

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KONSUMEN KHUSUS PENUMPANG JASA ANGKUTAN TRANSPORTASI DARAT

Oleh :

Bambang Slamet Eko Sugistiyoko

Abstraksi :

Dalam hukum pengangkutan khususnya memberikan jaminan terhadap konsumen sebagai orang yang diperhatikan apabila hak-hak sebagai konsumen telah dilanggar oleh pengangkut dalam hal ini krunya, maka : Kenyamanan sebagai konsumen dalam menggunakan jasa transportasi sangat diharapkan, sehingga dalam menggunakan transportasi darat khususnya bis bisa nyaman dan 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.

Kata Kunci : Perlindungan, Konsumen, Jasa Angkut dan Transportasi

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar. Perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau sehingga memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.¹

Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air sehingga ada interaksi timbal balik antara kota dan desa misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan. Adanya transportasi juga mendorong perkembangan dan kemajuan tingkat berfikir dan kemampuan meningkatkan keahlian dan keterampilan masyarakat bertumbuh lebih cepat, juga dalam hal ketersediaan lapangan kerja.

¹ Abdulkadir Muhammad, *Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia, Dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi*, Yogyakarta: Penerbit Genta Press. 2007 Hal 1

Secara umum transportasi memegang peranan penting dalam dua hal yaitu pembangunan ekonomis dan pembangunan non ekonomis. Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan nasional, mengembangkan industri nasional dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat. Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut adapula tujuan yang bersifat non ekonomis yaitu untuk mempertinggi integritas bangsa, serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional.²

Mengingat penting dan strategisnya peran lalu-lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi perlu mendapatkan prioritas dan pelayanan yang optimal baik dari pemerintah maupun penyedia jasa transportasi. Selain itu 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, dengan tetap memperhatikan kepentingan umum, kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan sekaligus mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Pembahasan tentang pembangunan aspek hukum transportasi tidak terlepas dari dan efektivitas hukum pengangkutan itu sendiri. Pengangkutan di Indonesia diatur dalam KUH Perdata pada Buku Ketiga tentang perikatan, kemudian dalam KUH Dagang pada Buku II titel ke V. Peraturan perundang-undangan lain yang mengatur tentang pengangkutan antara lain :

1. Undang-Undang No 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian
2. Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan
3. Undang-Undang No 1 tahun 2009 tentang Penerbangan
4. Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

Keberadaan dan efektivitas peraturan perundang-undangan tersebut merupakan landasan normatif dilaksanakannya pengangkutan di Indonesia. Tujuannya seperti dalam Pasal 3 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan: "Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan terwujudnya Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, lancar,dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan

² Kamaluddin, Rustian. *Ekonomi Transportasi:Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta. 2003 Hal 23

dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.”

Masyarakat sebagai pengguna atau konsumen jasa transportasi keberadaannya dilindungi oleh hukum, seperti Pasal 1 angka 1 Undang - Undang No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang menentukan bahwa :“Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.”

Pelaksanaan pengangkutan atau transportasi secara umum didalamnya terdapat dua subyek yaitu pengirim atau penumpang dan perusahaan pengangkut. Dalam hal ini perusahaan pengangkut menyediakan jasa pelayanan pengangkutan bagi pengirim atau penumpang, dengan kata lain bahwa pengirim atau penumpang adalah pengguna atau konsumen jasa pelayanan pengangkutan yang disediakan oleh perusahaan pengangkutan.

Hal tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang No 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang menyebutkan bahwa : “konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.”

Keterkaitan antara pengguna jasa angkutan sebagai konsumen terlihat dalam ketentuan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan yang terdapat pada Pasal 1 angka 22 yang menyebutkan bahwa : “pengguna jasa adalah perseorangan dan atau badan hukum yang menggunakan jasa perusahaan angkutan umum.”

Melalui dua ketentuan pasal tersebut terlihat hubungan antara konsumen dan pengguna jasa, pengguna jasa angkutan dalam hal ini dikategorikan sebagai konsumen jasa angkutan. Sebagai konsumen, pengguna jasa angkutan tentunya tidak lepas dari aspek perlindungan baik dari kerugian yang mungkin diderita atau terjadi pada saat menggunakan jasa angkutan atau sedang melakukan perjalanan dengan media atau alat transportasi yang disediakan oleh perusahaan angkutan. Tidak hanya perlindungan konsumen saja yang menjadi perhatian, yaitu pemenuhan hak-hak dan kewajiban penumpang sebagai konsumen jasa transportasi tetapi juga pemenuhan hak dan kewajiban oleh perusahaan transportasi/penyedia jasa transportasi juga harus mendapatkan perlindungan hukum.

