

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Transportasi Umum

2.1.1. Pengertian Transportasi Umum

Transportasi umum atau transportasi publik adalah seluruh alat transportasi saat penumpang tidak bepergian menggunakan kendaraannya sendiri. Transportasi umum pada umumnya termasuk kereta dan bis, namun juga termasuk pelayanan maskapai penerbangan, feri, taksi, dan lain-lain.⁷

Angkutan umum merupakan sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya untuk membantu orang atau kelompok orang dalam menjangkau tempat yang dikehendaki, atau mengirim barang dan tempat asal ke tempat tujuan. Manfaat pengangkutan dapat dilihat dan berbagai kehidupan masyarakat yang dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian yaitu manfaat ekonomi, soial dan politik.

Konsep pengangkutan meliputi tiga aspek, yaitu :⁸

1. Pengangkutan sebagai usaha (*business*);
2. Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*); dan

⁷https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi_umum

⁸ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hal. 1

3. Pengangkutan sebagai proses penerapan (*applying process*).

Transportasi atau pengangkutan dapat dikelompokkan menurut macam atau moda atau jenisnya (*modes of transportation*) yang dapat ditinjau dari segi barang yang diangkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung, dari sudut teknis serta dari sudut alat angkutannya. Secara rinci klasifikasi transportasi sebagai berikut :

- a. Dari segi barang yang diangkut, transportasi meliputi
 1. Angkutan Penumpang (*passanger*);
 2. Angkutan Barang (*goods*);
 3. Angkutan Pos (*mail*)
- b. Dari sudut pandang geografis. Ditinjau dari sudut geografis, transportasi dapat dibagi menjadi
 1. Angkutan antar benua: misalnya dari Asia ke Eropa.
 2. Angkutan antar kontinental: misalnya dari Perancis ke Swiss dan seterusnya sampai ke Timur Tengah.
 3. Angkutan antar pulau: misalnya dari Pulau Jawa ke Pulau Sumatera
 4. Angkutan antar kota: misalnya dari Jakarta ke Bandung.
 5. Angkutan antar daerah: misalnya dari Jawa Barat ke Jawa Timur.

6. Angkutan di dalam kota: misalnya dari Medan, Surabaya, dan lain-lain.
- c. Dari sudut teknis dan alat pengangkutanya. Jika dilihat dari sudut teknis dan alat angkut nya, maka transportasi dapat dibedakan sebagai berikut:
1. Angkutan jalan raya atau *highway transportation (road transportation)*, seperti pengangkutan dengan menggunakan truk, bus dan sedan.
 2. Pengangkutan rel (*rail transportation*), yaitu angkutan kereta api, trem listrik, dan sebagainya. Pengangkutan jalan raya dan pengangkutan rel kadang-kadang keduanya digabung dalam golongan yang disebut *rail* dan *road transportation* atau *land transportation* (angkutan darat).
 3. Pengangkutan melalui air di pedalaman (*inland transportation*), seperti pengangkutan sungai, kanal, danau dan sebagainya.
 4. Pengangkutan pipa (*pipa line transporatation*), seperti transportasi untuk mengangkut atau mengalirkan minyak tanah, bensin dan air minum.
 5. Pengangkutan laut atau samudera (*ocean transportation*), yaitu angkutan dengan mennggunakan kapal laut yang mengarungi samudera.

6. Pengangkutan udara (*transportation by air transportation*), yaitu pengangkutan dengan menggunakan kapal terbang yang melalui jalan udara.⁹

Terdapat dua sistem pemakaian sistem angkutan umum, yaitu sebagai berikut:

- a. Sistem sewa, yaitu kendaraan yang bisa dioperasikan baik oleh operator maupun oleh penyewa. Dalam hal ini tidak ada rute dan jadwal tertentu yang harus diikuti oleh pemakai. Sistem ini sering disebut sebagai *demand responsive system*, karena penggunaannya yang tergantung pada adanya permintaan. Contoh jenis ini adalah angkutan jenis taksi.
- b. Sistem penggunaan bersama, yaitu kendaraan dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang tetap. Sistem ini dikenal dengan *transit system*. Terdapat dua jenis transit, yaitu sebagai berikut:¹⁰

- 1 Para transit, yaitu tidak ada jadwal yang pasti dan kendaraan dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di sepanjang rutenya. Contohnya adalah angkutan kota atau angkutan pedesaan.

