

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PELAKSANAAN PERJANJIAN
PENGANGKUTAN PENUMPANG ANGKUTAN BUS KELAS
EKONOMI ANTARA PERUSAHAAN OTOBUS
DENGAN PENUMPANG**

SKRIPSI



Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi
Syarat - syarat untuk menyelesaikan program
Studi Ilmu Hukum dan mencapai
Gelar Sarjana Hukum



Asal :	Hadiah	Klass 346.02 PCH t
Terima Tgl	Pembelian	
No. Induk	6 MAR 2005	
Pengatalog :	<i>Ry</i>	

Oleh :

Andy Cahyono Putra
NIM : 990710101230

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL RI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2004**

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PELAKSANAAN PERJANJIAN
PENGANGKUTAN PENUMPANG ANGKUTAN BUS KELAS
EKONOMI ANTARA PERUSAHAAN OTOBUS
DENGAN PENUMPANG**



TANGGUNG JAWAB HUKUM PELAKSANAAN PERJANJIAN
PENGANGKUTAN PENUMPANG ANGKUTAN BUS KELAS
EKONOMI ANTARA PERUSAHAAN OTOBUS
DENGAN PENUMPANG

SKRIPSI

Oleh :

ANDY CAHYONO PUTRA

N I M : 990710101230

Pembimbing

Hj. Soenarjati, S.H.

N I P : 130 350 760

Pembantu Pembimbing

Nanang Suparto, S.H.

N I P : 131 415 666

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL RI

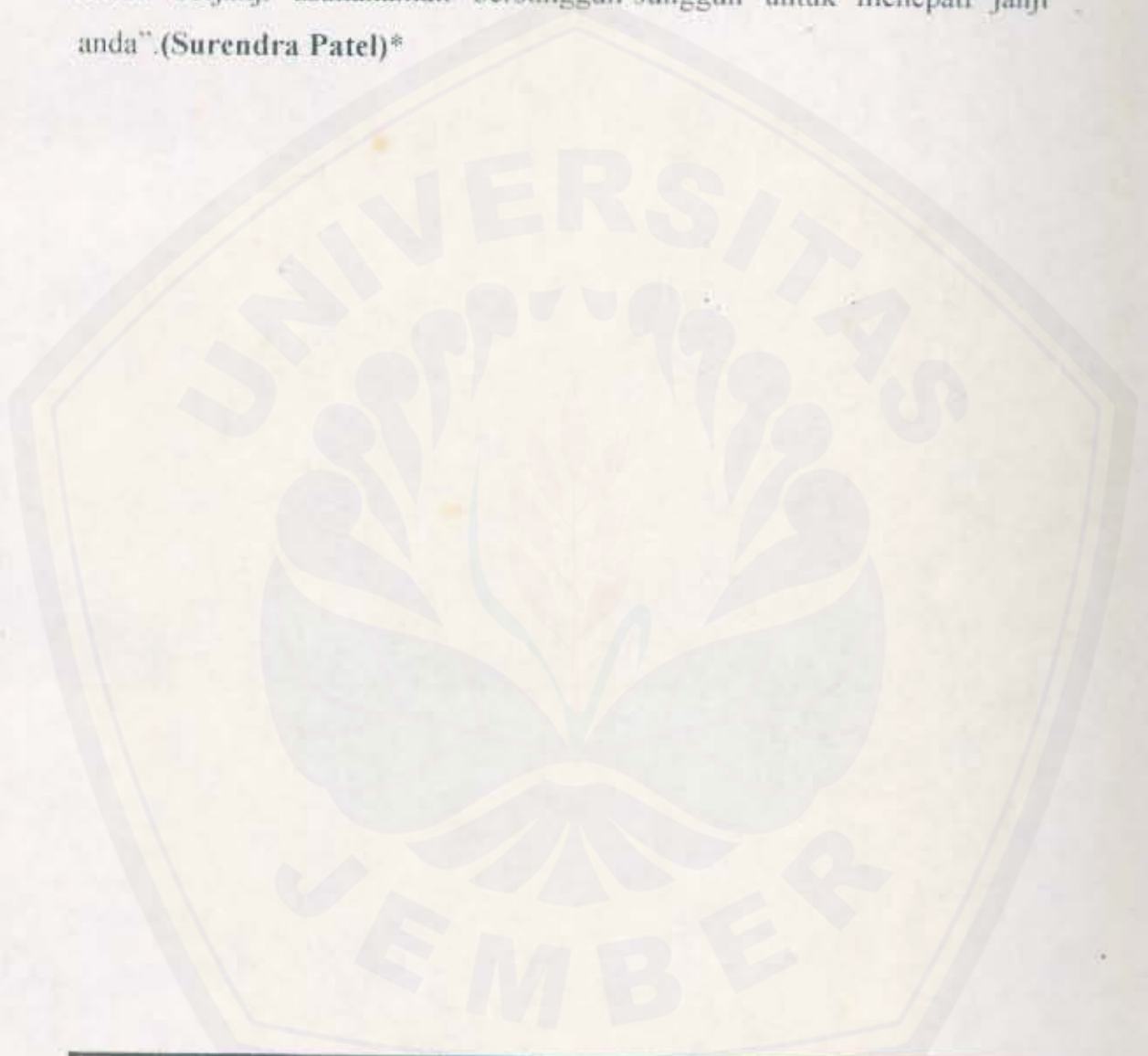
UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

TAHUN 2004

MOTTO

“Janganlah menjanjikan sesuatu yang tidak dapat anda lakukan, tetapi
sekali berjanji usahakanlah bersungguh-sungguh untuk menepati janji
anda”. (Surendra Patel)*



* Keman J. Habien. 2000, Rangkaian Seribu Kata-kata Mutiara.

PERSEMBAHAN

Skripsi ini kupersembahkan kepada :

1. Ayahanda Rukiyono dan Ibunda Nada Iramawati yang selalu mendo'akan, mengasuh, membimbing, memberikan semangat, motivasi , dan berusaha keras demi masa depanku.....
2. Alma Materku yang mendidik dan memberikan berjuta-juta pengalaman
3. Bapak/ibu Dosen yang mendidik, membimbing dan mengarahkan....
4. Adik-adikku tercinta Anggraeny Endah Cahyanti, Adinda Cahyono Saputra dan Anindya Wulan Cahyawati yang selalu memacu semangat belajar, prestasi dan emosiku.....
5. Istriku Wiwid Hidayati yang senantiasa mendampingi, mendoa'akan dan mencurahkan kasih sayangnya.....
6. Ananda Risky Manggala Byomantara yang menghibur dan sebagai pemacu semangat hidupku.....

PERSETUJUAN

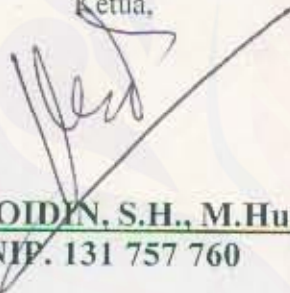
Dipertahankan dihadapan Panitia Penguji pada :

Hari : Senin
Tanggal : 08
Bulan : Nopember
Tahun : 2004 (dua ribu empat)

Diterima Oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

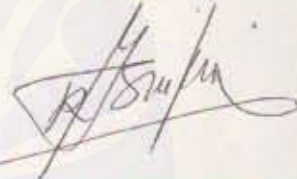
Panitia Penguji :

Ketua,



DR. M. KHOIDIN, S.H., M.Hum., C.N
NIP. 131 757 760

Sekretaris,



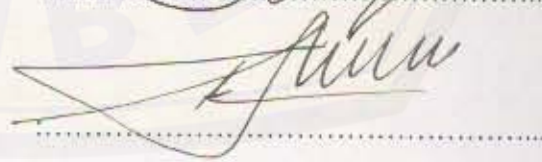
ISWI HARIYANI, S.H.
NIP. 131 759 755

Anggota Panitia Penguji,

1. Hj. SOENARJATI, S.H.
NIP. 130 350 760



2. NANANG SUPARTO, S.H.
NIP. 131 415 666



PENGESAHAN

Skripsi dengan judul :

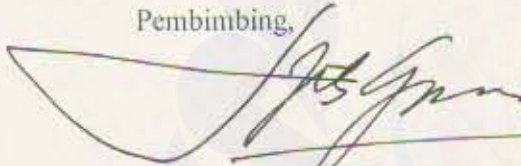
TANGGUNG JAWAB HUKUM PELAKSANAAN PERJANJIAN
PENGANGKUTAN PENUMPANG ANGKUTAN BUS KELAS
EKONOMI ANTARA PERUSAHAAN OTOBUS
DENGAN PENUMPANG

Oleh :

ANDY CAHYONO PUTRA

NIM : 990710101230

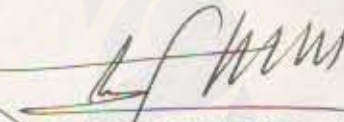
Pembimbing,



Hj. SOENARJATI, S.H.

