedua belah pihak. Perjanjian sepihak dan perjanjian timbal balik dikenal sebagai pembeda/pembagian perjanjian disamping yang lainnya karena menimbulkan hak dan kewajiban para pihak (pelaku usaha/penyelenggara angkutan dan konsumen) maka perjanjian pengangkutan disebut perjanjian timbal balik, yaitu konsumen mendapat hak layanan pengangkutan dengan kewajiban membayar biaya pengangkutan, penyelenggara angkutan, memperoleh hak menerima pembayaran jasa pengangkutan dengan kewajiban menyelenggarakan pelayanan angkutan.

Kitab Undang Undang Hukum Perdata Pasal 1338 ayat (1) menyebutkan semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya, sehingga dengan asas itu hukum perjanjian menganut sistem terbuka, yang memberi kesempatan bagi semua pihak untuk membuat suatu perjanjian, ketentuan di atas memberikan jaminan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang mengadakan perjanjian.

Kitab Undang Undang Hukum Perdata telah memberikan suatu asas keadilan, yaitu asas pelaksanaan perjanjian secara itikad baik jaminan keadilan itu juga dipedomani pada Pasal 1337 Kitab Undang Undang Hukum Perdata bahwa suatu perjanjian akan dapat dibatalkan jika bertentangan dengan Undang Undang Kesusilaan yang baik dan atau ketertiban umum.

Pengangkutan pada hakekatnya sudah diliputi oleh Pasal dari hukum perjanjian dalam B.W., akan tetapi oleh Undang Undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bermaksud untuk kepentingan umum, membatasi kemerdekaan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan yaitu meletakkan berbagai kewajiban pada pihak si pengangkut (Subekti 1985 : 222).

Mengenai perjanjian pengangkutan baik dalam bagian-bagian ke-2 dan ke-3 Titel V buku I maupun di dalam titel V, VA dan VB buku II Kitab Undang Undang Hukum Dagang tersebut tidak dijumpai definisi atau pengertian mengenai perjanjian pengangkutan pada umumnya (Utari 1994 : 7).

Menurut sistem hukum Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persesuaian kehendak (*konsensus*). Pengertian tersebut dapat diartikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (*konsensus*) diantara para pihak. Dalam praktek sehari-hari, pengangkutan darat terdapat dokumen yang disebut dengan surat muatan seperti dimaksud dalam Pasal 90 Kitab Undang Undang Hukum Dagang.

Berdasarkan asas kebebasan berkontrak, pihak-pihak dapat membuat ketentuan yang membatasi tanggung jawab pihak-pihak. Dalam hal ini pengangkut dapat membatasi tanggung jawab berdasarkan kelayakan.

Perjanjian itu dibuat secara tertulis, biasanya pembatasan dituliskan secara tegas dalam syarat-syarat atau klausula perjanjian. Tetapi apabila perjanjian itu dibuat secara tidak tertulis maka kebiasaan yang berintikan kelayakan atau keadilan memegang peranan penting, disamping ketentuan Undang Undang dan bagaimanapun pihak-pihak dalam perjanjian dilarang menghapus sama sekali tanggung jawab (Pasal 470 ayat 1 Kitab Undang Undang Hukum Dagang, untuk pengangkut).

Tanggung jawab pengangkut ditentukan dalam Pasal 1236 dan 1246 Kitab Undang Undang Hukum Perdata, menurut Pasal 1236 pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita.

Menurut hasil penelitian faktor-faktor yang mempengaruhi angkutan umum mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas :

1. Untuk menghindari kerugian yang akan timbul
kerugian yang dialami oleh supir angkutan umum dapat berkurang dengan melebihi jumlah penumpang setiap harinya karena dengan begitu mereka sebagai supir angkutan umum dapat memperoleh hasil yang lebih dari kerja mereka sebagai supir angkutan umum.

2. Untuk mengejar setoran setiap hari

Para supir angkutan umum rata-rata setiap hari mereka harus menyetorkan uang setoran maka kebanyakan supir angkutan umum memilih mengangkut penumpang hingga penuh karena setiap hari uang harus terkumpul guna membayar setoran.

Sedangkan yang menjadi tujuan utama para supir angkutan umum mengangkut penumpang melebihi kapasitas rata-rata karena mereka harus mengejar setoran yang cukup banyak dan jika setiap harinya uang setoran tidak terpenuhi biasanya mereka harus menambahkan di hari besoknya.

Hal demikian yang mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas kendaraan sangat tidak diperbolehkan karena tidak sesuai dengan tujuan pengangkutan yang terdapat pada Undang Undang Lalu lintas dan Angkutan jalan.

Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Pasal 3 menyebutkan bahwa lalu lintas dan 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 harkat dan martabat bangsa.

2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Umum pada Pasal 141

wajib memenuhi

standart pelayanan minimal yang meliputi :

1. Keamanan
2. Keselamatan
3. Kenyamanan
4. Keterjangkauan
5. Kesenjajaran
6. Keteraturan

Fenomena yang terjadi sekarang pada pelaku usaha angkutan umum masih banyak supir angkutan yang menghiraukan keselamatan dan kenyamanan para penumpang dengan mengangkut penumpang secara berlebihan. Para supir angkutan hanya memikirkan keuntungan sebesar-besarnya yang didapat tanpa memikirkan keselamatan dan kenyamanan para penumpang.

