

## **Tanggung Jawab Pengusaha Otobus dalam Memenuhi Kewajiban Pasal 57 Ayat (3) UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Penggunaan Sabuk Keselamatan)**

The Responsibility of Otobus Entrepreneurs in Meeting the Obligations of Article 57 Paragraph (3) of Law No.22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation (Use of Safety Belts)

<sup>1</sup>Wido Dwi Hardian Putra Hirawan,<sup>2</sup>Sri Poedjiastoeti

<sup>1,2</sup>*Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Bandung, Jl. Tamansari No.1 Bandung 40116*

*email: <sup>1</sup>wdhirawan@gmail.com, <sup>2</sup>sripoedjiastoeti@unisba.ac.id*

**Abstract.** This study aims to find out how law enforcement for autobus companies to fulfill the obligations of Article 57 Paragraph (3) of the Number Law. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation (Use of Safety Belts). The formulation of the problem proposed is: how is the legal implementation of Article 57 Paragraph (3) of Law Number 22 Year 2009 concerning Road Traffic and Transportation related to the safety belt facilities that must be owned by bus cars and what is the responsibility of the Autobus company (PO) when not providing facilities related to seat belts for all passengers. This research is included in the Normative Juridical research typology. Research data is collected by researching library materials, which use the object of writing study in the form of existing libraries, both in the form of books, magazines, and regulations that have a correlation with the discussion of the problem, so this writing is also library research). The analysis was carried out by the legal approach, and the principles in public transportation with the research subjects of PT. Ikin Mandiri, PT. Mercedes Benz Indonesia, PT. Mercedes Benz Distribution Indonesia. The results of this study show that based on court decisions number 594 / Pdt.G / 2018 / PN.Jkt.Pst. decided that PT. Ikin Mandiri, PT. Mercedes Benz Indonesia, PT. Mercedes Benz Distribution Indonesia has been proven to have fulfilled the element in a lawless act so that it is obliged to carry out court decisions to be responsible for paying material and immaterial losses to the families of Tourism Bus accident victims with police number F 7959 AA which was rolled down the highway, Ciater, West Java on Saturday, February 10, 2018. But there are still a number of regulations related to motor vehicle safety equipment which are contradictory or ignore the mandate of Article 57 Paragraph (3) of the Number Law. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation (Use of Safety Belts). From this research, there will be questions about how Indonesian law can provide a real benchmark regarding issues that arise in public transportation. Which, indeed, must be admitted that the legal regulations concerning public transportation, especially road transport in Indonesia, have not yet reached the scope of law enforcement which has a collaboration with legal responsibility for all parties who consciously or not, their actions can harm others. So that it gives the impression that as if the lunge of an autobus company or public transportation company has been difficult to reach by law.

**Keywords:** Legal Responsibility, Otobus Company, Road Transportation, Safety Belt.

**Abstrak.** Studi ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana penegakan hukum terhadap perusahaan otobus untuk memenuhi kewajiban Pasal 57 Ayat (3) UU Nomor. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Penggunaan Sabuk Keselamatan). Rumusan masalah yang diajukan yaitu: bagaimana implementasi hukum dari Pasal 57 Ayat (3) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait dengan fasilitas sabuk keselamatan yang harus dimiliki mobil bus dan bagaimana tanggung jawab dari perusahaan otobus (PO) ketika tidak menyediakan fasilitas terkait sabuk pengaman untuk seluruh penumpang. Penelitian ini termasuk dalam tipologi penelitian Normatif Yuridis. Data Penelitian dikumpulkan dengan cara meneliti bahan pustaka, yang menggunakan objek kajian penulisan berupa pustaka-pustaka yang ada, baik berupa buku-buku, majalah, dan peraturan-peraturan yang mempunyai korelasi terhadap pembahasan masalah, sehingga penulisan ini juga bersifat penulisan pustaka (library research). Analisis dilakukan dengan pendekatan perundang-undangan, dan prinsip-prinsip dalam transportasi publik dengan Subyek penelitian PT. Ikin Mandiri, PT. Mercedes Benz Indonesia, PT. Mercedes Benz