- 2 Mass transit, yaitu jadwal dan tempat hentinya lebih pasti dan teratur. Contohnya adalah kereta api.

⁹ Zainal Asikin, Hukum Dagang, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014, hal. 157-158

¹⁰ Ir. Joko Siswanto, MSP, Angkutan Umum, hal. 3

2.1.2. Penyelenggara Angkuan Umum

Secara teoritik, pengangkutan mempunyai pengertian sebagai pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Jadi dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain.¹¹

Menurut UULAJ Pasal 5 menyatakan bahwa Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah, yang meliputi perencanaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan.

Dalam hal penyediaan dan penyelenggaraan jasa layanan angkutan orang dalam trayek, pemerintah mengendalikannya dengan menerbitkan ijin. Hakekat diterbitkannya ijin oleh pemerintah adalah dalam rangka untuk :

1. Memberikan jaminan bagi pengguna jasa angkutan untuk mendapatkan jasa angkutan sesuai dengan keinginan dan kebutuhannya. Untuk mewujudkan kepastian pelayanan jasa angkutan umum tersebut maka setiap operator harus dapat melaksanakan kewajiban yang telah ditetapkan.

¹¹ Dipo Wahjoeono Hariyono, Wahyu Pramesti, Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRansLog)-Vol.02, Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum Di Surabaya, Pusat Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (PJM) Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi (STMT) Trisakti, Jakarta, 2015, hal. 179

2. Memberikan perlindungan kepada penyedia jasa/operator dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan angkutan (*supply*) dan permintaan angkutan (*demand*), agar perusahaan dapat menjaga dan mengembangkan usahanya.¹²

Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau. Oleh sebab itu pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum. Angkutan umum orang dan atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. Pemerintah wajib menjamin tersediannya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan atau barang antarkota, antar provinsi serata lintas negara.¹³

2.1.3. Perizinan Angkutan Umum

Demi terciptanya tertib administrasi dan tertib hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan memiliki kewenangan penuh dalam bidang penyelenggaraan pengangkutan di Indonesia menetapkan regulasi bagi barang siapa yang bertindak sebagai pengangkut agar dianggap dalam menjalankan peranannya tersebut.

¹² Pelayanan Publik Ditjen Perhubungan Darat

¹³ Zainal Asikin, Op Cit., hal 184

Penyelenggaraan pengangkutan oleh pengangkut dianggap telah sah dan layak setelah memenuhi persyaratan, yaitu memiliki izin usaha angkutan, mengasuransikan orang dan/atau barang yang diangkut serta layak pakai bagi kendaraan yang dioperasikannya.

Khusus dalam syarat “memiliki izin usaha angkutan” sebagaimana dimaksud di atas, Menteri Perhubungan Republik Indonesia melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum (selanjutnya disingkat KM No.35 Tahun 2003).

Pasal 36 KM No.35 Tahun 2003 disebutkan untuk memperoleh izin usaha angkutan, wajib memenuhi persyaratan.

- a. Memiliki nomor pokok wajib pajak (NPWP);
- b. Memiliki akte pendirian perusahaan bagi pemohon yang berbentuk badan usaha, akte pendirian koperasi bagi pemohon yang berbentuk koperasi, tanda jati diri bagi pemohon perorangan;
- c. Memiliki surat keterangan domisili perusahaan;
- d. Memiliki surat izin tempat usaha (SITU);
- e. Pernyataan kesanggupan untuk memiliki atau menguasai 5 (lima) kendaraan bermotor untuk pemohon yang berdomisili di pulau Jawa, Sumatera dan Bali;
- f. Pernyataan kesanggupan untuk menyediakan fasilitas penyimpanan kendaraan.

Pengangkut yang menjalankan pekerjaan pengangkutan hanya terdapat pada pengangkutan darat melalui jalan raya. Ia tidak diwajibkan mendaftarkan usahanya dalam daftar perusahaan, tetapi harus memperoleh izin operasi (izin trayek).

Dilihat dari makna syarat yang dimaksudkan di atas supaya pengangkut atau pihak penyelenggara pengangkutan mampu untuk melancarkan pengangkutan umum dengan teratur dan aman bagi penumpang dan/atau barang angkutan.