Hasil penelitian yang diperoleh banyak supir angkutan yang sudah mengetahui bahaya jika mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas dari rawan kecelakaan dengan jatuhnya penumpang atau kendaraan yang oleng bahkan hal-hal seperti pencurian dalam angkutan umum akan tetapi

supir angkutan tidak menghiraukan semua itu mereka hanya memilih agar tidak terlalu banyak kerugian yang didapat.

Menurut Pak Dodi Febrianto petugas Dinas Perhubungan bahwa kebanyakan angkutan umum menaiki penumpang hingga penuh karena mengejar ongkos yang akan di setorkan. Selain itu dari Dinas Perhubungan hanya bisa memantau di lapangan jika ada angkutan umum yang menaiki penumpang hingga penuh bahkan kendaraannya sampai oleng. Dijelaskan pula bahwa untuk Dinas Perhubungan hanya memeriksa kondisi kendaraan dan pengawasan sekarang lebih ke kepolisian yang mengawasi di lapangan.

Angkutan umum yang melakukan pengangkutan melebihi batas angkut kendaraan bertanggung jawab atas apa yang terjadi pada penumpang saat menaiki angkutan umum tersebut karena kelalaian dari pihak pengangkut (Kitab Undang Undang Hukum Perdata Pasal 1366).

Kelayakan angkutan umum juga perlu dilakukan Dinas Perhubungan dengan melakukan uji layak jalan seperti uji kemampuan rem, kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama, kedalaman alur ban dan akurasi alat penunjuk kecepatan dilakukan sebulan sekali oleh Dinas Perhubungan dilapangan (Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Pasal 54).

Pengujian kelayakan alat angkut juga harus dilakukan secara berkala agar menghindari adanya alat angkut yang kurang layak untuk

dipakai dalam mengangkut penumpang karena hal tersebut telah diatur dalam Pasal 53 pada Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kenyataan di atas tersebut tidak sesuai dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terdapat pada Pasal 3 yang menyebutkan bahwa keselamatan, keamanan dan ketertiban merupakan tujuan utama tetapi pada kenyataannya semua berbanding kebalik bahkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 ini seakan diabaikan dan tidak terpakai karena masih terlalu banyak hak-hak untuk penumpang yang dilanggar dan belum terpenuhi.

4.2.2 Alasan Penumpang Menaiki Angkutan Umum Walaupun Dalam Kondisi Penuh

Penumpang merupakan pengguna jasa angkutan umum yang harus memperhatikan keselamatan dan kenyamanannya dalam menggunakan angkutan umum karena penumpang merupakan aset bagi angkutan umum mendapatkan penghasilan karena dengan terjaganya keselamatan dan kenyamanan yang diberikan oleh pemberi jasa atau angkutan umum maka akan banyak juga yang akan memakai jasa angkutan umum tersebut.

Angkutan umum masih banyak kekurangan dalam melayani penumpang baik dari segi keamanan, kelayakan angkutan umum dan juga keselamatan penumpang itu sendiri. Hal demikian sangat diacuhkan oleh para pelaku usaha angkutan umum sehingga banyak sekali kepentingan-kepentingan penumpang

yang terabaikan padahal disini penumpang harus diperhatikan segala hak-haknya sebagai pemakai jasa bukan harus diabaikan hak-hak dari pada penumpang itu sendiri sehingga penumpang tidak merasa dirugikan selama memakai jasa angkutan umum karena mereka merasa hak-haknya sebagai pemakai jasa sudah terpenuhi.

Kerugian yang dialami penumpang dengan ulah pelaku usaha angkutan umum seperti halnya yang sering mengangkut penumpang melebihi kapasitas kendaraan, hal seperti ini sangat disayangkan oleh banyak pengguna jasa angkutan umum karena hak-hak penumpang angkutan umum kurang terpenuhi. Hal-hal lain yang merugikan penumpang angkutan umum seperti kenyamanan yang kurang, tingkat keselamatan yang rendah dan juga kenyamanan dalam menaiki angkutan umum itu sendiri.

Pak Dody menegaskan bahwa kondisi maksimal pada angkutan umum sekitar 15 orang dan jika selebihnya maka sudah melebihi batas angkut pada umumnya sehingga kenyamanan yang didapat oleh para penumpang kurang terpenuhi.

Undang Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 tahun 1999 pada Pasal 4 menegaskan bahwa konsumen mempunyai kewajiban untuk mendapatkan kenyamanan dalam menggunakan jasa atau barang yang dikonsumsi yang kemudian di kuatkan dalam Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 pada Pasal 3 Tentang Tujuan pengangkutan.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti di lapangan terhadap alasan penumpang tetap menaiki angkutan umum walaupun kondisi angkutan tersebut telah penuh adalah :

1. Faktor kebutuhan.

Kebutuhan akan angkutan umum untuk melakukan aktifitas sehari-hari membuat para penumpang tetap menggunakan jasa angkutan umum yang sudah penuh.

