

**TANGGUNG JAWAB PENGUSAHA BUS TRANS METRO PEKANBARU
(TMP) TERHADAP KERUGIAN PIHAK KETIGA YANG MENJADI
KORBAN KECELAKAAN DITINJAU DARI KITAB UNDANG-UNDANG
HUKUM PERDATA**

Oleh : Eri Surya Wibowo

Pembimbing 1 : Dr. Firdaus, S.H., M.H.

Pembimbing 2 : Ulfia Hasanah, S.H.,M.Kn.

Alamat : Jl. Guru I, Asrama Indragiri Hulu, Arifin Achmad Pekanbaru

Email :erisurya3@gmail.com - Telepon : 085363945992

ABSTRACT

traffic accident is an incident on the road that can not be known when and where it will happen. Traffic accidents are a matter that could give rise to rights and obligations for each party for damages. Traffic accident that causes damage to a third party in the civil responsibility of employers or owners dikerenakan bus driver or bus wardens to supervise. It can be seen from the provisions of Article 1367 of the Civil Code and Article 234 paragraph (1), (2) of Law No. 22 of 2009 on Road Traffic and Road Transport. Legal protection against third parties is the protection of the rights of third parties who are victims of accidents, these rights set forth in the provisions of Article 240 of Law No. 22 of 2009.

Keywords : Responsiability – Businessman – Compensation - Third Party

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan panjang garis pantai lebih dari 81.000 km serta lebih dari 17.508 pulau dan luas laut sekitar 3.257.483 km² yang terletak diantara Benua Asia dan Benua Australia, serta Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.¹ Maka diperlukan adanya suatu sarana transportasi atau sarana pengangkutan untuk mencapai suatu tempat.

Zaman modern sekarang ini, pengangkutan memiliki peranan yang penting dalam perkembangan dunia khususnya dalam sektor perekonomian. Peranan pengangkutan mencakup hampir setiap aktivitas manusia dan dirasakan jelas oleh masyarakat dalam kehidupan sehari-hari misalnya untuk pergi bekerja dan juga dalam hal pengadaan dan penyediaan barang dan jasa.² Pengangkutan berperan sebagai jembatan penghubung antar produsen dan konsumen serta juga sebagai barometer stabilitas harga. Bila pengangkutan berjalan dengan baik dan lancar maka dapat dijamin bahwa sektor ekonomi akan semakin baik dan stabil.³

Berdasarkan ketentuan Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 menegaskan bahwa; “Tiap-tiap warga negara berhak untuk memperoleh hidup yang layak bagi kemanusiaan”. Tercapainya hidup yang layak merupakan suatu rangka mewujudkan kesejahteraan dan kecerdasan, perlu penyediaan barang dan jasa dalam jumlah yang cukup, kualitas yang baik dan dengan harga yang terjangkau bagi masyarakat.⁴

Masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum. Semakin meningkatnya teknologi dan perkembangan zaman dibidang transportasi, menyebabkan semakin tinggi pula tingkat kemacetan pada suatu daerah. Hal ini menjadi tugas tersendiri bagi pemerintah untuk menangani kemacetan yang ada. Langkah pemerintah untuk mengatasi hal ini dengan membuat kebijakan untuk mencegah kemacetan yaitu dengan membuat suatu sarana transportasi bebas hambatan berupa Bus yang berada pada rute dan jalur yang telah ditetapkan.⁵

Kemacetan menjadi fenomena dan fakta yang tidak bisa dihindari lagi di seluruh wilayah Indonesia, terutama wilayah Kota Pekanbaru. Pertambahan jumlah kendaraan secara fantastis yang tidak dibarengi dengan peningkatan infrastruktur yang memadai, sehingga kemacetan khususnya pada jam-jam aktifitas publik terus berlangsung. Hal ini juga diperparah dengan buruknya budaya lalu lintas masyarakat serta penggunaan angkutan pribadi secara *massif*.⁶

Pemerintah Kota Pekanbaru Provinsi Riau menyadari ancaman kemacetan tersebut menjadi suatu hal yang harus cepat ditangani. Karena itu sejak tahun 2007 dimulailah gagasan usaha untuk mengendalikan kemacetan sekaligus meningkatkan kinerja pelayanan angkutan umum⁷ dengan membentuk Sistem

¹ E.Suherman, *Aneka Masalah Hukum Keadilan* (Himpunan Makalah 1961-1995), Mandar Maju, Bandung: 2000, hlm 3

² Mauled Moelyono, *Menggerakkan Ekonomi Kreatif Antara Tuntutan dan Kebutuhan*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta: 2010, hlm 2

³ Apridar, *Teori Ekonomi Sejarah dan Perkembangannya*, PT. Graha Ilmu, Yogyakarta: 2010, hlm 10

⁴ Indra Primahardani, *“Tinjauan Hukum Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang*

Bagasi Dalam Pengangkutan Darat (studi di CV. Makmur Pekanbaru) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen”, Skripsi, Program Strata 1 Universitas Riau, Pekanbaru, 2010, hlm. 2

⁵ Bambang Susantono, *Revolusi Transportasi*, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta: 2014, hlm. 29

⁶ Raya Desmawanto Nainggolan dan Zulkarnaini, “Evaluasi Kebijakan Sistem Angkutan Umum Massal”, *Jurnal Administrasi Pembangunan*, FISIP Universitas Riau, Volum. 1, No 1 November 2012, hlm. 1

⁷ *Ibid*, hlm 1

Angkutan Umum Massal (SAUM) yang kita kenal dengan sebutan Bus Trans Metro Pekanbaru (TMP).