NIP. 130 350 760

Pembantu Pembimbing,



NANANG SUPARTO, S.H.

NIP. 131 415 666

Mengesahkan,
DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL RI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM

Dekan,



KOPONG PARON PIUS, S.H., S.U

NIP. 130 808 985

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“Tanggung Jawab Hukum Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Penumpang Angkutan Bus Kelas Ekonomi Antara Perusahaan Otobus Dengan Penumpang”**.

Skripsi ini mengangkat masalah bentuk perjanjian pengangkutan antara perusahaan otobus dengan penumpang, hak dan kewajiban antara perusahaan otobus dengan penumpang, dan tanggung jawab hukumnya apabila salah satu pihak melakukan wanprestasi.

Penulisan skripsi ini disamping sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Jember, juga untuk mengembangkan teori yang telah ditekuni penulis selama menempuh jenjang perguruan tinggi.

Keberhasilan penulisan skripsi ini bukanlah semata kerja mandiri penulis, tetapi atas bantuan dan kerja sama dari berbagai pihak, oleh karena itu penulis mengucapkan beribu-ribu terima kasih dan rasa hormat, kepada :

1. Ibu Hj. Soenarjati, S.H. selaku Pembimbing yang telah banyak memberikan bimbingan, arahan, dan tuntunan terhadap selesainya skripsi ini.
2. Bapak Nanang Suparto, S.H. selaku Pembantu Pembimbing sekaligus Sekretaris Jurusan Hukum Keperdataan yang telah memberikan perhatian, bimbingan, dan masukan yang berarti bagi keberhasilan skripsi ini.
3. Bapak DR. M. Khoedin, S.H., M.Hum., C.N. selaku Ketua Panitia Penguji.
4. Ibu Iswi Hariyani, S.H. selaku Sekretaris Panitia Penguji.
5. Bapak Kopong Paron Pius, S.H., S.U., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember.
6. Bapak Hardiman, S.H., selaku PD I Fakultas Hukum Universitas Jember.

7. Bapak H. Multazaam Muntahaa, S.H., M.Hum., selaku PD II Fakultas Hukum Universitas Jember.
8. Bapak Totok Sudaryanto, S.H., M.S., selaku PD III Fakultas Hukum Universitas Jember.
9. Bapak Edy Sriono, S. H. Selaku Dosen Wali yang telah banyak membimbing dalam perkuliahan.
10. Seluruh Civitas Akademika Fakultas Hukum Universitas Jember.
11. Bapak Rusdiyanto, S. H., M.Si. selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Jember yang telah banyak membantu dalam penulisan skripsi ini.
12. Bapak Boedi Pridjo, S.H. selaku Kepala Balai Layanan LLAJ Jember yang telah banyak membantu dalam penulisan skripsi ini.
13. Teman – temanku KKM di BPN kabupaten Jember.
14. Teman – temanku di CV Mandiri Farma yang telah banyak memberikan masukan dan kemudahan waktu supaya skripsi ini selesai.
15. Om – om di Fakultas Hukum, khususnya om Ayik, om Pudjo, om Setu, om Sabar, om Zaenal, om Samad, dan semuanya yang telah banyak membantu dalam penulisan Skripsi ini.
16. Teman – teman angkatan '99, khususnya Arip's, Apex, Erma, Himawan, Hugeng, Erwin, Wahyu "peju".

Semoga Allah SWT membalas semua budi baik yang telah diberikan kepada penulis. Besar harapan penulis, skripsi ini dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu hukum dan masyarakat luas. Kritik dan saran yang bersifat membangun tetap penulis harapkan demi penyempurnaan penulisan skripsi ini.

Jember, Nopember 2004

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN MOTTO	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
HALAMAN PERSETUJUAN	v
HALAMAN PENGESAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR LAMPIRAN	xi
RINGKASAN	xii
BAB I : PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	3
1.3. Tujuan Penelitian	4
1.3.1. Tujuan Secara Umum	4
1.3.2. Tujuan Secara Khusus	4
1.4. Metode Penelitian	4
1.4.1. Pendekatan Masalah	5
1.4.2. Sumber Bahan Hukum	5
1.4.3. Metode Pengumpulan Bahan Hukum	6
1.4.4. Analisis Bahan Hukum	6
BAB II : FAKTA, DASAR HUKUM, LANDASAN TEORI	
2.1. Fakta	7
2.2. Dasar Hukum	9
2.3. Landasan Teori	9

2.3.1. Perjanjian Pada Umumnya	9
2.3.2. Pengertian Perjanjian Pengangkutan	15
2.3.3. Pengertian dan Penentuan Tarif Angkutan	16
2.3.4. Pengertian Penumpang	19
2.3.5. Pengertian Bus Kelas Ekonomi	20
2.3.6. Pengertian Trayek	20
2.3.7. Pengertian Angkutan Antar Kota Antar Propinsi	20

BAB III : PEMBAHASAN

3.1. Bentuk Perjanjian Pengangkutan Antara Perusahaan Otobus dengan Penumpang	21
3.2. Hak Dan Kewajiban Perusahaan Otobus dengan Penumpang	24
3.2.1. Hak dan Kewajiban Perusahaan Otobus	24
3.2.2. Hak dan Kewajiban Penumpang	27
3.3. Tanggung Jawab Hukum Apabila Salah Satu Pihak Melakukan Wanprestasi	28
3.3.1. Tanggung Jawab Hukum Apabila Penumpang Melakukan Wanprestasi	28
3.3.2. Tanggung Jawab Hukum Apabila PO Melakukan Wanprestasi	28

BAB IV : PENUTUP

4.1. Kesimpulan	33
4.2. Saran	34

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN – LAMPIRAN

DAFTAR LAMPIRAN

- I. Surat Pengantar Konsultasi Kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Jember.
- II. Surat Keterangan Konsultasi Dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember.
- III. Contoh Tanda Bukti Pembayaran Karcis Angkutan Antar Kota Antar Propinsi.
- IV. Data Statistik Penumpang dan Bus Jurusan Jember – Denpasar per- 1 Januari s/d 3 Oktober 2004.
- V. Contoh Klasifikasi Pelanggaran.
- VI. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 90 Tahun 2002 tentang Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota Antar Propinsi Kelas Ekonomi Dijalan Dengan Mobil Bus Umum.
- VII. Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor : SK. 550/PR.301/ DRJD/2002 tentang Tarif Jarak Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi Pada Trayek-Trayek Antar Kota Antar Propinsi Di Seluruh Indonesia.
- VIII. Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor : SK.1185/PR.301/ DRJD/2002 tentang Petunjuk Pelaksanaan Mekanisme Pengawasan Tarif Angkutan Penumpang Antar Kota Dengan Mobil Bus Umum.
- IX. Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor : SK.1186/HK.402/ DRJD/2002 tentang Pemberian Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Yang dilakukan Oleh Pengusaha Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek Tetap Dan Teratur.

RINGKASAN

Pengangkutan merupakan kegiatan yang sangat vital bagi kehidupan masyarakat di Indonesia, khususnya pengangkutan penumpang. Sebagai negara hukum, Indonesia memiliki sistem tata hukum nasional yang mengatur seluruh kegiatan di masyarakat, salah satunya perjanjian pengangkutan penumpang angkutan bus kelas ekonomi pada trayek antar kota antar propinsi.