Ijin usaha dapat dikeluarkan oleh bupati, walikota madya dan gubernur. Sedangkan ijin bagi badan usaha yang berbentuk koperasi diberikan oleh Dirjen Perhubungan Darat.¹⁴

2.2.4. Angkutan Umum Dalam Trayek

Menurut penjelasan Pasal 140 UULAJ. trayek adalah lintasan Kendaraan Bermotor Umum untuk pelayanan jasa angkutan, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, serta lintasan tetap, baik berjadwal maupun tidak berjadwal.

Dalam Pasal 142 UULAJ. Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 terdiri atas:

1. angkutan lintas batas negara
2. angkutan antarkota antarprovinsi
3. angkutan antarkota dalam provinsi
4. angkutan perkotaan
5. angkutan pedesaan

¹⁴ *Ibid.*, hal. 160

Jaringan Trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum disusun berdasarkan:

- a. Tata Ruang Wilayah
- b. Tingkat Permintaan Jasa Angkutan
- c. Kemampuan Penyediaan Jasa Angkutan
- d. Ketersediaan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- e. Kesesuaian Dengan Kelas Jalan
- f. Keterpaduan Intramoda Angkutan
- g. Keterpaduan Antarmoda Angkutan

Jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum lintas batas negara ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasaran lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan perjanjian antar negara.

2.2.5. Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek

Menurut penjelasan Pasal 151 UULAJ pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek adalah :

1. angkutan orang dengan menggunakan taksi
2. angkutan orang dengan tujuan tertentu
3. angkutan orang untuk keperluan pariwisata
4. angkutan orang di kawasan tertentu.

Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf a UULAJ harus digunakan untuk pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan.

Wilayah operasi dalam kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud pada Pasal 151 ayat (1) UULAJ dapat:

- a. berada dalam wilayah kota;
- b. berada dalam wilayah kabupaten;
- c. melampaui wilayah kota atau wilayah kabupaten dalam 1 (satu) daerah provinsi; atau
- d. melampaui wilayah provinsi.

Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek menurut ketentuan Pasal 64 KM 35 Tahun 2003, merupakan satu kesatuan dokumen yang terdiri dari :

1. Surat keputusan izin operasi, yang sekurang-kurangnya memuat :
 - a. nomor surat keputusan;
 - b. nama perusahaan;
 - c. nomor induk perusahaan;
 - d. nama pimpinan perusahaan/ penanggung jawab;
 - e. alamat perusahaan/ penanggung jawab;
 - f. masa berlaku izin;
2. Surat keputusan pelaksanaan izin operasi, yang sekurang-kurangnya memuat :
 - a. nomor surat keputusan;
 - b. nama perusahaan;
 - c. jumlah kendaraan yang diizinkan;
 - d. masa berlaku izin;
3. Lampiran surat keputusan berupa daftar kendaraan, yang sekurang-kurangnya memuat :
 - a. nomor surat keputusan;
 - b. nama perusahaan;
 - c. tanda nomor kendaraan;
 - d. nomor uji;
 - e. merk pabrik;
 - f. tahun pembuatan;
 - g. daya angkut (orang);
 - h. ketersediaan fasilitas pendingin udara, tempat duduk yang dapat direbahkan, dan toilet;
4. Kartu pengawasan kendaraan, yang sekurang-kurangnya memuat :
 - a. nomor surat keputusan;
 - b. nomor induk kendaraan;
 - c. nama perusahaan;
 - d. masa berlaku izin;

- e. tanda nomor kendaraan;
 - f. nomor uji;
 - g. daya angkut orang;
 - h. daya angkut bagasi;
5. surat pernyataan kesanggupan untuk mentaati kewajiban sebagai pemegang izin operasi, yang ditandatangani pemohon dan diketahui pejabat pemberi izin

2.2.6. Para Pihak

Menurut H.M.N. Purwosutjipto, pihak-pihak dalam pengangkutan yaitu pengangkut dan pengirim. Dan menurut Abdulkadir Muhammad, subjek hukum pengangkutan adalah “pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan”. Mereka itu adalah pengangkut, pengirim, penumpang, penerima, ekspediter, agen perjalan, pengusaha muat bongkar, dan pengusaha pergudangan. Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan.¹⁵

Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah mereka yang secara langsung terikat memenuhi kewajiban dan memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan. Mereka adalah pihak:

- a. Pengangkut

¹⁵ *Ibid.*, hal 163

Berkewajiban utama menyelenggarakan pengangkutan dan berhak atas biaya pengangkutan.

b. Pengirim

Berkewajiban utama membayar biaya pengangkutan dan berhak atas pelayanan pengangkutan barang nya.

c. Penumpang

Berkewajiban utama membayar biaya pengangkutan dan berhak atas pelayanan pengangkutan

Ada juga mereka yang secara tidak langsung terikat pada perjanjian pengangkutan, tetapi bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, melainkan bertindak atas nama atau untuk kepentingan pihak lain, seperti:

- a. Perusahaan Ekspedisi Muatan
- b. Perusahaan Agen Perjalanan
- c. Perusahaan Muat Bongkar
- d. Perusahaan Pergudangan atau Karena Memperoleh Hak Dalam Perjanjian Pengangkutan
- e. Penerima Kiriman

Mereka menjalankan perusahaan di bidang jasa pelayanan yang menunjang kegiatan perusahaan pengangkutan. Pihak yang bertindak atas nama pengirim, seperti perusahaan ekspedisi muatan, penerima kiriman dan pihak

yang bertindak atas nama pengangkut, seperti perusahaan keagenan dan perusahaan pergudangan.¹⁶

2.2.7. Pertanggung Jawaban Angkutan Umum

Dalam perjanjian pengangkutan darat kewajiban pokok pengangkut adalah sebagai berikut ini :

1. Menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang dari tempat pemuatan sampai di tempat tujuan dengan selamat.
2. Merawat, menjaga, memelihara barang atau penumpang yang di angkut sebaik-baik nya
3. Menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan lengkap, utuh, tidak rusak, atau tidak terlambat
4. Melepaskan dan menurunkan penumpang di tempat tujuan atau pemberhentian sebaik-baik nya.

Kewajiban-kewajiban ini sesuai dengan ketentuan Pasal 1235 KUHPdt. Kewajiban pokok ini diimbangi dengan hak pengangkut atas biaya pengangkutan.

Apabila pengangkut lalai dalam penyelenggaraan pengangkutan yang menjadi kewajibannya, sehingga menimbulkan kerugian bagi pengirim atau penerima atau penumpang, maka ia bertanggung jawab membayar ganti

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, *Op. cit.*, hal 53-54

kerugian seperti diatur dalam 1236 KUHpd. Pengusaha pengangkutan kendaraan bermotor umum bertanggung jawab terhadap kerugian yang di derita oleh penumpang dan kerusakan barang yang berada dalam kendaraan tersebut, kecuali bila ia dapat membuktikan bahwa kerugian itu terjadi di luar kesalahannya atau buruhnya.¹⁷

2.2. Sejarah Transportasi Online

Dalam pasal 1 ayat 2 UU ITE ini yang dimaksud dengan transaksi elektronik adalah “perbuatan hukum yang dilakukan dengan menggunakan Komputer, jaringan Komputer, dan/atau media elektronik lainnya”

Sesuai dengan pengertian diatas, maka kegiatan jual beli yang dilakukan melalui komputer ataupun handphone dapat dikategorikan sebagai suatu transaksi elektronik.

UU ITE juga mewajibkan pelaku usaha untuk memberikan informasi yang lengkap dan benar. Kewajiban tersebut terdapat dalam Pasal 9 UU ITE yang berbunyi “Pelaku usaha yang menawarkan produk melalui sistem elektronik harus menyediakan informasi yang lengkap dan benar berkaitan dengan syarat kontrak, produsen, dan produk yang ditawarkan”

¹⁷ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hal 76-77

Dalam penjelasannya disebutkan bahwa yang dimaksud dengan “informasi yang lengkap dan benar” adalah meliputi :

1. Informasi yang memuat identitas serta status subjek hukum dan kompetensinya, baik sebagai produsen, pemasok, penyelenggara maupun perantara;
2. Informasi lain yang menjelaskan hal tertentu yang menjadi syarat sahnya perjanjian serta menjelaskan barang dan/atau jasa yang ditawarkan seperti nama, alamat, dan deskripsi barang/jasa.