Distribution Indonesia. Hasil studi ini menunjukkan bahwa berdasarkan petitum pengadilan nomor 594/Pdt.G/2018/PN.Jkt.Pst. memutuskan bahwa PT. Ikin Mandiri, PT. Mercedes Benz Indonesia, PT. Mercedes Benz Distribution Indonesia terbukti telah memenuhi unsur dalam perbuatan melawan hukum (PMH) sehingga dibebani kewajiban untuk melaksanakan putusan pengadilan untuk bertanggung jawab membayarkan kerugian materiil maupun imateriil kepada keluarga korban kecelakaan Bus Pariwisata bernomor polisi F 7959 AA yang terguling di jalan raya, subang ciater, jawa barat pada sabtu, 10 februari 2018. Tetapi disisilain masih ditemukannya beberapa peraturan terkait dengan perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor yang bertolak belakang atau/ mengabaikan amanat pada Pasal 57 Ayat (3) UU Nomor. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Penggunaan Sabuk Keselamatan). Dari penelitian ini maka akan timbul pertanyaan tentang bagaimana hukum Indonesia dapat memberikan patokan yang sesungguhnya mengenai persoalan yang timbul dalam transportasi publik. Yang mana bahwasannya memang harus diakui bahwa peraturan hukum yang menyangkut transportasi publik terutama angkutan jalan di Indonesia saat ini belum sampai pada ruang lingkup penegakan hukum yang memiliki kolerasi dengan tanggung jawab hukum terhadap semua pihak yang secara sadar atau tidak, tindakannya tersebut dapat merugikan pihak lain. Sehingga menimbulkan kesan bahwa seolah-olah sepak terjang perusahaan otobus atau/ perusahaan transportasi publik selama ini sulit dijangkau dengan tangan hukum.

**Kata kunci:** Tanggung Jawab Hukum, Perusahaan Otobus, Angkutan Jalan, Sabuk Keselamatan.

## A. Pendahuluan

Sabuk keselamatan menjadi salah satu komponen pemenuhan Standar Pelayanan Minimal yang selanjutnya disebut SPM angkutan umum. Diperkuat dengan adanya himbauan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, bagi seluruh penyelenggara angkutan umum agar mulai menyediakan sabuk keselamatan di tiap tempat duduk penumpang. Himbauan tersebut sesuai dengan implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Aturan ini, sebenarnya telah dibuat sejak tahun 2015, dan di sosialisasikan selama 3 tahun sejak dibuatnya aturan tersebut. Artinya pada tahun 2019 ini sudah seharusnya peraturan tersebut dapat terealisasi,

dan menjadi suatu kewajiban bagi setiap PO bahwa kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan orang, harus dilengkapi dengan sabuk keselamatan untuk seluruh penumpangnya. Dalam aturan itu juga diatur secara detail mengenai sabuk keselamatan yang harus tersedia di setiap tempat duduk penumpang, dengan minimal dua titik jangkar pada sabuknya.

Disisi lain kecelakaan bus yang terjadi di Tanjakan Emen Subang merupakan salah satu contoh dari sekian banyak tragedi kecelakaan bus terguling yang terjadi di Indonesia, yang mengakibatkan banyak penumpang terpental akibat dari tidak tersedianya sabuk keselamatan pada kursi penumpang. Sehingga hal inilah yang melatarbelakangi adanya aturan agar perusahaan otobus memasang sabuk keselamatan pada kursi penumpang, karena ini merupakan salah satu cara pemerintah terutama Dirjen Perhubungan Darat Kemenhub