Di kota Pekanbaru, keberadaan Bus TMP menjadi suatu hal yang berbeda dengan apa yang diharapkan. Hal ini dapat dilihat dari belum adanya jalur khusus bebas hambatan karena jalur yang seharusnya ada dan digunakan oleh bus itu sendiri digabung menjadi satu jalur dengan pengguna jalan lainnya. Jalur khusus (sparator) yang tidak tersedia menyebabkan Bus TMP memiliki beberapa hambatan diantaranya tidak bisa mencapai halte (tempat pemberhentian) tepat waktu serta terlibat dalam kemacetan yang terjadi di sepanjang jalan kota Pekanbaru. Terlebih Bus TMP juga terlibat dalam kasus kecelakaan. Seperti yang terjadi di depan Hotel Pangeran antara Bus TMP dengan pengendara jalan pada pukul 11.45 Wib pada tanggal 19 November 2013 lalu dan masih ada banyak kecelakaan yang terjadi sepanjang tahun 2014.⁸ Hal ini menjadi suatu masalah baru dalam masyarakat, karena masyarakat belum mengetahui bagaimanakah aturan hukum mengenai kasus tersebut, dan bagaimana tanggung jawab dari masing-masing pihak.⁹

Tanggung jawab hukum yang diberikan oleh seseorang atau pengusaha dalam kasus yang terjadi antara Bus TMP terhadap pengguna jalan yang menjadi korban sehingga mengakibatkan kerugian materi dijelaskan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dalam Pasal 1367 KUH Perdata bahwa “Seseorang tidak hanya bertanggung jawab, atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasannya”.

⁸ <http://www.republika.co.id>, diakses, Senin, tanggal, 24 November 2014, Pukul 20.30 Wib

⁹ Apridar, *Teori Ekonomi Sejarah dan Perkembangannya*, PT. Graha Ilmu, Yogyakarta: 2010, hlm 8

Berdasarkan apa yang telah diuraikan diatas, maka penulis tertarik melakukan penelitian mengenai bagaimana perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan antara Bus TMP dengan Pengguna Jalan dikarenakan belum adanya jalur khusus yang menjadi lalu lintas busway dan penelitian ini diberi judul **TANGGUNG JAWAB PENGUSAHA BUS TRANS METRO PEKANBARU (TMP) TERHADAP KERUGIAN PIHAK KETIGA YANG MENJADI KORBAN KECELAKAAN DITINJAU DARI KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM PERDATA**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana perlindungan hukum terhadap pengguna jalan yang menjadi korban kecelakaan dalam hukum perdata?
2. Bagaimanakah tanggung jawab hukum Bus Trans Metro Pekanbaru (TMP) terhadap pihak ketiga yang menjadi korban kecelakaan?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Mengetahui bagaimana perlindungan hukum terhadap pengguna jalan yang menjadi korban kecelakaan dalam hukum perdata.
- b. Mengetahui bagaimanakah tanggung jawab pelaku usaha terhadap pengguna jalan yang menjadi korban kecelakaan.

2. Kegunaan penelitian

- a. Bagi Penulis
Penelitian ini diharapkan berguna bagi pengembangan ilmu dan penerapan pengetahuan penulis terhadap ilmu hukum khususnya dalam bidang ilmu keperdataan di Indonesia.
- b. Bagi Dunia Akademik
Penelitian ini diharapkan berguna bagi pengembangan ilmu pengetahuan hukum keperdataan,

khususnya dalam hal tanggung jawab hukum perusahaan terhadap pihak ketiga.

D. Kerangka Teoritis

1. Teori Perbuatan Melawan Hukum

Perbuatan melawan hukum merupakan suatu wacana yang banyak dan sering dibicarakan. Istilah perbuatan melawan hukum sesungguhnya mengadopsi dari istilah "*onrechtmatigedaad*". Menurut Dr. R Wirjono Projodikoro, perbuatan melawan hukum diartikan sebagai perbuatan melanggar hukum ialah bahwa perbuatan itu mengakibatkan kegoncangan dalam neraca keseimbangan dari masyarakat.¹⁰

Perbuatan melawan hukum adalah suatu bentuk perikatan yang lahir dari Undang-Undang sebagai akibat perbuatan manusia yang melanggar aturan hukum yang berlaku, yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Pengaturan mengenai perbuatan melawan hukum di Indonesia secara garis besar dapat kita lihat dari dua ketentuan, yaitu Pasal 1365 KUH Perdata dan Pasal 1366 KUH Perdata.¹¹

Molegraaff menyatakan bahwa Perbuatan Melawan Hukum tidak hanya melanggar undang-undang akan tetapi juga melanggar kaedah kesusilaan dan kepatutan.¹² Untuk memahami konsep "perbuatan melawan hukum" (*onrechtmatige daad*), perlunya dipahami Pasal 1365 KUH Perdata yaitu "setiap perbuatan melawan hukum yang mengakibatkan kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya

menimbulkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut".

Pada unsur perbuatan melawan hukum seperti yang telah dijelaskan dalam pasal 1367 KUH Perdata bahwa seseorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga terhadap perbuatan orang yang menjadi tanggungannya atau barang-barang yang berada dibawah pengawasannya.