Transportasi darat yang dilakukan melalui jalan raya memiliki kelebihan dibandingkan jenis angkutan lain, yaitu kemampuannya untuk melayani angkutan dari pintu ke pintu / “*door to door*”. Angkutan darat melalui jalan raya dapat dilihat juga sebagai pemberi umpan atau “*feeder*”

bagi moda transportasi lainnya dengan kata lain merupakan mata rantai awal dan akhir dari seluruh sistem transportasi.³

Pemerintah dalam rangka penyelenggaraan sistem transportasi yang efektif dan efisien dengan tetap memberikan perlindungan hukum pada masyarakat sebagai konsumen transportasi, dituntut menyediakan fasilitas, sarana, prasarana, maupun manajemen pengelolaan transportasi yang baik sesuai dengan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan. Penyediaan fasilitas yang memadai, misalnya terminal, parkir, tempat pengujian kendaraan bermotor, fasilitas bagi penyandang cacat dan sebagainya harus ada dan bisa berfungsi secara maksimal yang secara langsung dapat berimplikasi pada produk pelayanan transportasi publik.

Meskipun sudah ada peraturan perundangan yang menjamin keselamatan konsumen dalam transportasi darat, namun kenyataannya masih ada bentuk penyelewengan atau pelanggaran yang terjadi dalam pelayanan transportasi darat yang sering kali merugikan pihak konsumen. Para penyedia jasa transportasi terkadang tidak memenuhi standar pelayanan yang layak terhadap penggunaan jasa alat transportasi ini, atau memang kru yang memang sengaja menaikkan penumpang yang berlebihan, sehingga melebihi kapasitas tempat duduk yang tersedia di dalam bis.

Pelanggaran terhadap hak-hak konsumen tidak hanya sebatas pada masalah kenaikan tarif yang tidak sesuai aturan dan penelantaran penumpang saja tetapi juga pada pencantuman klausula baku yang terkadang hanya menguntungkan salah satu pihak saja (biasanya lebih menguntungkan pihak pelaku usaha) sehingga adanya kedudukan yang tidak seimbang antara pelaku usaha dan konsumen. Dikatakan bersifat “baku” karena, baik perjanjian maupun klausula tersebut, tidak dapat dan tidak mungkin dinegosiasikan atau ditawar-tawar oleh pihak lainnya.⁴ Hal inilah yang melatarbelakangi penulis ingin mengetahui bagaimana perlindungan hukum terhadap konsumen khususnya pada konsumen jasa angkutan transportasi darat, sehingga mengangkat judul “ **Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Khusus Penumpang Jasa Angkutan Transportasi Darat** “.

B. Rumusan Masalah

³ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Rineka Cipta Jakarta 1995, hal 31

⁴ AGunawan Widjaja, Ahmad Yani, *Hukum Ekonomi Indonesia*, Malang:Bayu Media. 2008 Hal 53

Berdasarkan uraian tersebut di atas dalam latar belakang masalah, maka penulis mengangkat permasalahan yang berkaitan dengan pengangkutan orang yang dilakukan oleh perusahaan oto bis sebagai berikut :

1. Bagaimana perlindungan hukum terhadap konsumen jika konsumen mengalami kerugian akibat kesalahan penyelenggaraan jasa angkutan transportasi darat?
2. Bagaimana penerapan klausula baku dalam ketentuan layanan perusahaan jasa angkutan transportasi darat?

C. Tujuan Penelitian.

Dalam penulisan karya tulis penelitian yang dilakukan baik oleh peneliti dalam hal ini Guru, Dosen terdapat tujuan yang hendak di capai seperti adalah sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap konsumen jasa angkutan transportasi darat dan ganti rugi yang diterima konsumen jika terjadi kerugian akibat kesalahan penyelenggaraan jasa pengangkutan transportasi darat
- b. Untuk mengetahui penerapan klausula baku dalam ketentuan layanan perusahaan transportasi darat.

E. Metode Penelitian

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Sedangkan hal-hal yang berkaitan dengan metode penelitian antara lain ⁵:

1. Tipe Penelitian

Dalam penelitian ini, menggunakan tipe pendekatan yuridis normatif. Yuridis normatif merupakan penelitian yang mengacu pada norma hukum yang sah dalam perundang-undangan dan norma hukum yang ada dalam masyarakat, juga terlihat sinkronisasi suatu aturan dengan aturan lain secara hirarki.