2. Dikejar waktu.

Penumpang yang dikejar waktu membuat mereka kurang mempedulikan apakah angkutan umum tersebut penuh atau tidak.

3. Tidak adanya alat angkut lain.

Jumlah angkutan umum yang kurang yang sering membuat para penumpang tidak memiliki pilihan lain untuk memilih angkutan, sehingga mereka tetap menggunakan angkutan yang sudah penuh dan berdesakan.

Supir angkutan umum kebanyakan tidak sadar akan hal yang mereka lakukan, mereka hanya berpikir penumpang hanya terima saja dengan kondisi angkutan umum yang penuh seperti itu karena disini supir angkutan umum hanya memikirkan kebutuhan mereka guna mendapatkan hasil yang banyak tanpa memikirkan hak-hak dari penumpang itu sendiri. Jadi harusnya penumpang juga harus meminta hak mereka sebagai pengguna jasa angkutan umum agar hak-hak mereka terpenuhi dan tidak mengalami kerugian oleh ulah para supir angkutan umum yang tidak bertanggung jawab atas nasib penumpang mereka.

Menurut Pak Dodi sebagai petugas Dinas Perhubungan bahwa tidak adanya tempat pengaduan penumpang terhadap kenyamanan dalam menaiki angkutan umum seperti kondisi angkutan umum yang penuh membuat para supir angkutan umum bebas menaiki penumpang sampai penuh, karena menurut Pak Dodi hanya angkutan umum seperti bis AKAP yang bisa diadakan jika penumpang kurang nyaman kepada LP2K itu juga harus mendapat tembusan terlebih dahulu ke Dinas Perhubungan.

Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 3 tegas tujuan untuk terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar

Angkutan umum yang membahayakan penumpang sangat bertentangan dengan tujuan pengangkutan yang tidak akan tercapai. Jika melihat isi Pasal tersebut bisa dikatakan bahwa para supir angkutan umum telah melanggar apa yang dijadikan tujuan dari pengangkutan itu sendiri dengan tidak mengindahkan keselamatan dan kenyamanan para penumpang angkutan umum.

Tanggung jawab pengangkut ditentukan juga dalam Pasal 1236 dan 1246 Kitab Undang Undang Hukum Perdata, menurut Pasal 1236 pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak diterima, bila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyerahkan barang muatan. (<http://folorensus.blogspot.com/2008/07/hukumtentangperjanjianpengangkutan.html>).

Bagi pengaturan tanggung jawab pengangkut yang dilihat dari segi perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan merupakan salah satu unsur terpenting tersedia dari beberapa prinsip yang dapat diterapkan yaitu sebagai berikut :

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan pasal 1365 Kitab Undang Undang Hukum Perdata.

Setiap orang bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan karena perbuatan melawan hukum yang dilakukannya. Pihak yang dirugikan harus membuktikan bahwa kerugiannya diakibatkan karena perbuatan melawan hukum tersebut.

2. Prinsip praduga bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab tanpa ada keharusan bagi pihak yang dirugikan bahwa ada perbuatan melawan hukum dari pihak pengangkut.

Prinsip ini mempunyai tiga variasi sebagai berikut :

1. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan bahwa kerugian ditimbulkan oleh hal-hal di luar kekuasaannya (Pasal 522 Kitab Undang Undang Hukum Dagang untuk angkutan laut).
2. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan bahwa ia telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindarkan timbulnya kerugian (Pasal 24 jo Pasal 30 Ordonansi pengangkutan Udara).

3. Pengangkutan dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian bukan timbul karena kesalahannya. (Pasal 24 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)
3. Prinsip tanggung jawab mutlak tanpa adanya keharusan bagi pihak yang menderita kerugian untuk membuktikan haknya atas kerugian.

Pengangkut hanya dapat membuktikan diri dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian ditimbulkan karena kesalahan penumpang sendiri atau karena sifat mutu barang yang diangkut.

Pengaturan-pengaturan tentang perjanjian pengangkutan dirasa sangat penting karena seperti yang kita tahu bahwa B.W. kita pun tidak terdapat pengaturan-pengaturannya tentang perjanjian pengangkutan tersebut.

Perjanjian pengangkutan seperti yang kita tahu tidak harus tertulis melainkan cukup dengan lisan asalkan ada persesuaian kehendak dan tidak mengurangi hak-hak dari pada penumpang itu sendiri. Perjanjian pengangkutan perlu mendapatkan pengaturan yang memadai dalam Undang Undang Hukum Perikatan. Sebagaimana diketahui, dalam B.W. kita tidak terdapat pengaturannya tentang perjanjian ini yang dapat dianggap sebagai peraturan induknya (Subekti 1984 : 47).

Asas kebebasan berkontrak juga dapat dianalisis dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pada perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi asas yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk membuat atau tidak membuat perjanjian, mengadakan perjanjian dengan siapa pun, menentukan isi perjanjian dan persyaratannya dan menentukan bentuk perjanjiannya yaitu tertulis atau lisan (Salim 2004 : 9).