Menurut doktrin *respondeat superior*, seorang majikan bertanggung jawab atas perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pegawai atau karyawannya jika karyawan tersebut bertindak masih dalam cakupan menjalankan pekerjaannya atau dalam lingkup pekerjaannya.

Di negara-negara yang lebih maju, misalnya di Amerika Serikat, untuk dapat dikategorikan perbuatan melawan hukum dalam konteks pekerjaan, ada beberapa unsur yang harus dipenuhi:

- a) Perbuatan tersebut pada dasarnya harus terjadi selama jam kerja dan di tempat tertentu yang ditetapkan dalam menjalankan pekerjaan;
- b) Si karyawan sekurang-kurangnya (dalam hal tersebut) telah dimotivasi untuk tujuan melayani majikan dan
- c) Perbuatan tersebut terjadi berkaitan dengan menjalankan tugas-tugas yang sah yang diberikan Majikan kepada si karyawan.

Menurut Hoffman untuk terjadinya suatu perbuatan melawan dipenuhi empat unsur, yaitu sebagai berikut:

1. Harus ada yang melakukan perbuatan;
2. Perbuatan itu harus melawan hukum;
3. Perbuatan itu harus menimbulkan kerugian bagi orang lain;
4. Perbuatan itu karena kesalahan yang di timpa kepadanya.

¹⁰ R. Wirjono Projodikoro, "*Perbuatan Melanggar Hukum*", PT. Sumur, Bandung,: 1994, Hlm. 13

¹¹ Gunawan Widjaja, Kartini Muljadi, *Perikatan yang Lahir dari Undang-Undang*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta: 2003, hlm 81

¹² Setiawan "*Empat Kriteria Perbuatan Melawan Hukum dan Perkembangan dalam Yurisprudensi*", PT. Varia, Jakarta: 1987, hlm 176

5. Adanya hubungan kausal

2. Teori Hukum Tanggung Jawab

Sebuah konsep yang berkaitan dengan konsep kewajiban hukum adalah konsep tanggung jawab (pertanggung jawaban) hukum. Bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, artinya dia bertanggung jawab atas suatu sanksi bila perbuatannya bertentangan dengan peraturan yang berlaku.¹³

Menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subjek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan.¹⁴

Teori tanggung jawab berdasarkan perbuatan melawan hukum hukum yang dilakukan oleh orang lain tersebut dapat dibagi dalam 3 (tiga) kategori sebagai berikut:

- 1) Tanggung jawab atasan
- 2) Tanggung jawab pengganti yang bukan dari atasan orang-orang dalam tanggungannya
- 3) Tanggung jawab pengganti dari barang-barang yang berada di bawah tanggungannya.

KUH Perdata menjelaskan beberapa pihak yang harus menerima tanggung jawab dari perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pihak lain sebagai berikut:

- 1) Orang tua atau wali yang bertanggung jawab atas tindakan yang dilakukan oleh anak-anak di

bawah tanggungannya atau di bawah perwaliannya.¹⁵

- 2) Majikan bertanggung jawab atas tindakan yang dilakukan oleh pekerjanya.¹⁶
- 3) Guru bertanggung jawab atas muridnya.¹⁷
- 4) Kepala tukang bertanggung jawab atas tindakan yang dilakukan oleh pekerja yang berada dibawahnya.¹⁸
- 5) Pemilik binatang bertanggung jawab atas tindakan yang dilakukan oleh binatang peliharaannya.¹⁹
- 6) Pemilik gedung bertanggung jawab atas ambruknya gedung kerana kelalaian dalam pemeliharaan atau karena cacat dalam pembangunan maupun tatanannya.²⁰

Secara umum, prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:²¹

1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan (*Liability based on fault*)

Prinsip ini adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum perdata khususnya Pasal 1365, 1366, dan 1367 KUH Perdata. Perkara yang perlu dijelaskan dalam prinsip ini adalah defenisi tentang subjek pelaku kesalahan yang dalam doktrin hukum dikenal asas *vicarious liability* dan *corporate liability*.

Vicarious liability mengandung pengertian, majikan bertanggung jawab atas kerugian pihak lain

¹³ Hans Kalsen, *Teori Umum tentang Hukum dan Negara*, PT. Raja Grafindo Persada Bandung: 2006 hlm 95

¹⁴ *Ibid*, hlm 81

¹⁵ Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

¹⁶ *Ibid*

¹⁷ *Ibid*

¹⁸ *Ibid*

¹⁹ Pasal 1368 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

²⁰ Pasal 1369 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

²¹ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan konsumen*, PT. Sinar Grafika, Jakarta: 2008 hlm 92

yang ditimbulkan oleh orang atau karyawan yang dibawah pengawasannya. *Corporate liability* memiliki pengertian yang sama dengan *vicarious liability*. Menurut doktrin ini, lembaga yang menaungi suatu kelompok pekerja mempunyai tanggung jawab terhadap tenaga yang diperkerjakannya.

Persoalan semacam ini tidaklah sederhana, karena dalam praktek belum tentu setiap pengangkut bersedia akan mengakui kesalahannya. Jika demikian, maka pihak penumpang, pengirim atau penerima barang atau pihak ketiga tidak boleh bertindak sepihak dan harus dapat membuktikan bahwa kerugian terjadi karena kesalahan pengangkut. Pembuktian tersebut dilakukan di Pengadilan untuk diputus oleh hakim.