2. Sifat Penelitian.

Penelitian ini bersifat depenelitian analisis yaitu mengungkapkan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan teori hukum yang berkaitan dengan obyek penelitian

⁵ Sugiono. 2011. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alfabeta Hlm.156

seperti perundang-undangan maupun aturan-aturan lainnya yang ada kaitannya dengan transportasi.

3. Tahap Penelitian.

Untuk memudahkan dalam penelitian, maka diperlukan tahapan-tahapan dalam penelitian kualitatif adalah sebagai berikut : a. Tahap orientasi atau depenelitian, b. Tahap reduksi atau fokus, c. Tahap Seleksi, d. Tahap Analisis

e. Tahap kesimpulan

4. Sumber Data

a. Data primer yaitu data-data yang diperoleh langsung dari sumbernya baik melalui wawancara langsung berhadapan dengan pejabat yang mempunyai wewenang, observasi, maupun yang diperoleh langsung di lapangan.

b. Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari dokumen resmi, buku-buku yang berhubungan dengan objek penelitian, penelitian terdahulu, peraturan perundang-undangan.

Sumber bahan hukum terdiri dari :

a) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang didapat dari :

- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- UNDANG-UNDANG No. 22 Tahun 2009

b) Bahan Hukum Sekunder

Yaitu informasi yang didapat di buku, seminar-seminar, pelatihan-pelatihan, dokumen-dokumen yang ada kaitannya dengan pelanggaran yang berhubungan dengan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas kaitannya dengan penumpang atau pengangkutan orang.

c) Bahan Hukum Tersier

Yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, contohnya kamus hukum.

5. Metodologi Pengumpulan Data.

a) Metodologi Penelitian Kepustakaan.

Dalam metodologi penelitian kepustakaan data diperoleh dari dokumentasi resmi, buku-buku yang berhubungan dengan objek penelitian, penelitian terdahulu,

peraturan perundang-undangan. Adapun datanya terbagi atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

b) Metodologi Penelitian Lapangan

Penelitian lapangan digunakan untuk memperoleh data yang relatif akurat.

Adapun datanya diperoleh melalui :

- 1) Wawancara langsung kepada objek penelitian.
- 2) Observasi
- c) Metode Analisa Data.

Analisa data dalam penelitian ini menggunakan analisis kualitatif metode Miles dan Huberman⁶ dimana analisis dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung.

F. Asas dan Tujuan Perlindungan Konsumen.

Di dalam masyarakat terdapat sifat berhubungan antar orang, diantaranya sebagai masyarakat yang mempunyai hubungan dengan masyarakat yang lain sangat memerlukan transportasi. Transportasi yang terdapat di masyarakat bukan saja menggunakan transportasi tradisional seperti menggunakan hewan, akan tetapi dengan perkembangan jaman ini transportasi yang digunakan oleh masyarakat sudah modern. Dengan transportasi yang modern tersebut harus didukung sarana dan prasarana seperti jalan yang baik. Guna mendukung tersebut maka pemerintah sebagai Pembina harus memperhatikannya, hal ini karena menyangkut kepentingan umum.

Transportasi pada umumnya dapat digolongkan menjadi tiga yaitu darat, laut maupun udara, selain itu transportasi dapat diperuntukkan pribadi dan umum. Maksud dari pribadi yaitu jalan dapat digunakan kendaraan pribadi, selain itu juga terdapat transportasi umum seperti kereta api atau kendaraan yang sifatnya umum seperti bis. Dengan keberadaan transportasi tersebut, maka terdapat asas-asas dalam transportasi yaitu

1. Asas

Dalam UUPK Pasal 2 menentukan bahwa :“Perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan, dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum.”

Di dalam penjelasan pasal 2 UUPK ini dikatakan bahwa :“Perlindungan konsumen diselenggarakan sebagai usaha bersama berdasarkan 5 (lima) asas yang relevan dalam pembangunan nasional, yaitu :

6⁶ Ibid

- a. Asas manfaat dimaksudkan untuk mengamanatkan bahwa segala upaya dalam rangka menyelenggarakan perlindungan konsumen harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku secara keseluruhan.
- b. Asas keadilan dimaksudkan agar partisipasi seluruh rakyat dapat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil.
- c. Asas keseimbangan dimaksudkan untuk memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah dalam arti materiil dan spiritual.
- d. Asa keamanan dan keselamatan konsumen dimaksudkan untuk memberikan jaminan atas keamanan dan keselamatan kepada konsumen dalam penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan.
- e. Asas kepastian hukum dimaksudkan agar pelaku usaha maupun konsumen menaati hukum dan memperoleh keadilan dalam menyelenggarakan perlindungan konsumen, serta Negara menjamin kepastian hukum.”

Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, mengatakan bahwa jika memperhatikan substansi Pasal 2 UUPK demikian pula penjelasannya, tampak bahwa perumusannya mengacu pada filosofi pembangunan nasional yaitu pembangunan manusia Indonesia seutuhnya yang berlandaskan pada falsafah Negara Republik Indonesia.²¹

Kelima asas yang disebutkan dalam pasal tersebut, bila diperhatikan substansinya, dapat dibagi menjadi 3 (tiga) asas yaitu :

1. Asas kemanfaatan yang di dalamnya meliputi asas keamanan dan keselamatan konsumen,
2. Asas keadilan yang di dalamnya meliputi asas keseimbangan, dan
3. Asas kepastian hukum

Sementara pada Rancangan Akademik RUU tentang perdagangan, untuk mewujudkan sistem hukum perlindungan konsumen yang baik, diperlukan beberapa prinsip perlindungan konsumen, yaitu :

1. Hukum perlindungan konsumen harus adil bagi konsumen maupun produsen, jadi tidak hanya membebani produsen dengan tanggung jawab, tetapi juga melindungi

hak-haknya untuk melakukan usaha dengan jujur,

2. Aparat pelaksana hukumnya harus dibekali dengan sarana yang memadai dan disertai dengan tanggungjawab,
 3. Peningkatan kesadaran konsumen akan hak-haknya, dan
 4. Mengubah sistem nilai dalam masyarakat ke arah sikap tindak yang mendukung perlindungan konsumen. Sementara itu, Ahmadi Miru dalam disertasinya secara khusus mengkaji refleksi prinsip-prinsip perlindungan konsumen dalam peraturan perundang-undangan di luar UUPK. Dari peraturan perundang-undangan yang dikajinya, setidaknya ia menyimpulkan adanya prinsip-prinsip perlindungan konsumen, sebagai berikut :
- a. Prinsip perlindungan kesehatan/harta konsumen
 - b. Prinsip perlindungan atas barang dan harga
 - c. Prinsip penyelesaian sengketa secara patut

Nasution menyebutkan bahwa hukum perlindungan konsumen tersebar dalam bentuk peraturan perundang-undangan dan berbagai cabang hukum perdata, hukum dagang, hukum pidana, dan hukum administrasi Negara, yang kadang-kadang tampak melindungi konsumen, atau yang tercampur aduk sehingga memerlukan penafsiran, atau yang hanya sekedar sampiran dari suatu peraturan.

2. Tujuan Perlindungan Konsumen.

Pasal 3 UUPK menentukan bahwa : “ Perlindungan konsumen bertujuan :

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

produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.”

Keenam tujuan khusus perlindungan konsumen yang disebutkan diatas bila dikelompokkan ke dalam 3 (tiga) tujuan hukum secara umum maka tujuan hukum untuk mendapatkan keadilan terlihat dalam rumusan huruf c, dan huruf e. Sementara tujuan untuk memberikan kemanfaatan dapat terlihat dalam rumusan huruf a, dan b, termasuk huruf c dan d serta f. Terakhir tujuan khusus yang diarahkan untuk tujuan kepastian hukum terlihat dalam rumusan huruf d. pengelompokan ini tidak berlaku mutlak, oleh karena seperti yang dapat kita lihat dalam rumusan pada huruf a sampai dengan huruf f terdapat tujuan yang dapat dikualifikasikan sebagai tujuan ganda.²²

Menurut Yusuf shofie, untuk mewujudkan tujuan yang tersebut dalam UUPK, pemerintah bertanggung jawab atas pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen (Pasal 29 ayat (1) UUPK), dalam hal ini Menteri yang ruang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi bidang perdagangan dan/atau Menteri teknis terkait lainnya (Pasal 29 ayat (2) jo Pasal 1 butir 13 UUPK)²³. Pembinaan penyelenggaraannya dilakukan melalui upaya-upaya (Pasal 29 ayat (4) UUPK) sebagai berikut :

- a. Terciptanya iklim usaha dan tumbuhnya hubungan yang sehat antara pelaku usaha dan konsumen.
- b. Berkembangnya lembaga perlindungan konsuen swadaya masyarakat.
- c. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia serta meningkatnya kegiatan penelitian dan pengembangan di bidang perlindungan konsumen.

G. Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Jika Konsumen Mengalami Kerugian Akibat Kesalahan Penyelenggaraan Jasa Angkutan Transportasi Darat.

Pengangkutan merupakan kebutuhan masyarakat baik kelompok maupun perorangan, hal ini karena dengan adanya angkutan akan mempermudah baik untuk berbisnis maupun untuk keperluan lainnya. Konsumen sesuatu hal yang harus diperhatikan khususnya dalam

²² Op Cit

²³ Yusuf Shofie, *Perlindungan Konsumen dan Instrumen-Instrumen Hukumnya*. Bandung: Citra Aditya Bhakti. 2004. Hal 31

pengangkutan sesuai dengan peraturan perundang-undangan Nomor. 22 Tahun 2009 tentang Angkutan Jalan Raya.

Dalam hukum pengangkut terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu sebagai berikut :

- 1) Prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*);
- 2) Prinsip tanggungjawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);
- 3) Prinsip tanggungjawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*).

Pembedaan prinsip tanggung jawab pengangkut tersebut pada umumnya didasarkan atau diletakkan pada pembebanan pembuktian, yaitu pihak mana yang harus membuktikan adanya unsur kesalahan. Dalam pembuktian dikenal beberapa prinsip yaitu pembuktian oleh pihak yang menggugat, atau oleh pihak yang digugat (pembuktian terbalik). Pembicaraan mengenai tanggung jawab pengangkut akan membicarakan ruang lingkup tanggung jawab, persyaratan kapan pengangkut bertanggung jawab, pihak yang membuktikan kesalahan, besaran ganti rugi, mekanisme klaim, mekanisme pembayaran ganti rugi.

Dalam Perlindungan Konsumen, selain menentukan hak dan kewajiban pelaku usaha, hak dan kewajiban konsumen, juga mengatur tentang upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen yang mengalami kerugian akibat perbuatan pelaku usaha. Dalam konteks sistem hukum yang berlaku Indonesia upaya-upaya atau sarana-sarana yang dapat dilakukan dalam memperjuangkan hak-hak masyarakat, yaitu dapat ditempuh dengan cara penerapan sanksi-sanksi hukum bagi pihak yang melanggar hukum, baik sanksi yang bersifat administratif maupun sanksi pidana, selain itu dapat juga dilakukan dengan mengajukan gugatan perdata kepada pengadilan, atau melakukan penyelesaian perkara melalui jalur non litigasi, yaitu penyelesaian sengketa di luar pengadilan melalui perantara pihak-pihak lain yang memang keberadaannya telah diatur dalam peraturan perundang-undangan, yaitu dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, seperti yang di atur dalam Pasal 45 yang menyatakan, Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum. Penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa.

Penyelesaian sengketa di luar pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 tidak menghilangkan tanggung jawab pidana sebagaimana diatur dalam Undang-undang. Apabila telah dipilih upaya penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan, gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh apabila upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau oleh para pihak yang, bersengketa.

Ketentuan di atas secara tegas mengatur bahwa penyelesaian sengketa konsumen dapat dilakukan melalui dua cara, yaitu melalui jalur pengadilan dan melalui jalur di luar pengadilan. Selanjutnya dalam Pasal 46 dinyatakan, Gugatan atas pelanggaran pelaku usaha dapat dilakukan oleh: seorang konsumen yang dirugikan atau ahli waris yang bersangkutan; sekelompok konsumen yang mempunyai kepentingan yang sama; Lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat yang memenuhi syarat, yaitu berbentuk badan hukum atau yayasan, yang dalam anggaran dasarnya menyebutkan dengan tegas bahwa tujuan didirikannya organisasi tersebut adalah untuk kepentingan perlindungan konsumen dan telah melaksanakan kegiatan sesuai dengan anggaran dasarnya; pemerintah dan/atau instansi terkait apabila barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau dimanfaatkan mengakibatkan kerugian materi yang besar dan/atau korban yang tidak sedikit.