Perkembangan teknologi dan informasi pada sekarang ini berdampak juga pada sistem transportasi. Banyak nya perusahaan transportasi berbasis *online* yang sekarang sedang berkembang dan banyak digunakan pada masyarakat modern, yang dimana masyarakat di Indonesia membutuhkan layanan transportasi yang praktis dan murah. Hal ini membuat banyak perusahaan transportasi yang berbasis *online* saling berlomba memberikan pelayanan yang semakin baik tentunya.

Berikut ini adalah sejumlah layanan transportasi berbasis aplikasi yang tengah berkembang di Indonesia:

1. Go-Jek
- .2. Grabbike
3. Grabtaxi.

4. Uber
5. Bajaj App
6. Transjek
7. Wheel Line
8. Bangjek
9. Ojek Syar'i
10. Blue-Jek

2.3. Alat Transportasi Yang Di Atur UULAJ

Dalam Pasal 47 UULAJ, alat transportasi dibagi jenis dan fungsi kendaraan sebagai berikut :

1. Kendaraan terdiri atas :
 - a. Kendaraan Bermotor
 - b. Kendaraan Tidak Bermotor
2. Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis:
 - a. Sepeda Motor
 - b. Mobil Penumpang
 - c. Mobil Bus
 - d. Mobil Barang

- e. Kendaraan Khusus
- 3 Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada (2) huruf b, huruf c dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi:
 - a. Kendaraan Bermotor Perseorangan
 - b. Kendaraan Bermotor Umum
 4. Kendaraan tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dikelompokkan dalam
 - a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang
 - b. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan

2.4. Perlindungan Konsumen

. Rumusan pengertian perlindungan konsumen yang terdapat dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan konsumen (selanjutnya disingkat menjadi UUPK), Perlindungan Konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Kalimat yang menyatakan “segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum”, diharapkan sebagai benteng untuk meniadakan tindakan sewenang-wenang yang merugikan pelaku usaha hanya demi untuk kepentingan perlindungan konsumen.

Meskipun undang-undang ini disebut sebagai UUPK namun bukan berarti kepentingan pelaku usaha tidak ikut menjadi perhatian, teristimewa karena keberadaan perekonomian nasional banyak ditentukan oleh para pelaku usaha.

Kesewenang-wenangan akan mengakibatkan ketidakpastian hukum. Oleh karena itu, agar segala upaya memberikan jaminan akan kepastian hukum, ukurannya secara kualitatif ditentukan dalam UUPK dan undang-undang lain nya yang juga dimaksudkan dan masih berlaku untuk memberikan perlindungan konsumen, baik dalam bidang Hukum Private (Perdata) maupun bidang Hukum Publik (Hukum Pidana dan Administrasi Negara). Keterlibatan berbagai disiplin ilmu sebagaimana dikemukakan diatas, mempelajari kedudukan Hukum Perlindungan Konsumen berada dalam kajian Hukum Ekonomi.¹⁸

Di dalam UUPK Pasal 4 hak konsumen adalah :

- a. hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
- b. hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- c. hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
- d. hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
- e. hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- f. hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
- g. hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;

¹⁸Ahmad Miru, Sutarman Yodo, Hukum Perlindungan Konsumen, PT Raja Grafindo, Jakarta, 2015, hal. 1-2

- h. hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- i. hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Hak-hak konsumen sebagaimana disebutkan dalam Pasal 4 UUPK lebih luas dari pada hak-hak dasar konsumen sebagaimana pertama kali dikemukakan oleh Presiden Amerika Serikat J.F.Kennedy di depan kongres pada tanggal 15 maret 1962, yaitu terdiri atas:

- a. hak memperoleh keamanan;
- b. hak memilih;
- c. hak mendapat informasi;
- d. hak untuk didengar.

Kempat hak tersebut merupakan Deklarasi Hak-Hak Asasi Manusia yang dicanangkan PBB pada tanggal 10 Desember 1948, masing-masing pada Pasal 3, 8, 19, 21, dan Pasal 26, yang oleh Organisasi Konsumen Sedunia (*International Organization of Consumers Union-IOCU*) ditambahkan empat hak dasar konsumen lainnya, yaitu:

- a. hak untuk memperoleh kebutuhan hidup;
- b. hak untuk memperoleh ganti rugi;
- c. hak untuk memperoleh pendidikan konsuen;

d. hak untuk memperoleh lingkungan hidup yang bersih dan sehat.