2. Prinsip Praduga untuk Selalu Bertanggung Jawab (*presumption of liability*)

Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab sampai ia dapat membuktikan ia tidak bersalah. Jadi, beban pembuktian ada pada si tergugat. Apabila pihak tergugat tidak dapat membuktikan kesalahan pengangkut, maka ganti rugi tidak akan diberikan. Berkaitan dengan prinsip tanggung jawab ini, dalam doktrin hukum pengangkutan dikenal empat variasi:

- a) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab kalau ia dapat membuktikan, kerugian ditimbulkan oleh hal-hal di luar kekuasaannya.
- b) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, ia mengambil

suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian

- c) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya
- d) Pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerugian itu ditimbulkan oleh kesalahan penumpang atau kualitas barang yang tidak baik.

3. Prinsip Praduga untuk Tidak Selalu Bertanggung Jawab (*presumption nonliability principle*)

Prinsip ini merupakan kebalikan dari prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab. Prinsip ini hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas.²² Prinsip ini lebih diterapkan pada kasus-kasus seperti kasus yang dimana apabila terjadi suatu kecelakaan lalu lintas yang mempunyai peran aktif dalam melakukan pembuktian adalah pihak penggugat.

Berdasarkan penjelasan tersebut dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, penerapan prinsip ini dapat dilihat dari Pasal 194 ayat (1) yang menyatakan bahwa perusahaan angkutan umum tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan Perusahaan Angkutan Umum sehingga ia dapat menuntut ganti kerugian yang ia derita.

4. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*strict liability*)

Prinsip tanggung jawab mutlak sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolut. Ada yang

²² *Ibid*, hlm 95

mengatakan tanggung jawab mutlak adalah prinsip yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Sebaliknya tanggung jawab absolut adalah tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya.²³

Asas tanggung jawab mutlak merupakan salah satu jenis pertanggungjawaban Perdata (*Civil Liability*).²⁴ Tanggung jawab perdata merupakan suatu instrumen hukum perdata dalam konteks penegakan hukum untuk mendapatkan ganti kerugian pada kasus tersebut.

5. Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability principle*)

Prinsip ini berhubungan dengan semua prinsip tanggung jawab yang telah dikemukakan, yaitu baik *based on fault*, *presumption of liability* maupun *absolute liability*. Pembatasan tanggung jawab pengangkut, pada dasarnya merupakan pembatasan dalam jumlah ganti rugi yang harus dijabarkan dalam ketentuan perundangan dibidang angkutan. Beberapa alasan digunakannya prinsip ini yaitu:

- a) Dalam kegiatan pengangkutan resiko terbesar ada pada pengangkut, maka sudah sepantasnya resiko itu dibatasi, walaupun mungkin dipandang dari sudut moral, pembatasan tanggung jawab terhadap korban yang mengalami kerugian baik menderita luka-luka atau meninggal adalah tidak pantas.

- b) Pengangkut tidak boleh mengadakan syarat-syarat perjanjian pengangkutan yang meniadakan tanggung jawabnya;
- c) Adanya limit tertentu sebagai dasar untuk menyelesaikan tuntutan-tuntutan ganti rugi dengan secepat-cepatnya dan semudah-mudahnya tanpa harus meminta perantaraan hakim lagi. Setidaknya pencantuman limit ganti rugi dalam peraturan perundang-undangan di bidang angkutan akan memberikan pedoman yang jelas, baik bagi pengangkut maupun pihak yang menuntut ganti rugi, mengenai ganti rugi yang harus dibayarkan.

3. Teori Perlindungan Hukum

Satjipto Raharjo mendefinisikan Perlindungan Hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.²⁵

Menurut Mr. J. Van Kaan: "Kaidah-kaidah hukum adalah peraturan-peraturan yang bersifat memaksa, yang diadakan untuk melindungi kepentingan-kepentingan orang dalam masyarakat. Tugas dari tata hukum adalah mengadakan kaidah-kaidah untuk melindungi kepentingan-kepentingan yang menghendaki perlindungan yang dapat dipaksakan."²⁶ Jadi, hukum memiliki tugas sebagai keseluruhan ketentuan-ketentuan kehidupan yang bersifat

²³ *Ibid*, hlm 96

²⁴ Salim H.S, *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*, PT. Sinar Grafika, Jakarta: 2008, hlm 45

²⁵ <http://tesishukum.com> diakses pada Hari Senin, Tanggal 17 November 2014

²⁶ Lalu Husni, *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*, Edisi Revisi, Raja Grafindo Persada, Jakarta: 2009, hlm. 13.

memaksa, yang melindungi kepentingan orang dalam masyarakat.

Berdasarkan teori ini, jika dihubungkan dengan kajian kecelakaan lalu lintas yang diteliti oleh penulis, secara hukum korban tentunya mendapat perlindungan hukum dari negara, yaitu berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Pasal 4 ayat (1) yaitu “Setiap orang yang menjadi korban mati atau cacat tetap akibat kecelakaan yang disebabkan oleh alat angkutan lalu lintas jalan tersebut dalam Pasal 1, dana akan memberi kerugian kepadanya atau kepada ahli warisnya sebesar jumlah yang ditentukan berdasarkan Peraturan Pemerintah”.