Judul dalam skripsi ini adalah Tanggung Jawab Hukum Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Penumpang Angkutan Bus Kelas Ekonomi Antara Perusahaan Otobus Dengan Penumpang. Permasalahan yang diangkat dalam skripsi ini adalah tentang bentuk perjanjian pengangkutan antara perusahaan otobus dengan penumpang, hak dan kewajiban antara perusahaan otobus dengan penumpang, dan tanggung jawab hukumnya apabila salah satu pihak melakukan wanprestasi.

Metode penulisan skripsi ini menggunakan pendekatan masalah secara yuridis normatif. Sumber bahan hukum yang digunakan meliputi sumber bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Sedangkan metode pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan cara studi kepustakaan, studi dokumen, dan studi lapangan. Metode analisa bahan hukum yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif dan disimpulkan dengan metode deduktif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa, bentuk perjanjian pengangkutan antara perusahaan otobus dengan penumpang adalah secara lisan yang didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian itu telah terjadi. Dokumen tersebut tertuang dalam bentuk karcis penumpang, dasar hukumnya adalah UU Nomor 14 Tahun 1992 pasal 43 ayat (2).

Hak dan kewajiban perusahaan otobus telah diatur di dalam peraturan perundang-undangan, yaitu Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 pasal 43 ayat (1) *juncto* Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 pasal 86-91, sedangkan

hak dan kewajiban penumpang berdasarkan pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 pasal 43 ayat (1) – (4).

Tanggung jawab hukumnya jika penumpang melakukan wanprestasi yaitu dengan tidak dibayarnya biaya angkutan adalah diturunkan dari bus sebelum tiba di tempat tujuan. Dasar yang digunakan adalah Nomor 14 Tahun 1992 pasal 43 ayat (1). Perusahaan Otobus mempunyai tanggung jawab hukum apabila melakukan wanprestasi yaitu PO dapat dikenakan sanksi administrasi berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 1186 Tahun 2002 pasal 3 ayat (2) huruf a-d, f, dan h-n dan sanksi pidana berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 1186 Tahun 2002 pasal 3 ayat (2) huruf e dan g.

Saran yang dapat penulis berikan adalah mengingat pentingnya karcis sebagai tanda bukti telah terjadinya perjanjian pengangkutan dan/atau pembayaran biaya angkutan, maka setiap kegiatan pengangkutan penumpang hendaknya disertai karcis penumpang yang didalamnya terdapat hal-hal yang diperjanjikan dan/atau memuat hak dan kewajiban para pihak. Perusahaan Otobus (PO) hendaknya melayani penumpang dengan sebaik-baiknya karena PO merupakan unsur pasif didalam perjanjian pengangkutan. Pelanggaran yang dilakukan oleh PO maupun oleh armada bus yang diketahui oleh penumpang maupun masyarakat, hendaknya segera dilaporkan kepada instansi terkait salah satunya pada Balai layanan LLAJ Propinsi Jawa Timur di Jember yang merupakan instansi pemerintah yang bertanggung jawab mengawasi dan mengontrol pelaksanaan pengangkutan penumpang dengan mobil bus umum pada trayek antar kota antar propinsi

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Keadaan Indonesia berupa daratan yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut dan sungai serta danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

Kemajuan dan kelancaran pengangkutan akan menunjang pelaksanaan pembangunan berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan dari berbagai sektor keseluruh pelosok tanah air, misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan.

Lancarnya pengangkutan berarti mendekatkan jarak antara desa dan kota dan akan memberi dampak bahwa untuk bekerja dikota tidak harus pindah ke kota, mereka yang tinggal di kota tidak perlu khawatir untuk dipekerjakan di daerah luar kota, informasi timbal balik yang cukup cepat antar desa dan kota. Pola hidup di daerah pedesaan cenderung mengikuti pola hidup di daerah perkotaan. Tingkat berpikir dan ingin maju warga desa dapat tumbuh lebih cepat.

Perkembangan di bidang pengangkutan mendorong perkembangan pendidikan di bidang ilmu dan teknologi pengangkutan modern terutama mengenai perkeretaapian, perkapalan, pesawat udara, bus, dan sumber daya manusianya.

Keempat faktor diatas merupakan arti penting dari kegiatan pengangkutan. Pengangkutan adalah kegiatan yang sangat penting didalam kehidupan masyarakat (Muhammad, 1998:7).

Mobil bus umum kelas ekonomi merupakan salah satu jenis alat pengangkutan darat yang paling sering digunakan oleh masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan. Karena, selain biaya pengangkutan/tarifnya relatif lebih murah juga dapat menjangkau seluruh wilayah di Indonesia.



Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba ditempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna, baik bagi penumpang maupun barang yang diangkut. Tiba di tempat tujuan artinya, proses pemindahan dari satu tempat ke tempat tujuan yang berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang telah direncanakan. Selamat artinya, penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya yang mengakibatkan luka, sakit, atau meninggal dunia. Jika yang diangkut itu barang, selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan atau kemsuhan. Meningkatkan nilai guna artinya, nilai sumber daya manusia dan barang ditempat tujuan menjadi lebih tinggi bagi kepentingan manusia dan pelaksanaan pembangunan.

Kegiatan pemindahan penumpang dari satu armada bus ke armada bus lain untuk mengantarkan penumpang tersebut ke tempat tujuan merupakan kegiatan yang sering kali terjadi. Kegiatan tersebut dirasakan oleh penumpang sebagai pengguna jasa pengangkutan dengan mobil bus umum kelas ekonomi sebagai tindakan yang merugikan karena merasa haknya dilanggar, terlebih ketika penumpang tersebut dipindahkan ke armada bus lain yang sudah penuh penumpangnya sehingga harus berdiri.

Pemerintah menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 90 Tahun 2002 tentang Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota Antar Propinsi Kelas Ekonomi di Jalan dengan Mobil Bus Umum sebagai dasar penentuan tarif bus antar kota antar propinsi di seluruh wilayah Indonesia. Dengan dasar Keputusan Menteri tersebut, maka Dirjen Perhubungan Darat menindak lanjutinya dengan menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Tentang Tarif Jarak Angkutan Penumpang Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi Pada Trayek-Trayek Antar Kota Antar Propinsi Di Seluruh Indonesia Nomor : SK. 550/PR.301/DRJD/2002.

Keputusan Dirjen Perhubungan Darat tersebut menjadi dasar bagi perusahaan otobus untuk menetapkan jumlah tarif pokok angkutan dengan mobil bus umum kelas ekonomi pada trayek antar kota antar propinsi di Indonesia. Selanjutnya, untuk mengawasi jumlah tarif yang ditetapkan oleh perusahaan otobus kepada pengguna jasa angkutannya, pemerintah menetapkan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat

Nomor : SK.1185/PR.301/DRJD/2002 tentang Petunjuk Pelaksanaan Mekanisme Pengawasan Tarif Angkutan Penumpang Antar Kota Dengan Mobil Bus Umum dan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor : SK.1186/HK.401/DRJD/2002 tentang Pemberian Sanksi Administratif terhadap Pelanggaran Yang Dilakukan Oleh Pengusaha Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek Tetap Dan Teratur.

Empat keputusan yang ditetapkan oleh pemerintah melalui Menteri Perhubungan dan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tersebut dijadikan dasar bagi penentuan tarif dan pengawasannya kepada perusahaan penyelenggara angkutan penumpang dengan mobil bus umum di seluruh wilayah Indonesia untuk menetapkan tarif yang akan dikenakan kepada pengguna jasa angkutan tersebut.

Jurusan Jember – Denpasar adalah salah satu trayek jurusan antar kota antar propinsi yang berasal dari terminal Tawang Alun Jember. Tiap harinya, volume penumpang yang menggunakan jasa angkutan jurusan Jember - Denpasar dari terminal Tawang Alun \pm 1000 orang tiap hari-nya. Jurusan ini merupakan salah satu jurusan yang dapat dikategorikan sebagai jurusan yang cukup banyak digunakan oleh masyarakat. Hal ini disebabkan karena terminal Tawang Alun Jember merupakan terminal terdekat dan strategis untuk menuju Denpasar dan sekitarnya.