Kewajiban dan hak timbal balik pihak-pihak timbul karena peristiwa hukum berupa perbuatan, kejadian, atau keadaan. Peristiwa hukum tersebut dapat berasal dari perjanjian atau undang-undang. Hubungan kewajiban dan hak timbal balik antara pengangkut dan penumpang atau pengirim terjadi karena perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses pengangkutan. Kewajiban yang timbul dari ketentuan perjanjian disebut kewajiban perjanjian (*contractual obligations*), sedangkan kewajiban yang timbul dari ketentuan undang-undang disebut kewajiban undang-undang (*law obligations*). Kewajiban dan hak yang dibahas di sini adalah kewajiban dan hak pengangkut serta penumpang atau pengirim.

Kewajiban dan hak pihak-pihak diklasifikasikan menjadi kewajiban dan hak utama, kewajiban dan hak pelengkap. Dasar pembedaan nya adalah pada akibat hukum jika terjadi pelanggaran. Apabila kewajiban dan hak utama dilanggar atau tidak dipenuhi, dapat mengakibatkan pembatalan perjanjian. Kewajiban dan hak utama adalah yang berkenaan dengan biaya pengangkutan dan dokumen pengangkutan. Apabila kewajiban dan hak pelengkap dilanggar atau tidak dipenuhi, hanya dapat mengakibatkan pembayaran ganti kerugian, kewajiban dan hak pelengkap adalah yang berkenaan dengan barang bawaan penumpang, penyimpanan dan penunjukan dokumen, dan syarat-syarat ringan lainnya.¹⁹

¹⁹ Abdulkadir Muhammad, op. cit., hal 145-146

Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan atau perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan atau pemilik barang dan atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi. Setiap Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi.

Ketentuan sebagaimana dimaksud pada UULAJ Pasal 234 ayat (1) dan ayat tidak berlaku jika:

1. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi
2. disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga
3. disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam UULAJ Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, Pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam UULAJ Pasal 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib

memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Bila penyelenggaraan pengangkutan tidak selamat, akan terjadi dua hal, yaitu barangnya sampai di tempat tujuan tidak ada (musnah) atau ada, tetapi rusak, sebagian atau seluruhnya. Barang tidak ada, mungkin disebabkan karena terbakar, tenggelam, dicuri orang, dibuang di laut dan lain-lain. Barang rusak sebagian atau seluruhnya, meskipun barangnya ada, tetapi tidak dapat dipergunakan sebagaimana mestinya. Kalau barang muatan tidak ada atau ada, tetapi rusak, menjadi tanggung jawab pengangkut, artinya pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang yang musnah atau rusak tersebut, kecuali kalau kerugian itu timbul dari 4 macam sebab sebagai tersebut dibawah ini, yaitu:²⁰

- a. keadaan memaksa (*overmacht atau force majeure*)
- b. cacat pada barang itu sendiri;
- c. kesalahan atau kelalaian si pengirim atau si ekspediter (Pasal 91 KUHD);
- d. keterlambatan datang nya barang di tempattujuan, yang disebabkan karena keadaan memaksa (Pasal 92 KUHD); dalam hali ini barang tidak rusak atau musnah.

²⁰ H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan, Djambatan, Jakarta, 2003, hal 34-35

Dalam hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu sebagai berikut :²¹

- a. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*).

Dalam ajaran ini bahwa dalam menentukan tanggung jawab pengangkutan didasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dapat menggunakan pasal 1365 KUHpd, yang sangat terkenal dengan pasal perbuatan melawan hukum (*onrecht matigedaad*). Menurut konsepsi pasal ini mengharuskan pemenuhan unsur-unsur untuk menjadikan suatu perbuatan melanggar hukum dapat di tuntutan ganti rugi, yaitu antara lain :

- a. adanya perbuatan melawan hukum dari tergugat;
 - b. perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya;
 - c. adanya kerugian yang diderita akibat kesalahan tersebut.
- b. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*).

Menurut prinsip ini tergugat dianggap selalu bersalah kecuali tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat

²¹ Zainal Asikin, *Op. cit.*, hal. 158 - 160

mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan. Jadi dalam prinsip ini hampir sama dengan prinsip yang pertama, hanya saja beban pembuktian menjadi terbalik yaitu pada tergugat untuk membuktikan bahwa tergugat tidak bersalah.

- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*).

Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggungjawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau barang.