Perjanjian pengangkutan secara umum dilakukan dengan lisan seperti halnya dalam menentukan biaya yang akan di tanggung penumpang jika menggunakan jasa angkutan umum akan tetapi semua itu belum ada kejelasan hak dari penumpang itu sendiri sebagai pemakai jasa dari angkutan umum bahkan yang di kedepankan hanya kewajiban penumpang yang mana sebagai hak dari pengangkut itu sendiri.

Kesesuaian antara kehendak dan pernyataan merupakan dasar dari terbentuknya kesepakatan meskipun terdapat kesesuaian antara kehendak dan pernyataan, suatu tindakan hukum masih dapat dibatalkan karena hal ini terjadi apabila terdapat cacat kehendak.

Cacat kehendak terjadi apabila seseorang telah melakukan suatu perbuatan hukum, padahal kehendak tersebut terbentuk secara tidak sempurna (Budiono 2010:98).

Terdapat beberapa kehendak yang terbentuk secara tidak sempurna tersebut yang dapat terjadi karena :

1. *Fraude* (penipuan)

Dengan sengaja mengajukan gambaran atau fakta yang salah untuk memasuki hubungan kontrak.

2. *Mistake* (kesalahan)

Dua pihak yang mengadakan kontrak dengan fakta yang ternyata salah maka pihak tadi dapat membatalkan kontrak setelah mengetahui fakta yang sebenarnya.

3. *Duress* (paksaan)

Salah satu pihak lain menyetujui kontrak dengan ancaman penjara, jiwa atau badan. Ancaman ini dapat saja dilakukan terhadap dirinya, keluarganya dan ancamannya tidak bersifat fisik.

4. *Undue influence* (penyalahgunaan keadaan)

Penyalahgunaan terjadi apabila seseorang tergerak karena keadaan khusus untuk melakukan suatu perbuatan hukum dan pihak lawan menyalahgunakan hal tersebut (Salim 2004:27-28)

Penyalahgunaan kehendak disini ada dua macam yaitu penyalahgunaan keunggulan ekonomi dan juga penyalahgunaan kejiwaan. Penyalahgunaan ekonomi sendiri terletak pada ketidakseimbangan kekuatan dalam melakukan tawar menawar atau perundingan antara pihak ekonomi kuat terhadap ekonomi lemah sedangkan penyalahgunaan kejiwaan ketidakmampuan pihak yang dirugikan untuk melakukan

perbuatan hukum yang sama sekali tidak dikehendakinyanya (Salim 2004:28).

Hubungan supir angkutan umum dan penumpang merupakan contoh penyalahgunaan kehendak secara kejiwaan yang dimana penumpang merupakan pihak yang dirugikan karena melakukan perbuatan hukum yang sama sekali tidak dikehendakinya.

Perjanjian sepihak dan perjanjian timbal balik dikenal sebagai pembeda/pembagian perjanjian disamping yang lainnya karena menimbulkan hak dan kewajiban para pihak maka perjanjian pengangkutan disebut perjanjian timbal balik, yaitu konsumen mendapat hak layanan pengangkutan dengan kewajiban membayar biaya pengangkutan, penyelenggara angkutan, memperoleh hak menerima pembayaran jasa pengangkutan dengan kewajiban menyelenggarakan pelayanan angkutan.

Kitab Undang Undang Hukum Perdata Pasal 1338 ayat (1) menyebutkan semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang Undang bagi mereka yang membuatnya, sehingga dengan asas itu hukum perjanjian menganut sistem terbuka, yang memberi kesempatan bagi semua pihak untuk membuat suatu perjanjian, ketentuan di atas memberikan jaminan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang mengadakan perjanjian.

Kitab Undang Undang Hukum Perdata telah memberikan suatu asas keadilan, yaitu asas pelaksanaan perjanjian secara itikad baik jaminan keadilan itu juga dipedomani pada Pasal 1337 Kitab Undang Undang Hukum Perdata bahwa suatu perjanjian akan dapat dibatalkan jika bertentangan dengan Undang Undang Kesusilaan yang baik dan atau ketertiban umum.

Pengangkutan pada hakekatnya sudah diliputi oleh Pasal dari hukum perjanjian dalam B.W., akan tetapi oleh Undang Undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bermaksud untuk kepentingan umum, membatasi kemerdekaan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan yaitu meletakkan berbagai kewajiban pada pihak si pengangkut (Subekti 1985 : 222).

Penumpang yang merasa dirugikan karena hak-hak mereka dirasa kurang maka mereka bisa secara langsung meminta tanggung jawab terhadap pelaku usaha angkutan umum itu sendiri berupa ganti rugi misal terjadi kecelakaan karena kondisi angkutan umum yang melebihi kapasitas kendaraan.