Perlindungan hukum yang dapat diberikan kepada korban kecelakaan lalu lintas tersebut seperti yang dijelaskan dalam Pasal 240 Undang-Undang lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapatkan:

- a. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas dan/atau pemerintah
- b. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas, dan
- c. Santunan kecelakaan lalu lintas dari perusahaan asuransi

E. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum sosiologis (empiris), di mana yang dimaksud dengan penelitian hukum sosiologis (empiris) yaitu sebagai usaha melihat pengaruh berlakunya hukum positif terhadap kehidupan masyarakat, karena dalam penelitian ini penulis langsung mengadakan penelitian pada lokasi atau tempat yang diteliti guna memberikan gambaran secara lengkap dan jelas tentang masalah yang diteliti. Sedangkan dilihat dari sifatnya bersifat

deskriptif, yaitu penelitian yang memberikan gambaran secara jelas dan juga terperinci mengenai permasalahan yang diteliti oleh penulis, yakni Pelaksanaan pencegahan tindak pidana korupsi oleh komisi pemberantasan korupsi di Indonesia

2. Lokasi Penelitian

. Penelitian ini dilakukan di Dinas Perhubungan (DISHUB) kota Pekanbaru Provinsi Riau, dan PT. Sarana Pembangunan Riau.

3. Populasi dan sampel

a. Populasi

Populasi atau *universe* adalah keseluruhan unit atau manusia (dapat pula berbentuk gejala atau peristiwa) yang mempunyai ciri yang sama.²⁷ Adapun yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah pihak DISHUB kota Pekanbaru, dan PT. Sarana Pembangunan dan pengguna jalan yang menjadi korban.

b. Sampel

Sempel dalam penelitian ini adalah pihak DISHUB kota Pekanbaru dan PT. Sarana Pembangunan serta Korban kecelakaan lalu lintas yang menjadi pihak yang berkaitan erat secara langsung dengan Bus TMP.

a. Data Primer

Data primer adalah data yang penulis dapatkan atau peroleh secara langsung melalui responden dengan cara melakukan penelitian di lapangan mengenai hal-hal yang bersangkutan dengan masalah yang akan diteliti.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang sudah ada sebelumnya atau merupakan data jadi atau buku. Data sekunder bersumber dari penelitian kepustakaan yang terdiri dari:

²⁷ Amiruddin, *Pengantar Penelitian Hukum*, PT. Grafindo Persada, Jakarta: 2012, hlm. 95.

1) Bahan Hukum Primer

Merupakan bahan penelitian yang bersumber dari penelitian kepustakaan yang diperoleh dari undang-undang seperti KUH Perdata, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964.

2) Bahan Hukum Sekunder

Merupakan bahan-bahan penelitian yang berasal dari literatur atau hasil penulisan para sarjana yang berupa buku yang berkaitan dengan pokok pembahasan.

3) Bahan Hukum Tersier

Merupakan bahan-bahan penelitian yang diperoleh melalui *ensiklopedia* atau sejenisnya yang berfungsi mendukung data primer dan data sekunder seperti Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dan Internet.

4. Teknik Pengumpulan Data

a. Wawancara

Yaitu pola khusus dalam bentuk interaksi dimana pewawancara mengajukan pertanyaan seputar masalah penelitian kepada responden atau melakukan tanya jawab langsung dengan pihak yang bersangkutan.

b. Studi Kepustakaan

Mengkaji, menelaah dan menganalisis berbagai literatur yang berhubungan dengan permasalahan yang sedang diteliti.

5. Analisis data

Data yang diperoleh baik dari hasil wawancara maupun kajian kepustakaan akan dianalisis dengan metode kualitatif. Pendekatan kualitatif merupakan penelitian yang menghasilkan data deskriptif yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis ataupun lisan dan perilaku nyata. Dari pembahasan tersebut, akan menarik kesimpulan secara deduktif yaitu penarikan kesimpulan dari yang bersifat umum kepada khusus.

II. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jalan yang Menjadi Korban Kecelakaan dalam Hukum Perdata

Hukum memiliki peranan untuk mewujudkan keadilan sosial bagi lahir dan batin. Keadilan sosial ini terwujud sebagai bentuk untuk mewujudkan terciptanya perlindungan hukum bagi pihak yang berada pada posisi lemah. Dengan kata lain, hukum memiliki tujuan untuk memberikan sebuah kepastian hukum yang dapat memberikan kepastian hukum. Alinea ke IV Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan bahwa tujuan dari kemerdekaan Indonesia adalah untuk memberikan kesejahteraan yang penuh kepada seluruh rakyat Indonesia, yaitu kesejahteraan lahir dan batin, material dan spiritual yang dapat dirumuskan sebagai berikut:²⁸

1. Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia;
2. Memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan
3. Ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan dan keadilan sosial.

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) menjelaskan Perlindungan berasal dari kata lindung yang memiliki arti mengayomi, mencegah, mempertahankan, dan membentengi. Pengertian perlindungan dalam ilmu hukum adalah suatu bentuk pelayanan yang wajib dilaksanakan oleh aparat penegak hukum atau aparat keamanan untuk memberikan rasa aman, baik fisik maupun mental, kepada korban dan sanksi dari ancaman, gangguan, teror, dan kekerasan dari pihak manapun yang diberikan pada tahap penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan atas pemeriksaan di sidang pengadilan. Terkait pada kasus kecelakaan yang

²⁸ Sri Soemantri, *Asas Negara Hukum dan Perwujudannya dalam Sistem Hukum Nasional, dalam Politik Pembangunan Hukum Nasional*, PT. UII Press, Yogyakarta: 2005, hlm. 25

terjadi yang menimbulkan korban, maka korban kecelakaan tersebut perlu mendapatkan suatu perlindungan hukum atas semua kerugian yang dideritanya.