Melihat pentingnya keberadaan alat pengangkutan dengan mobil bus umum kelas ekonomi jurusan Jember - Denpasar terhadap masyarakat sebagai calon pengguna jasa angkutan, maka peneliti tertarik untuk menjadikan obyek penelitian tentang **“TANGGUNG JAWAB HUKUM PELAKSANAAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN PENUMPANG ANGKUTAN BUS KELAS EKONOMI ANTARA PERUSAHAAN OTOBUS DENGAN PENUMPANG”**

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang diatas, maka rumusan masalah yang akan dibahas adalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah bentuk perjanjian pengangkutan antara perusahaan otobus dengan penumpang ?

2. Bagaimanakah hak dan kewajiban antara perusahaan otobus dengan penumpang?
3. Bagaimanakah tanggung jawab hukum apabila salah satu pihak melakukan wanprestasi?

1.3. Tujuan Penelitian

Setiap penelitian tidak akan terlepas dari adanya tujuan yang hendak dicapai, terlebih lagi apabila penelitian tersebut menyangkut hak dan kewajiban. Tujuan dari penelitian ini dibedakan menjadi dua yaitu tujuan umum dan tujuan khusus :

1.3.1. Tujuan Secara Umum

- a. Merupakan tujuan yang bersifat akademis yaitu guna memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar kesarjanaan dalam ilmu hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember.
- b. Mengaksentuasikan pemikiran ke dalam bentuk tulisan berdasarkan ilmu pengetahuan yang diperoleh dari perkuliahan yang bersifat teoritis yang dikomparasikan dengan realita yang ada dalam masyarakat.
- c. Merupakan kontribusi pemikiran yang diharapkan berguna bagi khalayak umum, segenap akademisi dan mahasiswa Fakultas Hukum serta Almamater.

1.3.2. Tujuan Secara Khusus

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji dan menganalisa :

- a. Bentuk perjanjian antara perusahaan otobus dengan penumpang.
- b. Hak dan kewajiban perusahaan otobus dan penumpang.
- c. Tanggung jawab hukumnya, apabila salah satu pihak melakukan wanprestasi.

1.4. Metode Penulisan

Suatu penulisan mutlak memerlukan metode penulisan yang dipergunakan sebagai cara untuk menemukan, mengembangkan, dan menguji kebenaran serta menjalankan prosedur yang benar, sehingga dapat dipertanggung jawabkan secara

ilmiah dan akan menghasilkan suatu penulisan yang mendekati kesempurnaan dengan tingkat kebenaran yang optimal. Adapun metode yang dipergunakan ialah sebagai berikut :

1.4.1. Pendekatan Masalah

. Pendekatan masalah dalam penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, yaitu metode yang menggunakan pendekatan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, buku-buku/literatur yang berisi tentang konsep teoritis, dan dihubungkan dengan kenyataannya yang ada di dalam masyarakat, khususnya mengenai pengangkutan penumpang dengan mobil bus umum kelas ekonomi jurusan Jember – Denpasar (Soemitro, 1990:97).

1.4.2. Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum yang digunakan di dalam penelitian ini adalah bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. *Pertama* Sumber bahan hukum primer yaitu sumber bahan hukum yang berupa peraturan perundang-undangan yang berlaku seperti Undang-Undang, Keputusan Menteri, Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat, Surat Keputusan Gubernur, dan lain-lain. *Kedua* Sumber bahan hukum sekunder yaitu sumber bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai sumber bahan hukum primer, seperti bahan-bahan penelitian, hasil karya kalangan hukum, pendapat para ahli hukum, dan sebagainya. *Ketiga* Sumber bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, misalnya kamus dan direktori. Disamping itu juga digunakan bahan hukum penunjang untuk melengkapi pembahasan, yaitu berupa hasil wawancara dan keterangan-keterangan yang didapat dari pihak/instansi terkait (Dinas Perhubungan) yang melayani trayek antar kota antar propinsi dan pihak Perusahaan Otobus (PO) yang memiliki trayek jurusan Jember-Denpasar (Soekanto,1986:52).

1.4.3. Metode Pengumpulan Bahan Hukum

Pengumpulan bahan hukum yang digunakan dalam penulisan ini adalah studi literatur dan wawancara. Studi literatur yaitu metode pengumpulan bahan hukum yang diperoleh dari literatur, pendapat para ahli, brosur, dokumen, dan daftar pustaka (Soemitro, 1990:98). Wawancara dilakukan langsung melalui tanya jawab (temu muka) dengan pihak-pihak yang berwenang di Dinas Perhubungan/Lalu Lintas Angkutan Jalan Kabupaten Jember Propinsi Jawa Timur, awak bus, para penumpang serta calon penumpang yang menggunakan jasa angkutan bus kelas ekonomi jurusan Jember-Denpasar yang berangkat dari terminal Tawang Alun Jember. Pihak yang diwawancarai adalah pimpinan dan staff di Dinas Perhubungan/Lalu Lintas Angkutan Jalan Kabupaten Jember Jawa Timur (\pm 10 orang), awak bus (\pm 10 orang), dan penumpang serta calon penumpang (\pm 50 orang).

1.4.4. Analisis Bahan Hukum

Setelah bahan hukum terkumpul, maka selanjutnya adalah melakukan analisis bahan hukum dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Dalam membahas permasalahan dilakukan dengan menggambarkan fakta, masalah maupun bahan hukum yang diperoleh, untuk diterapkan menurut landasan hukum yang berlaku, serta teori-teori yang ada. Untuk memperoleh hasil yang baik, maka dalam penulisan ini digunakan metode berpikir secara deduktif, yaitu metode penarikan kesimpulan dengan mengambil dari premis yang bersifat umum untuk menuju pada permasalahan yang bersifat khusus (Soemitro, 1990:98).

BAB II

FAKTA, DASAR HUKUM DAN LANDASAN TEORI

2.1. Fakta

Sebagai salah satu upaya dalam mencapai tujuan dari penulisan ini diperlukan adanya suatu fakta. Penyajian fakta ini dimaksudkan untuk memberikan bukti konkrit atas permasalahan yang dibahas, selain itu juga penyajian fakta ini tetap memperhatikan batasan dan rumusan masalah dalam penulisan ini.

Terminal Tawang Alun merupakan salah satu terminal pengangkutan penumpang yang berada di Kabupaten Jember. Terminal Tawang Alun berada dibawah naungan Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. Dinas Perhubungan ini bertugas melakukan kegiatan perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengoperasian terminal. Pengawasan dari pelaksanaan kegiatan pengangkutan penumpang dengan bus umum kelas ekonomi trayek Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jember, sedangkan trayek Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dilakukan oleh Balai Layanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (BLLLAJ) Propinsi Jawa Timur di Kabupaten Jember.

Salah satu trayek antar kota antar propinsi yang berasal dari terminal Tawang Alun adalah jurusan Jember – Denpasar. Jurusan Jember – Denpasar merupakan salah satu trayek yang dapat dikategorikan sebagai jurusan yang cukup banyak digunakan oleh masyarakat. Hal ini disebabkan karena terminal Tawang Alun Jember merupakan terminal terdekat dan strategis untuk menuju Denpasar dan sekitarnya. Perusahaan Otobus yang melayani trayek Jember-Denpasar yaitu ; PO. AKAS sejumlah 44 (empat puluh empat) armada, PO. DAMRI sejumlah 10 (sepuluh) armada, PO. Gunung Harta sejumlah 10 (sepuluh) armada, PO. Restu Agung sejumlah 1 (satu) armada, PO Kencono sejumlah 4 (empat) armada, dan PO. Dahlia Indah sejumlah 5 (lima) armada bus, semuanya merupakan bus kelas ekonomi. Tiap-tiap PO berangkat sesuai dengan waktu yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jember yaitu rata-rata setiap



25 (dua puluh lima) menit/armada bus. Rata-rata volume penumpang tiap harinya adalah \pm 1000 (seribu) orang (data Dishub Kab. Jember per-tanggal 1 Januari s/d 3 Oktober 2004).