Pelaku usaha angkutan umum juga harus bertanggung jawab atas apa yang terjadi sewaktu-waktu terhadap penumpang karena mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas. Seperti terdapat pada Pasal 192 ayat pelaku usaha angkutan umum merugikan penumpang maka pelaku usaha

angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita seperti jika meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang.

Pengangkutan penumpang (darat, laut, sungai, danau, udara) ada dua macam tanggung jawab menurut hukum yang dipikul oleh pengangkut yaitu :

1. Tanggung jawab hukum terhadap penumpang yaitu yang menyangkut kecelakaan penumpang selama perjalanan yang disebabkan oleh kecelakaan alat pengangkut yang menyebabkan penumpang korban (luka-luka, cacat dan meninggal).
2. Tanggung jawab terhadap pihak ketiga (bukan penumpang) yaitu yang menyangkut kecelakaan pihak ketiga yang disebabkan oleh alat pengangkut yang bersangkutan misalnya mobil menabrak orang di pinggir jalan kapal terbang jatuh dan menimpa orang di darat atau laut, dan kapal laut menyenggol atau menabrak perahu atau motorboat berpenumpang yang menyebabkan kecelakaan.

Pengangkut bertanggung jawab atas kecelakaan itu, maka pengangkut harus membayar ganti rugi kepada penumpang maupun non penumpang yang menderita kecelakaan (Purba 1998 :330).

Aspek perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan keadaan demikian sangat tidak ideal dan dalam praktek merugikan bagi konsumen, karena

pada tiap kecelakaan alat angkutan darat tidak pernah terdengar dipermasalahkannya tanggung jawab pengusaha kendaraan angkutan umum (Suherman, 2000 :163).

Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan. Selain itu 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 (Pasal 191 dan Pasal 192 ayat (1) Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Penumpang angkutan umum agar lebih selektif dalam menggunakan jasa angkutan umum karena penumpang harus memilih angkutan umum yang benar-benar memikirkan hak-hak dari pada para penumpang angkutan umum itu sendiri agar mengurangi resiko kerugian yang di dapat dari penumpang angkutan umum dalam menggunakan jasa angkutan umum.

BAB 5

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti lakukan adapun simpulan dan saran-saran yang diharapkan dapat memberikan masukan yang berguna bagi para penumpang angkutan umum dan untuk para supir angkutan umum agar lebih memperhatikan hak-hak para penumpang sehingga kedepannya dapat digunakan sebagai pertimbangan para penumpang angkutan umum untuk tetap setia memakai jasa angkutan umum sebagai sarana dan prasarana dalam melakukan aktivitasnya.

1. SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Beragam faktor yang menyebabkan pelaku usaha angkutan umum menaiki penumpang melebihi kapasitas angkut menyebabkan banyak kepentingan penumpang terabaikan seperti halnya kenyamanan dan keselamatan dalam menggunakan jasa angkutan umum jadi pihak pengangkut harus bertanggung jawab jika terjadi hal-hal yang tidak di inginkan selama mengangkut penumpang karena telah jelas di terangkan dalam pasal 1236 Kitab Undang Undang Hukum Perdata yaitu pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya,kerugian yang di derita.

2. Pelanggaran terhadap hak penumpang angkutan umum yang dilakukan oleh penyedia jasa angkutan umum ini disebabkan karena tidak adanya jaminan kepastian hak penumpang angkutan umum dan posisi tawar penumpang angkutan umum yang lemah.

2. SARAN

Adapun saran-saran yang diberikan sebagai berikut :

1. Pelaku usaha angkutan umum perlu menjaga kualitas kendaraan seperti melakukan servis rutin agar sewaktu mengangkut penumpang, kendaraan tidak mengalami kerusakan sehingga penumpang merasa nyaman dalam memakai jasa angkutan.
2. Pihak pengangkut harus menjaga keselamatan dari penumpang dan barang yang diangkutnya seperti melakukan penjagaan atas muatan yang diangkut dan memperingati penumpang jika ada penumpang yang bergelantungan di pintu.
3. Dinas Perhubungan agar lebih ketat dan teliti dalam uji kelayakan sebelum angkutan umum dipakai mengangkut penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

Buku Literatur

- Achmad Ichsan, SH. 1981. *Hukum Dagang*. Jakarta. Pradnya Paramita.
- Burhan Ashofa, SH. 2010. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta. Rineka Cipta.
- Dr. Soerjono Soekanto, SH. M.A. 1982. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta. Universitas Indonesia.
- Dr. Soerjono Soekanto, SH. M.A. 2011. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta. Universitas Indonesia.
- Dr. Lexy J. Moleong, M.A. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung. Remaja Rosdayakarya.
- Dr. Lexy J. Moleong, M.A. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung. Remaja Rosdayakarya.
- Dr. Abdul Halim Barkatullah, S.Ag., S.H., M.Hum. 2010. *Hak-hak Konsumen*. Bandung. Nusa Media.
- Drs. H.A. Abbas Salim, SE. M.A. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada.
- Fidel Miro. SE. MStr. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta. Erlangga.
- Ofyar Z. Tamin. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan transportasi*. Bandung. ITB.
- Prof. E. Suherman, SH. 2000. *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*. Bandung. Mandar maju.
- Radiks Purba. 1998. *Asuransi Angkutan Laut*. Jakarta. PT Rineka Cipta.