Pihak yang mendapatkan perlindungan hukum berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan adalah orang yang berada di jalan raya. Jelasnya dalam Pasal 4 ayat (1) dikemukakan bahwa “Setiap orang yang menjadi korban mati atau cacat tetap akibat kecelakaan yang disebabkan oleh alat angkutan lalu lintas jalan tersebut dalam Pasal 1, dana akan memberi kerugian kepadanya atau kepada ahli warisnya sebesar jumlah yang ditentukan berdasarkan Peraturan Pemerintah”.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ seperti halnya yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa dalam Pasal 240 yang menjadi hak korban kecelakaan lalu lintas adalah:

1. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas dan/atau pemerintah
2. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas.
3. Santunan kecelakaan lalu lintas dari perusahaan asuransi

Hak korban kecelakaan lalu lintas untuk mendapatkan ganti rugi dari pihak yang bertanggung jawab ditentukan berdasarkan Pasal 234 ayat (1) dan (2) serta Pasal 1367 KUH Perdata. Selanjutnya hak korban kecelakaan lalu lintas untuk mendapat santunan asuransi dari perusahaan asuransi ditentukan berdasarkan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 dan Pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965.

B. Tanggung Jawab Hukum Bus Trans Metro Pekanbaru (TMP) Terhadap Pihak Ketiga yang Menjadi Korban Kecelakaan

Tanggung jawab merupakan suatu keadaan dengan mana seseorang wajib untuk menanggung segala sesuatunya yang merugikan pihak lain. Menurut W.J.S Poerwadarminto, tanggung jawab diartikan sebagai sesuatu keharusan yang di sertai dengan sanksi, apabila terdapat sesuatu yang merugikan pihak lain, dalam keadaan wajib menanggung segala sesuatu tersebut.²⁹ Dilihat dari segi hukumnya, tanggung jawab memiliki beberapa artu, antara lain:³⁰

1. Tanggung jawab terhadap pihak lain (*Responsiabilty Verant Wordelijuheid*) merupakan kewajiban seseorang untuk mempertanggungjawabkan dan menaggung beban untuk mengganti suatu kerugian tertentu karena kesalahannya. Kesalahan tersebut dapat terjadi di bidang hukum pada umumnya dan khususnya dalam hubungan tugas-tugas administrasi.
2. Tanggung jawab terhadap kerugian (*liabilit Van Prakelijk heid*) adalah tanggung jawab berdasarkan kebenaran terhadap sesuatu kesalahan atau suatu akibat dari peristiwa atau perilaku tertebtu.
3. Tanggung jawab dari segi kewajiban atau kebendaan (*accountability Rekenplicheid*) berarti seseorang yang bertugas sebagai bendaharawan harus sewaktu-waktu dapat diminta menyelesaikan perhitungan-perhitungan yang berhubungan dengan uang atau benda yang ada dibawah kekuasaaanya.

²⁹ Amin soerja atmaja, *mekanisme Pertanggung Jawaban Keuangan Negara*, Jakarta, Gramedia, 1986 hal 42.

³⁰ Dedi soemardi

Mengenai tanggung jawab terhadap pihak lain diluar alat angkutan seperti yang telah di jelaskan sebelumnya diatur didalam ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) pada Pasal 1365 KUH Perdata, 1366 KUH Perdata, 1367 KUH Perdata Serta 1371 KUH Perdata.

Berdasarkan wawancara kepada Bapak Narko selaku kepala bidang angkutan Dinas Perhubungan dan Kota pekanbaru menyatakan bahwa, kecelakaan lalu lintas yang terjadi yang menyebabkan kerugian terhadap korban pihak ketiga diluar alat angkutan karena kelalaian pengangkut atau supir, maka yang bertanggung jawab terlebih dahulu adalah supir atau pengemudi bus tersebut.

Pengemudi bus wajib memberikan perawatan dan membawa korban ke rumah sakit karena supir bertanggung jawab selama mengemudikan bus tersebut. Sedangkan pemilik bus bertanggung jawab untuk mengganti semua biaya yang telah dikeluarkan oleh supir tersebut dan pemilik Bus juga bertanggung jawab untuk menerima klaim dari korban. Mekanisme dalam memberikan ganti kerugian adalah berdasarkan unsur kesepakatan kedua belah pihak. Jika korban tidak sepakat dengan mekanisme ganti kerugian yang diberikan oleh pengusaha bus. Pengusaha bus lebih memilih ganti kerugian di luar pengadilan dengan adanya kesepakatan damai antara para pihak.

Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu ahli waris korban yang mengalami kecelakaan dengan Bus TMP yaitu Bapak Glen selaku suami korban mengatakan bahwa, dalam pemberian ganti kerugian yang telah diberikan oleh korban kecelakaan jauh dari harapan. Dikarenakan saat terjadinya kecelakaan tersebut biaya yang diperlukan untuk korban tersebut berupa biaya operasi perbaikan kepala yang hancur, perbaikan wajah serta biaya pemakaman. Hal

tersebut membutuhkan biaya yang cukup besar.