Gugatan yang diajukan oleh sekelompok konsumen, lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat atau pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat 1 huruf b, huruf c, atau huruf d diajukan kepada peradilan umum. Ketentuan lebih lanjut mengenai kerugian materi yang besar dan/atau korban yang tidak sedikit sebagaimana dimaksud pada ayat 1 huruf d diatur dengan Peraturan Pemerintah. Ketentuan Pasal 46 di atas menentukan pihak-pihak yang dapat mengajukan gugatan kepada para pelaku usaha yang telah merugikan kepentingan konsumen, pihak-pihak tersebut yaitu sebagai berikut:

1. seorang konsumen yang dirugikan atau ahli waris yang bersangkutan;
2. sekelompok konsumen yang mempunyai kepentingan yang sama;
3. Lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat yang memenuhi syarat, yaitu berbentuk badan hukum atau yayasan
4. pemerintah dan/atau instansi

Sedangkan mengenai Penyelesaian Sengketa di luar Pengadilan diatur dalam Pasal 47, yang menyatakan Penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan diselenggarakan untuk mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi dan/atau mengenai tindakan

tertentu untuk menjamin tidak akan terjadi kembali atau tidak akan terulang kembali kerugian yang diderita oleh konsumen. Ketentuan Pasal 47 ini mengatur tentang penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan, dalam kehidupan sehari-hari dikenal dengan sebutan penyelesaian sengketa alternatif(alternative disputes solution) contohnya mediasi, arbitrase, atau melalui lembaga yang di bentuk pemerintah yang khusus menyelesaikan sengketa konsumen, yaitu Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen seperti yang di atur dalam Pasal 49 Pemerintah membentuk badan penyelesaian sengketa konsumen di Daerah Tingkat II untuk penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan. Upaya hukum yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen di atas juga dapat diterapkan atau digunakan oleh konsumen yang dirugikan oleh pelaku usaha pengangkutan.

H. Penerapan Klausula Baku Dalam Ketentuan Layanan Perusahaan Jasa Angkutan Transportasi Darat.

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 selamat²⁹ .

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.

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 induknya³⁰ . Perjanjian pengangkutan pada angkutan umum tidak harus dengan secara tertulis tapi cukup

29²⁹ log Cit

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.³¹

30³⁰ R. Subekti. *Aneka Perjanjian*, PT. Citra Aditya, Bandung, 1995 Hal 47

31³¹ Ibid

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.

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).

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 Umum pada Pasal 141 ayat 1 dijelaskan “ bahwa perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standart pelayanan minimal yang meliputi :

1. Keamanan,
2. Keselamatan,
3. Kenyamanan,
4. Keterjangkauan,
5. Kestaraan dan
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 di hiraukan dan tidak terpakai karena masih terlalu banyak hak-hak untuk penumpang yang dilanggar dan belum 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 dikuatkan 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 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.

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. 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)
4. 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.

Asas kebebasan berkontrak juga dapat dianalisis dari Kitab Undang Undang Hukum Perdata pada Pasal 1338 ayat (1) berbunyi “ semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang undang bagi mereka yang membuatnya “. Asas kebebasan berkontrak adalah suatu 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.

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. 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.

Pengangkut bertanggung jawab atas kecelakaan itu, maka pengangkut harus membayar ganti rugi kepada penumpang maupun non penumpang yang menderita kecelakaan.

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.

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.

I. Kesimpulan

Setelah memaparkan seperti dalam penelitian tersebut diatas, maka saya menyimpulkan bahwa :

1. Kenyamanan sebagai konsumen dalam menggunakan jasa transportasi sangat diharapkan, sehingga dalam menggunakan transportasi darat khususnya bis bisa nyaman.
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.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Ichsan, 1981. *Hukum Dagang*. Jakarta. Pradnya Paramita.
- Burhan Ashofa, 2010. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta. Rineka Cipta.
- Soerjono Soekanto, 1982. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta. Universitas Indonesia.
- , 2011. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta. Universitas Indonesia.
- Lexy J. Moleong, 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung. Remaja Rosdayakarya.
- , 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung. Remaja Rosdayakarya.
- Abdul Halim Barkatullah, 2010. *Hak-hak Konsumen*. Bandung. Nusa Media.
- H.A. Abbas Salim, 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada.
- Fidel Miro. MStr. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta. Erlangga.

Ofyar Z. Tamin. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan transportasi*. Bandung. ITB.

E. Suherman, 2000. *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*. Bandung. Mandar maju.

Radiks Purba. 1998. *Asuransi Angkutan Laut*. Jakarta. PT Rineka Cipta.

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

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.