Ronny Hanitjo Soemitro, SH. 1988. *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*.
Jakarta. Ghalia Indonesia.

Siti Utari. 1994. *Pengangkutan laut*. Jakarta. Balai Pustaka.

Undang Undang

1. Kitab Undang Undang Hukum Perdata.
2. Kitab Undang Undang Hukum Dagang.
3. Undang Undang Lalu Lintas dan angkutan Jalan.
4. Undang Undang Perlindungan Konsumen.

Internet

<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/20468/3/Chapter%20II.pdf>

http://eprints.undip.ac.id/16097/1/ACHMAD_DWI_HERİYANTO,_SH.pdf

<http://www.lontar.ui.ac.id/file?file=digital/132750-T%2027804-Sistem%20bus-Pendahuluan.pdf>

(<http://www.lontar.ui.ac.id/file?file=digital/132750-T%2027804-Sistem%20bus-Pendahuluan.pdf>).

(<http://argawahyu.blogspot.com/2011/06/hukumpengangkutan.htm>).

(<http://folorensus.blogspot.com/2008/07/hukum-tentang-perjanjian-pengangkutan.html>).

(<http://mell-benu.blogspot.com/2012/04/buku-ajar-hukum-pengangkutan.html>).

<http://www.kajianpustaka.com/2012/10/lalu-lintas-dan-angkutan.html>).

(<http://kardady.wordpress.com/2012/07/angkutan-umum>).

LAMPIRAN

**SURAT IJIN PENELITIAN BADAN KESATUAN BANGSA, POLITIK
DAN PERLINDUNGAN MASYARAKAT**



**PEMERINTAH KOTA SEMARANG
BADAN KESATUAN BANGSA, POLITIK
DAN PERLINDUNGAN MASYARAKAT**

No. 175 Semarang Telp. 3584045 Hunting: 3584077 Pws. 2601,2602,2603,2604,2605,2606 Fax. 3584045

Nomor : 070/935/VII/2012
Sifat :
Lampiran :
Perihal : **Ijin Penelitian**


Semarang, 20 Juli 2012

Kepada
Yth.....
.....
.....
di-
SEMARANG


- I. Dasar : 1. Peraturan Daerah Pemerintah Kota Semarang Nomor 13 tahun 2008, Tanggal 7 Nopember 2008 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Lembaga Teknis Daerah Kota Semarang.
2. Peraturan Walikota Semarang Nomor 44 Tahun 2008 Tanggal 24 Desember 2008 tentang Penjabaran Tugas dan Fungsi Badan Kesatuan Bangsa, Politik dan Perlindungan Masyarakat Kota Semarang.
- II. Membaca surat dari : Dekan Fakultas Hukum UNNES
Nomor : 2549 / UN37.1.8 / PL / 2012
Tanggal : 09 Juli 2012
- III. Pada prinsipnya kami **tidak keberatan / dapat menerima** atas pelaksanaan penelitian / survey / riset / KKN / KKL dll di Kota Semarang.
- IV. Yang dilaksanakan oleh :
1. Nama : **GINANJAR HUTOMO BANGUN**
 2. Kebangsaan : Indonesia
 3. Alamat : Desa Blimbing RT 07 RW 01 Kec. Boja Kab. Kendal
 4. Pekerjaan : Mahasiswa
 5. Penanggung jawab : Drs. Sartono Sahlan, M.H.
 6. Judul penelitian : "Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Angkutan Umum (Studi Pada Angkutan Umum Jurusan UNNES-UNGERAN)"
 7. Lokasi : Kota Semarang
- V. Ketentuan sebagai berikut :
1. Sebelum melakukan kegiatan terlebih dahulu melaporkan kepada pejabat setempat/ lembaga swasta yang akan dijadikan obyek lokasi untuk mendapatkan petunjuk seperlunya dengan menunjukkan surat pemberitahuan ini.

2. Pelaksanaan survey / riset / KKN / KKL tidak disalahgunakan untuk tujuan tertentu yang dapat mengganggu stabilitas pemerintahan. Untuk penelitian yang mendapat dukungan dana sponsor baik dari dalam negeri maupun luar negeri, agar dijelaskan pada saat mengajukan perijinan. Tidak membahas masalah politik dan atau agama yang dapat menimbulkan terganggunya stabilitas keamanan dan ketertiban.
 3. Surat rekomendasi dinyatakan tidak berlaku apabila pemegang surat rekomendasi tidak mentaati / mengindahkan peraturan yang berlaku atau obyek penelitian tidak bersedia menerima.
 4. Setelah selesai melakukan survey / riset / KKN / KKL agar menyerahkan salinan hasil penelitian kepada Badan Kesbangpolinmas Kota Semarang.
- VI. Surat rekomendasi penelitian / survey / riset berlaku pada : 20 Juli s/d 20 Agustus 2012.
- VII. Demikian harap menjadikan perhatian dan maklum.