Berdasarkan hasil keterangan yang diberikan tersebut, penulis menyimpulkan bahwa dalam pemberian ganti kerugian tidak sepenuhnya mencapai kata kesepakatan. Dikarenakan dalam melakukan kesepakatan perdamaian pihak korban sedang dalam masa berduka serta pihak ahli waris lebih fokus terhadap korban.

Ketika terjadi kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kerugian berupa kerusakan bus dan kendaraan pihak ketiga yang disebabkan oleh kesalahan pihak ketiga, maka pihak ketiga tersebut bertanggung jawab mengganti kerugian atas kerusakan bus tersebut. Maka diperlukan adanya pembuktian lapangan agar mengetahui siapa yang telah melakukan kesalahan dan apa penyebab terjadinya kecelakaan tersebut.

Tanggung jawab perusahaan angkutan umum tidak hanya berbentuk ganti kerugian saja. Namun sanksi yang dapat diterima selain ganti kerugian juga dapat berupa yaitu sebagai berikut:³¹

- a. Peringatan tertulis;
- b. Denda administratif;
- c. Pembekuan izin;
- d. Pencabutan izin;

Terkait dengan teori yang ada dan yang telah penulis jelaskan sebelumnya, bahwa tanggung jawab hukum merupakan suatu kewajiban yang diberikan kepada salah satu pihak untuk dapat memberikan sebuah kompensasi berupa ganti rugi terhadap pihak yang dirugikan atas perbuatan melawan hukum yang telah ia lakukana. Hal ini sesuai dengan pendapat Hans Kelsen yang menyatakan di dalam teorinya bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum.

³¹ [Http://www.hukumonline.co.id](http://www.hukumonline.co.id) diakses pada Selasa 9 Juni 2015 Pukul 21.45 Wib

Perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pengemudi atau supir bus merupakan suatu perbuatan yang dimana pengemudi bus telah melanggar peraturan perundang-undangan sehingga diharuskan untuk dapat mempertanggungjawabkan atas segala perbuatannya tersebut. Namun di karenakan pengemudi bus bekerja dibawah pengawasan pemilik atau pengusaha bus juga terlibat untuk dapat bertanggung jawab atas apa yang telah dilakukan pekerjaannya. Hal ini sesuai dengan doktrin *Respondent Superior*, bahwa seorang majikan bertanggung jawab atas perbuatan melawan hukum yang telah dilakukan oleh pegawai atau karyawannya jika karyawannya tersebut bertindak dalam cakupan menjalankan pekerjaannya.

Menurut doktrin *respondeat superiorini*, seorang majikan bertanggung jawab atas perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pegawai atau karyawannya jika karyawan tersebut bertindak masih dalam cakupan menjalankan pekerjaannya atau dalam lingkup pekerjaannya.

Perumusan pertanggungjawaban dalam Pasal 1367 KUHPerdata sebagai mana disebutkan di atas, masih sangat umum dan luas sehingga agak menyulitkan dalam aplikasinya. Di negara-negara yang lebih maju, misalnya di Amerika Serikat, untuk dapat dikategorikan perbuatan melawan hukum dalam konteks pekerjaan, ada beberapa unsur yang harus dipenuhi:

- a) Perbuatan tersebut pada dasarnya harus terjadi selama jam kerja dan di tempat tertentu yang ditetapkan dalam menjalankan pekerjaan;
- b) Si karyawan sekurang-kurangnya (dalam hal tersebut) telah dimotivasi untuk tujuan melayani majikan dan Perbuatan tersebut terjadi berkaitan dengan menjalankan tugas-tugas yang sah

yang diberikan Majikan kepada si karyawan.

Berdasarkan kriteria-kriteria seperti ini, jelas bahwa tidak semua kelalaian yang dilakukan oleh karyawan dengan serta merta dapat ditimpahkan pada atau menjadi beban majikannya.

Berdasarkan teori yang telah di sampaikan oleh Hans kelsen dan menurut *Doktrin Respondet Superiori*, penulis menyimpulkan tanggung jawab majikan atau pelaku usaha terhadap pekerjaannya yang telah melakukan suatu perbuatan melawan hukum. Bahwa setiap pelaku usaha dapat bertanggung jawab atas setiap pekerjaannya, namun tanggung jawab tersebut tidak dapat berlaku apabila suatu perbuatan melawan hukum yang telah dilakukan oleh pekerjaannya, di luar jam kerja.

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Perlindungan hukum adalah perlindungan terhadap hak-hak masyarakat. Dalam hal ini, perlindungan terhadap hak-hak korban kecelakaan lalu lintas. Ketentuan-ketentuan mengenai hak-hak korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan Pasal 240 dan Pasal 241 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hak korban kecelakaan lalu lintas untuk mendapatkan ganti kerugian untuk mendapatkan ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab di tentukan dalam Pasal 1367 KUH Perdata, 1371 KUH Perdata, Pasal 234 ayat (1) UULLAJ. Selanjutnya, hak korbankecelakaan lalu lintas untuk mendapatkan santunan kecelakaan lalu lintas ditentukan dalam Pasal 4 ayat (1), dan (2) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 dan Pasal 10 PP Nomor. 18 tahun 1965.
2. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi yang menimbulkan hak dan

kewajiban pihak baik berupa kesengajaan maupun kelalaian pengemudi bus yang berada di bawah pengawasan pengusaha yang mengakibatkan kerugian terhadap pihak ketiga, maka yang bertanggung jawab secara perdata dalam hal ganti kerugian kepada pihak ketiga atau ahli waris adalah pengusaha atau pemilik bus. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 1367 KUH Perdata, Pasal 1371 KUH Perdata, Pasal 234 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ganti kerugian tersebut dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai antara pihak pengusaha bus dengan pihak ketiga atau ahli waris yang merasa dirugikan dengan menggunakan akta perdamaian.