Menurut keterangan yang diberikan dari Dinas Perhubungan tentang jadwal pemberangkatan dan jumlah tarif yang dikenakan oleh PO kepada penumpang adalah sebagai berikut :

...setiap armada bus per-harinya di jadwal perjalanan hanya 1 (satu) rit armada bus dengan alokasi waktu rata-rata 8 (delapan) jam dari Jember menuju Denpasar. Tarif yang dikenakan kepada penumpang jurusan Jember – Denpasar adalah sebesar Rp. 29.500,- (dua puluh sembilan ribu lima ratus rupiah) ... (wawancara tanggal 14 Oktober 2004).

Hal ini sama dengan keterangan yang diberikan beberapa awak armada bus dan para penumpang mengenai tarif yang dikenakan jurusan Jember – Denpasar yaitu sebesar Rp. 29.500,- (dua puluh sembilan ribu lima ratus rupiah).

Menurut keterangan Dinas Perhubungan melalui Balai Layanan LLAJ Propinsi Jawa Timur tentang tanggung jawab pengawasan pelaksanaan kegiatan pengangkutan penumpang dengan mobil bus umum kelas ekonomi jurusan Jember-Denpasar, jumlah tarif dasar dan batas atas jurusan Jember-Denpasar, sebagai berikut :

...kegiatan pengangkutan penumpang jurusan Jember – Denpasar dengan mobil bus umum kelas ekonomi dibawah tanggung jawab LLAJ Propinsi Jawa Timur, akan tetapi pemberangkatannya dari terminal dibawah tugas dan tanggung jawab Dinas Perhubungan Kabupaten setempat. Tarif dasar jurusan Jember – Denpasar yang ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat kepada PO adalah Rp. 14.400,- (empat belas ribu empat ratus rupiah), sedangkan PO memasang tarif kepada penumpang sebesar Rp. 29.500,- (dua puluh sembilan ribu lima ratus rupiah) hal ini masih wajar karena tidak melebihi tarif batas atas.... (wawancara tanggal 15 Oktober 2004).

Melihat jumlah rata-rata penumpang tiap harinya yang mencapai \pm 1000 orang penumpang/hari yang menggunakan jasa pelayanan pengangkutan dengan mobil bus umum kelas ekonomi yang berasal dari terminal tawang alun jurusan Jember – Denpasar, maka hal ini perlu mendapat perhatian khusus, utamanya tentang perlindungan hukum penumpang dan PO ditinjau dari perjanjian yang dilakukan oleh kedua belah pihak. Dengan demikian hak dan kewajiban antara penumpang dan PO dapat terpenuhi sesuai dengan aturan-aturan yang berlaku.

2.2. Dasar Hukum

Dasar hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Kitab Undang Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) pasal 1313;
2. Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum;
4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 90 Tahun 2002 tentang Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota Antar Propinsi Kelas Ekonomi Dijalan dengan Mobil Bus Umum;
5. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 550/PR.301/DRJD/2002 tentang Tarif Jarak Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi pada Trayek-Trayek Antar Kota Antar Propinsi di Seluruh Indonesia;
2. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 1185/PR.301/DRJD/2002 tentang Petunjuk Pelaksanaan Mekanisme Pengawasan Tarif Angkutan Penumpang Antar Kota dengan Mobil Bus Umum;
3. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 1186/PR.301/DRJD/2002 tentang Pemberian Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran yang Dilakukan Oleh Pengusaha Angkutan Penumpang Umum dalam Trayek Tetap dan Teratur.

2.3. Landasan Teori

2.3.1. Perjanjian Pada Umumnya

a. Pengertian Perjanjian

KUH Perdata menggunakan kata “persetujuan” bukan “perjanjian”. didalam pasal 1313 mengatakan bahwa “*suatu persetujuan adalah perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih*”.

Pengertian perjanjian yang lengkap dan sempurna sangat sulit sekali diberikan, oleh karenanya banyak pendapat para sarjana yang juga memberikan pengertian tentang perjanjian guna memperoleh pengertian perjanjian yang sempurna, antara lain :

1. Sofwan (1972:10), menjelaskan perjanjian itu adalah "suatu perbuatan hukum dimana seseorang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap orang lain";
2. Perjanjian diartikan sebagai "suatu perbuatan hukum mengenai harta benda kekayaan antara dua pihak, dalam mana satu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan suatu hal atau tidak melakukan suatu hal, sedangkan pihak lain berhak menuntut pelaksanaan janji itu" (Meliala,1985:7);
3. Subekti (1981:11), bahwa perjanjian adalah "suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal";
4. Perjanjian adalah "suatu perbuatan hukum berdasarkan kata sepakat diantara dua orang atau lebih untuk menimbulkan akibat-akibat hukum yang diperkenankan oleh undang-undang" (Tirtodiningrat dalam Subekti,1979:1);
5. Muhammad (2000:225), perjanjian adalah "suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melaksanakan suatu hal mengenai harta kekayaan".

b. Asas-asas Hukum Perjanjian

Asas-asas hukum perjanjian terdiri dari 5 (lima) asas, yaitu :

1. Asas Kebebasan Berkontrak.

Yang dimaksud dengan asas kebebasan berkontrak ini adalah setiap orang bebas mengadakan suatu perjanjian apa saja baik perjanjian itu sudah diatur dalam undang-undang maupun belum diatur dalam undang-undang.

Karena hukum perjanjian itu mengikuti asas kebebasan mengadakan suatu perjanjian, oleh karena itu disebut pula menganut sistem terbuka. Hal ini tercantum dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata yang berbunyi : "semua persetujuan yang dibuat secara sah berakut sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya".

Asas kebebasan seperti yang disebut didalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata bukan berarti bahwa tidak ada batasannya sama sekali, melainkan kebebasan seseorang dalam membuat perjanjian tersebut hanya sejauh perjanjian yang dibuatnya

itu tidak bertentangan dengan kesusilaan, ketertiban umum dan undang-undang sebagaimana disebut dalam Pasal 1337 KUH Perdata itu.

2. Asas Itikad Baik.

Tiap orang yang membuat suatu perjanjian harus dilakukan dengan itikad baik. Atas itikad baik ini dapat dibedakan antara itikad baik yang subyektif dan itikad baik yang obyektif.

Itikad baik dalam pengertian yang subyektif dapat diartikan sebagai kejujuran seseorang dalam melakukan suatu perbuatan hukum yaitu apa yang terletak pada sikap batin seseorang pada waktu diadakan perbuatan hukum.

Itikad baik dalam pengertian yang obyektif, maksudnya bahwa pelaksanaan suatu perjanjian itu harus didasarkan pada norma kepatutan atau apa-apa yang dirasakan sesuai dengan yang patut dalam masyarakat.

3. Asas *Pacta Sun Servanda*.

Maksudnya adalah suatu untuk mendapatkan kepastian hukum bagi para pihak yang telah membuat perjanjian itu. Asas ini dalam suatu perjanjian yang mereka buat mengikat sebagai undang-undang bagi para pihak yang membuatnya, ini dapat kita lihat didalam kuliah hukum perjanjian.

4. Asas Konsensual.

Maksudnya adalah dalam suatu perjanjian cukup ada suatu kata sepakat dari mereka yang membuat perjanjian itu tanpa diikuti dengan perbuatan hukum lain, kecuali perjanjian yang bersifat formil. Ini jelas sekali terlihat pada syarat-syarat sahnya perjanjian.

Syarat sahnya suatu perjanjian, bahwa harus ada kata sepakat dari mereka yang membuat perjanjian itu. Asas ini penting sekali dalam suatu perjanjian, sebab dengan kata sepakat ini sudah timbul adanya suatu perjanjian sejak detik tercapainya kata sepakat.

Asas konsensualitas dapat kita lihat dalam Pasal 1320 KUH Perdata, yang berbunyi "untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan 4 syarat", yaitu :

1. sepakat mereka yang mengikatkan dirinya ;
2. kecakapan untuk membuat suatu perjanjian ;

3. suatu hal tertentu ;
 4. suatu sebab yang halal.
5. Asas Berlakunya Suatu Perjanjian.