A.n. WALIKOTA SEMARANG
Kepala Badan Kesatuan Bangsa, Politik
dan Perlindungan Masyarakat



Drs. BAMBANG SUKONO, MM
Pembina Utama Muda
NIP 19581225 198411 1 001



TEMBUSAN: Kepada Yth.

1. Walikota Semarang (sebagai laporan);
2. Pertinggal

SURAT IJIN PENELITIAN FAKULTAS

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG
FAKULTAS HUKUM**

Gedung C4, Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang 50229
Telepon: (024)8507891
Laman: <http://fh.unnes.ac.id>, surel: fh_unnes@yahoo.co.id

No. : 2549/UN37.1.8/PL/2012
Lamp :
Hal : Ijin Penelitian

Kepada
Yth. Kepala Dinas Perhubungan Kota Semarang
di Dinas Perhubungan Kota Semarang

Dengan Hormat,
Bersama ini, kami mohon ijin pelaksanaan penelitian untuk menyusun skripsi/tugas akhir oleh mahasiswa
sebagai berikut:

Nama : GINANJAR HUTOMO BANGUN
NIM : 8150408104
Prodi : Ilmu Hukum
Topik : PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG ANGKUTAN UMUM (STUDI
PADA ANGKUTAN UMUM JURI'ISAN UNNES-UNGERAN)

Atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.



Semarang, 09 Juli 2012

Dekan

Drs. Sartono Sahlan, M.H.
NIP. 195308251982031003



8150408104

.... FM-05-AKD-24/Rev. 00 :....

Fakultas Hukum

.....

FORMAT WAWANCARA KEPADA
SUPIR ANGKUTAN UMUM



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

FAKULTAS HUKUM

Kampus Sekaran Gedung C4 Telp/faks (024) 8508014

Semarang

FORMAT WAWANCARA

I. PENGANTAR

Dalam rangka pelaksanaan penelitian guna penyusunan skripsi
erlindungan Hukum Bagi Penumpang Angkutan Umum (Studi Pada Angkutan Umum Jurusan Jatingaleh -
membutuhkan beberapa data dan masukan dari Mas/mbak/bapak/ibu
melalui wawancara yang akan saya lakukan.

Data yang bapak/ibu berikan sangat saya butuhkan demi kemajuan
bersama. Oleh karena itu saya memohon dengan sangat bapak/ibu
berkenan memberikan data seobyektif mungkin sesuai dengan kenyataan
yang sebenarnya terjadi. Atas data yang diberikan saya ucapkan terima
kasih.

II. IDENTITAS

1. Nama :
2. Umur :

3. Jenis kelamin :
4. Jabatan :
5. Masa kerja :
6. Alamat :

III. MATERI WAWANCARA

1. Saudara menjadi supir angkutan umum sejak kapan?
2. Kendala apa yang sering saudara jumpai pada pekerjaan menjadi supir?
3. Dari jam berapa saudara mulai bekerja sebagai supir angkutan umum?
4. Sebagian besar penumpang angkutan umum saudara mahasiswa unnes atau pedagang dan anak sekolah?
5. Untuk tarif angkutan umum apa saudara tentukan sendiri atau ada kesepakatan bersama dengan supir angkutan yang lain?
6. Apakah saudara pernah menyetir dalam keadaan kurang sehat atau sedang di bawah kendali minuman keras?
7. Apakah saudara pernah mengangkut penumpang melebihi kapasitas mobil?
8. faktor apa yang menjadikan saudara mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas mobil?
9. Apakah saudara pernah memikirkan keselamatan penumpang dengan mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas mobil?
10. Pernah adakah penumpang yang mengeluh soal penumpang yang penuh?
11. Apakah pernah ada kejadian-kejadian seperti pencurian atau penjabretan kepada penumpang ketika kondisi angkot saudara penuh?

FORMAT WAWANCARA KEPADA PENUMPANG ANGKUTAN UMUM

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN



UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

FAKULTAS HUKUM

Kampus Sekaran Gedung C4 Telp/faks (024) 8508014 Semarang

I. PENGANTAR

Dalam rangka pelaksanaan penelitian guna penyusunan skripsi yang bertema Hukum Bagi Penumpang Angkutan Umum (Studi Pada Angkutan Umum Jurusan Jatingaleh - beberapa data dan masukan dari Mas/mbak/bapak/ibu melalui wawancara yang akan saya lakukan.

Data yang bapak/ibu berikan sangat saya butuhkan demi kemajuan bersama. Oleh karena itu saya memohon dengan sangat bapak/ibu berkenan memberikan data seobyektif mungkin sesuai dengan kenyataan yang sebenarnya terjadi. Atas data yang diberikan saya ucapkan terima kasih.