untuk menekan atau meminimalisir angka kematian penumpang yang disebabkan karena terjadinya kecelakaan lalu lintas oleh supir bus.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka perumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut: “Bagaimana implementasi hukum dari Pasal 57 Ayat (3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terkait dengan fasilitas sabuk keselamatan yang harus dimiliki mobil bus?”. “Bagaimana tanggung jawab dari Perusahaan Otobus (PO) ketika tidak menyediakan fasilitas terkait sabuk keselamatan untuk seluruh penumpang?”. Selanjutnya, tujuan dalam penelitian ini diuraikan dalam pokok-pokok sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui implementasi hukum dari Pasal 57 Ayat (3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terkait dengan fasilitas sabuk keselamatan yang harus dimiliki mobil bus.
2. Untuk mengetahui Bagaimana tanggung jawab dari Perusahaan Otobus (PO) ketika tidak menyediakan fasilitas terkait sabuk keselamatan untuk seluruh penumpang.

## B. Landasan Teori

Prinsip tanggung jawab dalam ilmu hukum, khususnya hukum pengangkutan, setidaknya ada tiga prinsip tanggung jawab yang dikenal, yaitu prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan *the base on fault, liability based on fault principle*; prinsip tanggung jawab atas praduga *rebuttable presumption of liability principle*; dan, prinsip tanggung jawab mutlak *no-fault liability, strict liability, absolute liability principle*.

Cara membedakan prinsip-

prinsip tanggung jawab tersebut dapat didasarkan pada hukum acara melalui kewajiban membuktikan yaitu dengan melihat kepada ada atau tidak adanya kewajiban membuktikan dan siapa yang harus membuktikan dalam proses tuntutan.

Dalam Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan, pembuktian kesalahan tergugat harus dilakukan oleh penggugat (yang dirugikan). Sebagai contoh, prinsip ini di Indonesia dianut dalam Pasal 1365 KUHPerdara (Pasal 1401 BW Belanda) yang dikenal dengan pasal tentang perbuatan melawan huku *onrechtmatigedaad*. Pasal ini mengharuskan pemenuhan unsur-unsur untuk menjadikan suatu perbuatan melanggar hukum dapat dituntut ganti rugi, yaitu :

1. adanya perbuatan melawan hukum dari tergugat
2. perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya; dan,
3. adanya kerugian yang diderita akibat kesalahan tertentu.

Arti perbuatan dalam “perbuatan melawan hukum”, tidak hanya perbuatan aktif, tetapi juga pasif yaitu meliputi tidak berbuat sesuatu dalam hal yang seharusnya menurut hukum orang harus berbuat.

## C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

PT Ikin Mandiri dalam hal ini sebagai pengelola usaha transportasi Bus Pariwisata Premium Passion F 7959 AA tentunya harus bertanggung jawab mengenai terjadinya insiden kecelakaan bus tersebut yang telah menelan banyak korban. Meskipun menurut laporan KNKT, menunjukkan hasil dari investigasi dan analisis menyimpulkan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan adalah keputusan tetap perusahaan untuk mengoperasikan bus yang mengalami

kebocoran pada konektor selang udara ke rem utama belakang kanan, akan tetapi jika sebelumnya PT Ikin Mandiri mematuhi dan memahami amanat Pasal 57 Ayat (3) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (mengenai kelengkapan fasilitas sabuk keselamatan) maka setidaknya dapat meminimalisir jumlah korban kecelakaan baik yang meninggal ataupun luka-luka, dan pemenuhan fasilitas sabuk keselamatan pada mobil bus merupakan bentuk pemenuhan Asas Keselamatan Penumpang pada UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, serta pengangkutan penumpang memang disertai asuransi kecelakaan/atau asuransi kerugian lainnya.

Asuransi kecelakaan termasuk dalam lingkup asuransi sosial yang bersifat wajib *compulsory security insurance*, tetapi keselamatan penumpang tidak hanya diserahkan pada perlindungan asuransi, tetapi juga penyelenggara perusahaan pengangkutan harus berupaya menyediakan dan memelihara alat pengangkutan yang memenuhi standar keselamatan sesuai dengan ketentuan undang-undang.