B. Saran

1. Pembangunan Bus TMP merupakan suatu cara atau ide yang cemerlang dalam rangka untuk mengurangi angka kemacetan dan resiko angka kecelakaan. Namun dalam pembangunan atau pelaksanaannya Bus TMP sendiri masih banyak dijumpai kekurangan seperti tidak adanya atau tersedianya jalur khusus atau sparator. Dengan tidak adanya sparator menyebabkan resiko kecelakaan yang semakin meningkat sehingga menimbulkan hak dan kewajiban dari masing-masing pihak berupa ganti kerugian. Maka perlu adanya pemabngunan jalur khusus. Dalam pemberian ganti rugi juga harus memperhatikan keadaan masing-masing pihak dan kondisi korban yang dirugikan sehingga korban atau ahli waris atau pihak yang bertanggung jawab sama-sama tidak akan merasa diberatkan dalam melakukan pengobatan dan lain-lain. Selain itu, pihak perusahaan juga sebaiknya setelah memberikan biaya ganti rugi seharsunya tidak langsung lepas tangan dengan keadaan korban

atau ahli waris, perlu adanya pemantauan lebih lanjut.

2. Tanggung jawab pelaku usaha terhadap pihak ketiga sebaiknya harus maksimal jika terbukti pekerja yang berkerja dibawah pengawasannya melakukan suatu perbuatan melawan hukum. Dikarenakan kerugian yang diderita oleh pihak ketiga bukan hanya sekedar kerugian fisik namun juga kerugian berupa rusaknya kendaraan bermotor yang dikendarai.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Amiruddin, 2012, *Pengantar Penelitian Hukum*, PT. Grafindo Persada, Jakarta.
- Apridar, 2010, *Teori Ekonomi Sejarah dan Perkembangannya*, PT. Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Atmaja, Amin Soerja, 1986, *Mekanisme Pertanggung Jawaban Keuangan Negara*, Gramedia, Jakarta
- Husni, Lalu, 2009, *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia, Edisi Revisi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Kalsen, Hans, 2006, *Teori Umum tentang Hukum dan Negara*. PT Raja Grafindo, Bandung
- Kristiyanti, Celina Tri Siwi, 2008, *Hukum Perlindungan konsumen*, PT. Sinar Grafika, Jakarta
- Moelyono, Mauled, 2010, *Menggerakkan Ekonomi Kreatif Antara Tuntutan dan Kebutuhan*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Projodikoro, R. Wirjono, 1994, *"Perbuatan Melanggar Hukum"*, PT. Sumur, Bandung.
- Setiawan, 1987, *"Empat Kriteria Perbuatan Melawan Hukum dan Perkembangan dalam Yurisprudensi"*, PT. Varia, Jakarta.
- Soemantri, Sri, 2005, *Asas Negara Hukum dan Perwujudannya dalam Sistem Hukum Nasional, dalam Politik Pembangunan Hukum Nasional*, PT. UII Press, Yogyakarta

Suherman, E, 2000, *Aneka Masalah Hukum Kedinglantaraan* (Himpunan Makalah 1961-1995), PT. Mandar Maju, Bandung

Susantono, Bambang, 2014, *Revolusi Transportasi*, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Widjaja, Gunawan dan Muljadi, Kartini, 2003, *Perikatan Yang Lahir Dari Undang- Undang*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

B. Jurnal

Raya Desmawanto Nainggolan dan Zulkarnaini, "Evaluasi Kebijakan Sistem Angkutan Umum Massal", *Jurnal Administrasi Pembangunan*, FISIP Universitas Riau, Volum. 1, No 1 November 2012, hal. 1

C. Peraturan PerUndang-Undangan

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata)

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1996, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 138, Tambahan Lembaran

D. Skripsi

Indra Primahardani, *“Tinjauan Hukum Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Bagasi Dalam Pengangkutan Darat (studi di CV. Makmur Pekanbaru) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen”*, Skripsi, Program Strata 1 Universitas Riau, Pekanbaru, 2010,

E. Website

[Http://www.republika.co.id](http://www.republika.co.id), diakses, Senin, tanggal, 24 November 2014, Pukul 20.30 Wib

[Http://www.kppu.go.id](http://www.kppu.go.id), diakses, Kamis, tanggal, 30 Oktober 2014, Pukul 21.15 Wib

[Http://masriadam.blogspot.com](http://masriadam.blogspot.com) diakses pada Hari Minggu, Tanggal 21 Desember 2014, Pukul 14.27 Wib

[Http://tesishukum.com](http://tesishukum.com) diakses pada Hari Senin, Tanggal 17 November 2014 Pukul 20.15 Wib

[Http://hukumonline.com](http://hukumonline.com) diakses pada Hari Rabu, Tanggal 20 Mei 2015 Pukul 21.00 Wib