II. IDENTITAS

1. Nama :
2. Umur :
3. Jenis kelamin :
4. Pekerjaan :

5. Alamat :

III. MATERI PERTANYAAN PENUMPANG

1. Sering saudara memakai jasa angkutan umum?
2. Pernah saudara menjumpai supir angkutan umum yang ugal-ugalan?
3. Apakah angkutan umum bermanfaat bagi kegiatan saudara?
4. Apakah saudara pernah menjumpai angkutan umum yang penuh?
5. Apakah mengganggu kenyamanan saudara saat angkutan umum penuh?
6. Apakah saudara pernah mengalami tindak kriminal di dalam angkutan umum saat angkutan umum penuh?
7. Kenapa saudara memilih menggunakan angkutan umum, apa lebih praktis?
8. Apakah saudara pernah diturunkan sebelum tempat tujuan saudara?
9. Apakah saudara pernah mendapati supir angkutan yang menyetir dalam keadaan kurang sehat atau dalam keadaan pengaruh minuman?
10. Kenapa saudara memilih angkutan umum yang sudah dalam kondisi penuh, apa karena tidak mau menunggu angkutan yang lain?
11. Apakah sarana angkutan umum di rasa saudara cukup memadai?
12. Apakah saudara pernah membayar tarif angkutan umum melebihi tarif pada umumnya?

**FORMAT WAWANCARA KEPADA
DINAS PERHUBUNGAN**



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

FAKULTAS HUKUM

Kampus Sekaran Gedung C4 Telp/faks (024) 8508014 Semarang

FORMAT WAWANCARA

IV. PENGANTAR

Dalam rangka pelaksanaan penelitian guna penyusunan skripsi

Studi Pada Angkutan Umum Jurusan Jatingaleh -

membutuhkan beberapa data dan masukan dari Mas/mbak/bapak/ibu melalui wawancara yang akan saya lakukan.

Data yang bapak/ibu berikan sangat saya butuhkan demi kemajuan bersama. Oleh karena itu saya memohon dengan sangat bapak/ibu berkenan memberikan data seobyektif mungkin sesuai dengan kenyataan yang sebenarnya terjadi. Atas data yang diberikan saya ucapkan terima kasih.

V. IDENTITAS

7. Nama :

8. Umur :

9. Jenis kelamin :
10. Jabatan :
11. Masa kerja :

VI. MATERI WAWANCARA

1. Bagaimana cara konsumen dimana disini adalah penumpang angkutan umum jika di rasa ada hal-hal yang merugikan saat memakai jasa angkutan umum?
2. Apakah ada uji kelayakan terhadap setiap kendaraan yang di jadikan alat angkut?
3. Apakah ada pengecekan rutin terhadap kelayakan alat angkut?
4. Apakah dari dinas perhubungan itu sendiri ada kriteria khusus berapa jumlah maksimal yang harus di angkut dalam alat angkut?
5. Bagaimana cara mendaftarkan kendaraan untuk di jadikan angkutan umum ?
6. Apa upaya dari Dinas Perhubungan guna meminimalisir kejadian angkutan umum yang menaiki penumpang melebihi kapasitas?

Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Pasal 4

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 8 TAHUN 1999

TENTANG

PERLINDUNGAN KONSUMEN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang:

- a. Bahwa pembangunan nasional bertujuan untuk mewujudkan suatu masyarakat adil dan makmur yang merata material dan spiritual dalam era demokrasi ekonomi berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.
- b. Bahwa pembangunan perekonomian nasional pada era globalisasi harus dapat mendukung, tumbuhnya dunia usaha sehingga mampu menghasilkan beraneka barang dan / atau jasa yang, memiliki kandungan teknologi yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat banyak dan sekaligus mendapatkan kepastian atas barang dan / atau jasa yang diperoleh dari perdagangan tanpa mengakibatkan kerugian konsumen.

- c. Bahwa semakin terbukanya pasar nasional sebagai akibat dari proses globalisasi ekonomi harus tetap menjamin peningkatan kesejahteraan masyarakat serta kepastian atas mutu, jumlah, dan keamanan barang dan/atau jasa yang diperolehnya di pasar.
- d. Bahwa untuk meningkatkan harkat dan martabat konsumen perlu meningkatkan kesadaran, pengetahuan, kepedulian, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi dirinya serta menumbuhkembangkan sikap pelaku usaha yang bertanggungjawab.
- e. Bahwa ketentuan hukum yang melindungi kepentingan konsumen di Indonesia belum memadai.
- f. Bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut di atas diperlukan perangkat peraturan perundang-undangan untuk mewujudkan keseimbangan perlindungan kepentingan konsumen dan pelaku usaha sehingga tercipta perekonomian yang sehat.
- g. Bahwa untuk itu perlu dibentuk Undang-undang tentang Perlindungan Konsumen;

Mengingat:

Pasal 5 Ayat 1, Pasal 21 Ayat 1, Pasal 27, dan Pasal 33 Undang
Undang Dasar 1945.

Dengan persetujuan

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan: UNDANG-UNDANG TENTANG PERLINDUNGAN
KONSUMEN.

BAB III

HAK DAN KEWAJIBAN

Bagian Pertama

Hak dan Kewajiban Konsumen

Pasal 4

Hak konsumen adalah:

1. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.
2. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan.
3. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan 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 perlindungan 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 peraturan perundang-undangan lainnya.