Selain itu ditemukan suatu kejanggalan pada Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum, yang dituangkan kedalam SK. 523/AJ.402/DRJD/2015, per tanggal 25 Februari 2015 karena terdapat suatu pernyataan dimana angkutan yang masih belum menyediakan sabuk keselamatan kendaraan, tetap boleh beroperasi atau berangkat dengan catatan bahwa objek tersebut (sabuk keselamatan), agar segera di lengkapi atau di penuhi. Tentunya hal ini bertolak belakang dengan Pasal 57 Ayat (3) UU NO. 22 Tahun 2009

Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, yang dimana sabuk keselamatan merupakan suatu perlengkapan keharusan yang harus tersedia didalam kendaraan bermotor. Sehingga setiap kendaraan bermotor harus melengkapi Perlengkapan Kendaraan Bemotor terlebih dahulu sebagai syarat untuk memberangkatkan atau mengoperasikan kendaraan tersebut. Akan tetapi aturan diatas justru menyatakan hal yang sebaliknya, dimana dalam hal ini SK.523/AJ.402/DRJD/2015 mengabaikan amanat Pasal 57 Ayat (3) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### D. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dalam penelitian ini, peneliti menyimpulkan beberapa hasil penelitian sebagai berikut:

1. Jumlah tempat duduk penumpang di Bus Premium Passion yang berjumlah sebanyak 59 kursi, tetapi desain tempat duduk penumpang tidak terdapat sabuk keselamatan/*safetybelt*. Sehingga hal ini menjadi fatalitas, karena tidak terpasangnya sabuk keselamatan/*safetybelt* pada seluruh kursi penumpang. Sehingga ketika mobil bus terguling, penumpang disebelah kiri tertimpa penumpang sebelah kanan akibatnya kaca jendela pecah dan terseret ke jalan.
2. SK.523/AJ.402/DRJD/2015 mengabaikan amanat Pasal 57 Ayat (3) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Karena memperbolehkan angkutan yang masih belum menyediakan sabuk keselamatan kendaraan,

tetap boleh beroperasi atau berangkat meskipun dengan catatan bahwa objek tersebut (sabuk keselamatan), untuk segera di lengkapi atau di penuhi. Dalam Petitum perkara Nomor 594/Pdt.G/2018?PN.Jkt.Pst agar diputuskan bahwa PT. Ikin Mandiri, PT. Mercedez Benz Indonesia dan PT. Mercedez Benz Distributions Indonesia terbukti melakukan Perbuatan Melawan Hukum (PMH). Sehingga wajib untuk mengganti kerugian korban baik materiil maupun imateriil.

#### Daftar Pustaka

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.
- Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014.
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT Grasindo, Jakarta, 2006.
- Soekanto Soerjono, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali Press, Jakarta, 1982, Hlm. 140.
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif*, Alfabeta, Bandung, 2008.
- Suyadi, *Dasar-Dasar Hukum Perlindungan Konsumen*, UNSOED (Univesitas Jendral Soedirman), Purwokerto, 2007.
- Tjiptono Fandy, *Strategi Pemasaran Edisi 1*, Penerbit Andi, Yogyakarta, 1997.
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen Perserikatan Bangsa-Bangsa Nomor 38/248 Tahun 1985 tentang Perlindungan Konsumen.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.
- Rujukan dari Internet berupa Artikel Berita.
- KNKT, *Laporan Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, terdapat dalam [https://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc\\_road/Jalan%20Raya/2018/KNKT.18.02.03.01.pdf](https://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_road/Jalan%20Raya/2018/KNKT.18.02.03.01.pdf), Diakses pada 20 Mei 2019.
- Prima Gumilang, “*Kecelakaan Bus di Tanjakan Emen Subang Menelan Korban*” (Online), <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20180210193649-20-275307/kecelakaan-bus-di-tanjakan-emen-subang-menelan-korban>, Diakses pada 18 Februari 2019.
- RZR, “*26 Korban Tewas Bus Tanjakan Emen adalah Karyawan Koperasi*” (Online), <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20180211111626-20-275357/26-korban-tewas-bus-tanjakan-emen-adalah-karyawan-koperasi>, Diakses pada 18 Februari 2019.