Maksudnya adalah bahwa suatu perjanjian itu hanya berlaku bagi para pihak yang membuatnya. Jadi pada dasarnya semua perjanjian itu hanya berlaku bagi para pihak yang membuatnya saja, tak ada pengaruhnya bagi pihak ketiga dan pihak ketigapun tak bisa mendapatkan keuntungan karena adanya suatu perjanjian tersebut, kecuali yang telah diatur dalam undang-undang, misalnya perjanjian garansi dan perjanjian untuk pihak ketiga (Meliala, 1985:18).

Asas berlakunya suatu perjanjian ini diatur dalam Pasal 1315 dan Pasal 1340 KUH Perdata.

c. Personalia Dalam Perjanjian

Penjelasan mengenai personalia dalam perjanjian menurut Meliala (1985:13) adalah "suatu perjanjian sebenarnya hanya berlaku bagi pihak yang membuatnya saja".

Personalia didalam perikatan yang timbul karena suatu perjanjian sebenarnya terdapat dua unsur :

a. Unsur Pasif

Yang dimaksud dengan unsur pasif, yaitu pihak yang mendapat beban kewajiban yang harus dilaksanakan dalam perjanjian yang mereka buat, dan biasanya disebut debitur.

b. Unsur Aktif

Yang dimaksud dengan unsur aktif adalah pihak yang mendapatkan hak-hak atas pelaksanaan kewajiban itu, dan ini biasanya disebut dengan kreditur.

Dengan demikian maka kreditur dan debitur adalah subyek atau personalia dalam suatu perjanjian. Debitur adalah pihak yang pasif atau pihak yang berhutang atau yang berkewajiban melaksanakan sesuatu sedangkan kreditur adalah pihak yang aktif atau pihak yang berpiutang atau yang berhak atas sesuatu itu atau pihak yang mendapatkan pelaksanaan kewajiban yang harus dilaksanakan (Meliala, 1985:13).

Dikatakan subyek perjanjian di sini bisa berupa manusia pribadi, dan bisa pula badan hukum. Keduanya sering juga disebut sebagai *persoon*.

d. Jenis-jenis Perjanjian

Jenis jenis perjanjian berdasarkan kriteria masing-masing, yaitu :

1. Perjanjian timbal balik dan sepihak.

Pembedaan jenis ini berdasarkan kewajiban berprestasi. Perjanjian timbal balik adalah perjanjian yang mewajibkan kedua belah pihak berprestasi secara timbal balik, misalnya jual beli, sewa-menyewa, tukar-menukar.

Perjanjian sepihak adalah perjanjian yang mewajibkan pihak yang satu berprestasi dan memberi hak kepada pihak yang lain untuk menerima prestasi, misalnya perjanjian hibah, hadiah.

2. Perjanjian bernama dan tak bernama.

Perjanjian bernama adalah perjanjian yang sudah mempunyai nama sendiri, yang dikelompokkan sebagai perjanjian-perjanjian khusus dan jumlahnya terbatas, misalnya jual beli, sewa-menyewa, tukar-menukar, pertanggungan, pengangkutan, melakukan pekerjaan, dll. Dalam KUH Perdata diatur dalam titel V s/d XVII dan diatur dalam KUHD.

Perjanjian tak bernama adalah perjanjian yang tidak mempunyai nama tertentu dan jumlahnya tidak terbatas.

3. Perjanjian obligator dan kebendaan.

Perjanjian obligator adalah perjanjian yang menimbulkan hak dan kewajiban, misalnya dalam jual beli, sejak terjadi konsensus mengenai benda dan harga, penjual wajib menyerahkan benda dan pembeli wajib membayar harga, penjual berhak atas pembayaran harga, pembeli berhak atas benda yang dibeli.

Perjanjian kebendaan adalah perjanjian untuk memindahkan hak milik dalam jual beli, hibah, tukar-menukar. Sedangkan dalam perjanjian lainnya hanya memindahkan penguasaan atas benda (*bezit*), misalnya dalam sewa-menyewa, pinjam pakai dan gadai.

4. Perjanjian konsensual dan real.

Perjanjian konsensual adalah perjanjian yang terjadinya itu baru dalam taraf menimbulkan hak dan kewajiban saja bagi pihak-pihak. Tujuan perjanjian baru tercapai apabila ada tindakan realisasi hak dan kewajiban tersebut.

Perjanjian real adalah perjanjian yang terjadinya itu sekaligus realisasi tujuan perjanjian, yaitu pemindahan hak. Dalam hukum adat, perjanjian real justru yang lebih menonjol sesuai dengan sifat hukum adat bahwa setiap perjanjian yang obyeknya benda tertentu, seketika terjadi persetujuan serentak ketika itu juga terjadi peralihan hak. Ini disebut kontan (tunai) (Muhammad,2000:228).

e. Syarat-syarat Sahnya Perjanjian

Perjanjian yang dilakukan oleh manusia pribadi maupun badan hukum supaya sah dalam melakukan perbuatan hukum harus memenuhi syarat-syarat tertentu, adapun syarat-syarat tersebut adalah :

1. Orangnya harus sudah dewasa;
2. Orangnya sehat pikirannya atau mengetahui dan mengerti apa yang diperbuatnya;
3. Tidak dilarang oleh peraturan hukum atau diatasi dalam hal melakukan perbuatan hukum yang sah.

Dalam suatu perjanjian, ketiga syarat itu harus ada, jika tidak maka perjanjian itu menjadi tidak sah atau juga dapat dibatalkan. Walaupun demikian ada pula pengecualiannya, artinya sekalipun ketiga syarat itu tidak dipenuhi masih dapat melakukan perbuatan hukum seperti misalnya orang yang belum dewasa, tindakannya itu tetap sah dengan cara diwakilkan kepada walinya, begitu juga bagi orang yang tidak sehat pikirannya bila mau melakukan perbuatan hukum tindakannya itu adalah sah dengan cara diwakilkan kepada pengampunya (Meliala,1985:14).

2.3.2. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Definisi perjanjian pengangkutan, adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan (Purwosutjipto,1995:2).

Adji, dkk (1991:6), memberikan definisi tentang perjanjian pengangkutan tidak lain adalah :

Sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima, pengirim atau penerima; penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.

Muhammad (1998:13), memberikan definisi perjanjian pengangkutan adalah "Kegiatan permuatan ke dalam alat pengangkut, pemindahan ke tempat tujuan dengan alat pengangkut, dan penurunan/pembongkaran dari alat pengangkut baik mengenai penumpang ataupun barang".

Kegiatan pengangkutan meliputi 3 dimensi pokok, yaitu:

- a. pengangkutan sebagai usaha (*business*);
- b. pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*);
- c. pengangkutan sebagai proses (*process*);

Pengangkutan sebagai usaha (*business*) mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :

- a. berdasarkan perjanjian;
- b. kegiatan ekonomi di bidang jasa;
- c. berbentuk perusahaan;
- d. menggunakan alat pengangkut mekanik.

Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat tertulis yang disebut perjanjian carter (*charter party*), seperti carter pesawat udara untuk pengangkutan jamaah haji, carter kapal untuk pengangkutan barang dagangan. Jadi,

perjanjian pengangkutan pada umumnya diadakan secara lisan, yang didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian itu sudah terjadi.

Pengangkutan sebagai proses, yaitu serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa menuju ke tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan. Pengangkutan sebagai proses merupakan sistem hukum yang mempunyai unsur-unsur sistem, yaitu :

- a. Subjek (pelaku) hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian dan pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan.
- b. Status pelaku hukum pengangkutan, khususnya pengangkut selalu berstatus perusahaan badan hukum atau bukan badan hukum.
- c. Objek hukum pengangkutan, yaitu alat pengangkut, muatan, dan biaya angkutan.
- d. Peristiwa hukum pengangkutan, yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan.
- e. Hubungan hukum pengangkutan, yaitu hubungan kewajiban dan hak antara pihak-pihak dan mereka yang berkepentingan dengan pengangkutan (Muhammad,1998:12).

Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab 1 Pasal 1 angka 2 memberikan pengertian angkutan yaitu "angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan".

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK. 1186/HK.402/DRJD/2002 tentang Pemberian Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Yang Dilakukan Oleh Pengusaha Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek Tetap Dan Teratur, Bab 1 Pasal 1 ayat (1) merumuskan definisi dari angkutan umum adalah "pemindahan orang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan umum".

2.3.3. Pengertian dan Penentuan Tarif Angkutan

Tarif atau yang biasa disebut sebagai biaya angkutan mempunyai pengertian adalah "kontra prestasi terhadap penyelenggaraan angkutan yang dibayar oleh pengirim atau penerima atau penumpang kepada pengangkut" (Muhammad,1998:86).

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) merumuskan bahwa "pada angkutan barang biaya angkutan dibayar setelah tiba ditempat tujuan kecuali jika diperjanjikan lain, sedangkan pada angkutan penumpang biaya angkutan harus dibayar lebih dulu" Muhammad (1998:86).

Menurut Purwosutjipto (1995:2) dijelaskan bahwa "kewajiban pengirim ialah membayar uang angkutan sebagai kontra prestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut".

Pengertian dari tarif tidak terdapat di dalam peraturan perundang-undangan, melainkan hanya asas dari pembayaran biaya angkutan/tarif. Asasnya adalah semua biaya angkutan dibayar lebih dahulu, kecuali jika diperjanjikan lain. Dengan demikian, asasnya adalah biaya angkutan dibayar lebih dahulu, sedangkan pembayaran kemudian adalah pengecualian. Asas ini terdapat dalam beberapa Peraturan Perundang-undangan antara lain :

1. Undang-Undang No. 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (UUKA) menggantikan Stb.No. 262 Tahun 1927 tentang Pengangkutan Kereta Api.
2. Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UUAL) menggantikan Undang-Undang No. 13 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya.
3. Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (UUPU) menggantikan Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan. Namun Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. No. 100 tahun 1939 dinyatakan masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan undang-undang ini.
4. Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (UUAP) menggantikan semua perundang-undangan Hindia Belanda yang berhubungan dengan pelayaran (lihat Pasal 131 Undang-Undang No. 21 Tahun 1992)

Pasal 533-j Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHD) menentukan bahwa biaya pemeliharaan penumpang selama pengangkutan termasuk dalam biaya angkutan. Dengan demikian, biaya angkutan meliputi 2 (dua) unsur, yaitu :

1. Kontra prestasi penyelenggaraan pengangkutan ;
2. Biaya pemeliharaan yang terdiri dari biaya makan, minum, dan pelayanan selama pengangkutan berlangsung.

Perhitungan jumlah biaya angkutan ditentukan juga oleh beberapa hal berikut ini :

- a. Jenis angkutan, yaitu angkutan darat, perairan, dan udara. Setiap jenis angkutan tarif biaya angkutan berbeda.
- b. Jenis alat pengangkut, yaitu kereta api, bus, truk, kapal dan pesawat udara pelayanan dan penikmatannya berbeda, sehingga berbeda pula tarif biaya angkutan.
- c. Jarak angkutan, yaitu jauh dekatnya angkutan menentukan juga tarif biaya angkutan.
- d. Waktu angkutan, yaitu cepat atau lambat menentukan besar dan kecilnya tarif biaya angkutan.
- e. Sifat muatan, yaitu berbahaya mudah rusak, mudah pecah, mudah terbakar, mudah meledak, resiko kerugian lebih besar, dengan demikian menentukan pula besarnya tarif biaya angkutan.

Struktur dan golongan tarif angkutan ditetapkan oleh pemerintah. Untuk angkutan dengan :

- a. kereta api diatur dalam Pasal 30 UUKA ;
- b. kendaraan umum diatur dalam Pasal 42 UUAJ ;
- c. kapal niaga diatur dalam Pasal 75 UUAJ ;
- d. pesawat udara niaga domestik diatur dalam Pasal 40 UUPU.

Dalam penetapan struktur dan golongan tarif, pemerintah memperhatikan kepentingan masyarakat dan kepentingan badan penyelenggara angkutan, yaitu :

- a. Perusahaan umum kereta api (Perumka).
- b. Perusahaan angkutan umum.
- c. Perusahaan angkutan niaga.
- d. Perusahaan angkutan udara niaga (Muhammad, 1998:15).

Pemerintah menetapkan tarif yang berorientasi kepada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas. Dengan berpedoman pada struktur dan golongan tarif tersebut, perusahaan umum kereta api, perusahaan angkutan umum, perusahaan angkutan laut niaga, dan perusahaan angkutan udara niaga menetapkan tarif yang berorientasi kepada kelangsungan dan pengembangan usaha badan penyelenggara dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan angkutan.

Tarif angkutan lintas batas ditetapkan berdasarkan perjanjian antara kedua negara. Demikian juga tarif angkutan udara niaga internasional ditetapkan berdasarkan perjanjian internasional.

2.3.4. Pengertian Penumpang

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkereta-apian (UUKA) dalam Pasal 1 butir (9) merumuskan bahwa :

“Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang”.

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UUAJ) dalam Pasal 1 butir (10) ditentukan bahwa :

“pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik untuk angkutan orang maupun barang”.

Dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (UUPU) dan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (UUAP) tidak dijumpai Pasal mengenai pengguna jasa. Dari dua Pasal tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa “pengguna jasa” adalah penumpang dan/atau pengirim barang.

Abdulkadir Muhammad (1998:80), berpendapat bahwa dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah “orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan atas dirinya yang diangkut”, lebih lanjut Abdulkadir Muhammad (1998:80) menyatakan bahwa, dalam perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu “sebagai subyek karena dia adalah pihak dalam perjanjian, dan sebagai obyek karena dia adalah muatan yang diangkut”.

Subekti (1996:70) berpendapat bahwa, "sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian seperti yang telah dirumuskan di dalam Pasal 1320 KUH Perdata".

2.3.5. Pengertian Bus Kelas Ekonomi

Rumusan di dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.550/PR.301/DRJD/2002 tentang Tarif Jarak Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi Pada Trayek Trayek Antar Kota Antar Propinsi Di Seluruh Indonesia, Pasal 1 ayat (1) memberikan definisi bus kelas ekonomi bagi angkutan penumpang umum antar kota antar propinsi adalah :
"bus tanpa fasilitas pelayanan tambahan".

2.3.6. Pengertian Trayek

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Pasal 1 angka 4 memberikan pengertian bahwa :
"trayek adalah kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal".

2.3.7. Pengertian Angkutan Antar Kota Antar Propinsi

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Pasal 1 angka 7 memberikan pengertian bahwa :
"angkutan antar kota antar propinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah Kabupaten/Kota yang melalui lebih dari satu daerah Propinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek".

BAB III PEMBAHASAN

3.1. Bentuk Perjanjian Pengangkutan Antara Perusahaan Otobus dengan Penumpang

Perjanjian yang dilakukan Perusahaan Otobus sebagai penyelenggara jasa pengangkutan dengan penumpang merupakan jenis perjanjian yang tertuang didalam KUH Perdata pasal 1313. Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat tertulis yang disebut perjanjian carter (*charter party*), seperti carter pesawat udara untuk pengangkutan jamaah haji, carter kapal untuk pengangkutan barang dagangan. Jadi, perjanjian pengangkutan pada umumnya diadakan secara lisan yang didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian itu sudah terjadi.

Perjanjian ini tertuang dalam bentuk karcis penumpang. Dasar hukum dari karcis penumpang sebagai bukti telah dilakukan suatu perjanjian antara penumpang dengan PO adalah Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 43 ayat (1) yang berbunyi :

“pengusaha angkutan umum wajib mengangkut orang dan atau barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang”.

ayat (2) : “karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadinya perjanjian angkutan pembayaran biaya angkutan”.

Dibayarnya karcis oleh penumpang kepada PO melalui kondektur dari armada bus maka keduanya terikat untuk melakukan suatu perbuatan hukum tertentu yang didalamnya terdapat hak dan kewajiban bagi pihak penumpang dan pengangkut, perbuatan hukum ini lebih dibebankan kepada PO yang diwakili oleh armada bus yaitu

dengan menyelenggarakan pengangkutan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

“...dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu” mempunyai makna bahwa penumpang berangkat dari suatu tempat menuju tempat tertentu dengan menggunakan jasa pengangkutan. Artinya penumpang dengan telah membayar karcis berhak untuk diantarkan sampai tempat/tujuan dan PO melalui salah satu armada busnya berkewajiban mengangkut sampai tujuan tertentu tersebut, apabila ditengah jalan terjadi pemindahan penumpang dari satu armada bus ke armada bus yang lain sebelum penumpang tiba di tempat/tujuan maka hal ini bukan merupakan suatu pelanggaran, karena penumpang tetap akan diantarkan sampai tempat/tujuan tertentu yang telah disepakati walaupun penumpang tidak diangkut oleh awak bus yang telah melakukan perjanjian dengannya.

Uraian diatas sedikit berbeda dengan keterangan yang diberikan Dinas Perhubungan melalui Balai Layanan LLAJ Propinsi Jawa Timur di Jember yang bertanggung jawab terhadap pengawasan dan penyelenggaraan pengangkutan penumpang dengan mobil bus umum pada trayek antar kota antar propinsi, yaitu :

...karcis bukan merupakan suatu perjanjian melainkan merupakan suatu tanda bukti penyelenggaraan pengangkutan orang di jalan dengan mobil bus umum dan tindakan pemindahan penumpang sebelum tiba ditempat tujuan bukan merupakan suatu bentuk pelanggaran karena penumpang tetap akan diantarkan sampai tujuan yang telah ditetapkan (wawancara tanggal 15 Oktober 2004).

Hal ini dijelaskan, apabila karcis dianggap sebagai perjanjian maka didalamnya terdapat ketentuan-ketentuan yang berupa kesepakatan antara dua belah pihak, antara pihak penyelenggara yaitu PO dengan pihak penumpang sebagai pengguna jasa, sedangkan karcis penumpang tersebut diatas, didalamnya tidak terdapat hak dan kewajiban para pihak atau yang diperjanjikan antara kedua belah pihak.

Sifat perjanjian pengangkutan adalah timbal balik, artinya kedua belah pihak, baik pengangkut maupun pengirim masing-masing mempunyai kewajiban sendiri-sendiri. Kewajiban pengangkut ialah : menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan

kewajiban pengirim ialah membayar uang angkutan. Istilah "menyelenggarakan pengangkutan" berarti, bahwa pengangkutan itu dapat dilakukan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan oleh orang lain atas perintahnya. Istilah "dengan selamat" mengandung arti, bila pengangkutan berjalan dengan "tidak selamat" ini menjadi tanggung jawab pengangkut. Keadaan "tidak selamat" ini hanya mempunyai dua arti, yaitu : barangnya tidak ada, lenyap atau musnah, sedang arti kedua ialah barangnya ada, tetapi rusak sebagian atau seluruhnya. Barangnya tidak ada itu mungkin disebabkan karena terbakar, tenggelam, sengaja dilempar ke laut, dicuri orang atau karena sebab lain. Kalau barang itu rusak, baik sebagian atau seluruhnya, sedemikian rupa sehingga barang itu tidak bisa dipergunakan sebagaimana mestinya (Purwosutjipto, 1995:2).

Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan penumpang dengan mobil bus umum adalah PO yang diwakili oleh awak armada bus sebagai pihak penyelenggara jasa pengangkutan dan penumpang sebagai pengguna jasa pengangkutan.

Pihak penyelenggara jasa pengangkutan atau perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan. Syarat-syaratnya terdapat dalam Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 Pasal 41, yaitu:

- (1) Usaha angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum, dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia.
- (2) Usaha angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan berdasarkan izin.
- (3) Jenis, persyaratan, dan tata cara untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Abdulkadir Muhammad (1998:80), berpendapat bahwa dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah "orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan atas dirinya yang diangkut". selanjutnya Abdulkadir Muhammad (1998:51) menjelaskan bahwa dalam perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu "sebagai subyek karena dia adalah pihak dalam perjanjian, dan sebagai obyek karena dia adalah muatan yang diangkut".

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkereta-apian (UUKA) dalam Pasal 1 butir (9) merumuskan bahwa "pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang".

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UUAJ) dalam Pasal 1 butir (10) ditentukan bahwa "pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik untuk angkutan orang maupun barang".

Dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (UUPU) dan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (UUAP) tidak dijumpai pasal mengenai pengguna jasa. Dari dua pasal tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa "pengguna jasa" adalah penumpang dan/atau pengirim barang.

3.2. Hak dan Kewajiban Perusahaan Otobus dengan Penumpang

Penyelenggaraan pengangkutan penumpang dengan menggunakan mobil bus umum kelas ekonomi antara PO dengan penumpang akan melahirkan hak dan kewajiban bagi para pihak, yaitu:

3.2.1. Hak dan Kewajiban Perusahaan Otobus

Perusahaan Otobus mempunyai hak kepada penumpang, yaitu :

1. menerima pembayaran biaya angkutan dari penumpang;

Pembayaran biaya angkutan ini berupa karcis angkutan yang merupakan tanda bukti telah terjadinya perjanjian pengangkutan. Pembayaran yang dilakukan penumpang dalam trayek tetap dan teratur maupun tidak dalam trayek seperti pada angkutan kota dan pedesaan, yang lazimnya tidak memakai karcis juga dianggap sebagai bukti terjadinya perjanjian pengangkutan.

2. menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat, apabila ternyata penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan;

Pertimbangan yang digunakan untuk dapat menurunkan orang dan/atau barang yang diangkut benar-benar harus dapat dipertanggung-jawabkan secara hukum dan norma kepatutan, misalnya dalam hal melakukan keributan di dalam kendaraan sehingga mengganggu penumpang lainnya, walaupun telah diperingatkan secara patut atau barang yang diangkut ternyata barang berbahaya atau dapat mengganggu penumpang.

Pengertian tempat pemberhentian terdekat adalah tempat-tempat yang telah dihuni oleh manusia, misalnya suatu kota atau desa atau tempat-tempat yang dianggap layak untuk menurunkan penumpang dan/atau barang yang patut diketahui sebagai barang berbahaya.

3. pengusaha angkutan umum dapat mengenakan tambahan biaya penyimpanan barang kepada pengirim dan/atau penerima barang, yang tidak mengambil barangnya, di tempat tujuan dan dalam waktu yang telah disepakati;
4. pengirim dan/atau penerima barang hanya dapat mengambil barang setelah biaya sebagaimana dalam poin 3 dilunasi;
5. barang yang tidak diambil sebagaimana dimaksud dalam poin 3 lebih dari waktu tertentu, dinyatakan sebagai barang tak bertuan dan dapat dijual secara lelang sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
6. pengusaha angkutan umum tidak bertanggung jawab atas meninggal atau lukanya penumpang yang tidak diakibatkan oleh pengoperasian angkutan;
7. pengusaha angkutan umum tidak bertanggung jawab terhadap kerugian atas barang bawaan penumpang, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan karena kesalahan atau kelalaian pengusaha angkutan umum;
8. pengusaha angkutan umum tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang timbul dari penyelenggaraan pengangkutan, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan kesalahan pengusaha angkutan umum.

Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti rugi dari pihak ketiga kepada pengusaha angkutan umum sebagaimana dimaksud diatas, disampaikan

selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian.

Perusahaan Otobus memiliki kewajiban kepada penumpang, yaitu :

1. pengusaha angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang;

Ketentuan wajib angkut ini dimaksudkan agar perusahaan angkutan umum tidak melakukan perbedaan perlakuan terhadap pengguna jasa angkutan, sepanjang pengguna jasa angkutan telah memenuhi persyaratan sesuai perjanjian pengangkutan yang telah disepakati.

2. pengusaha angkutan umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang, jika terjadi pembatalan pemberangkatan kendaraan umum;
3. pengusaha angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan;
4. tanggung jawab pengusaha angkutan umum terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan pengangkutan yang telah disepakati;
5. besarnya ganti rugi adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang;

Tidak termasuk dalam pengertian kerugian yang secara nyata diderita antara lain adalah :

- a. keuntungan yang diharapkan akan diperoleh;
 - b. kurang-nyamanan yang diakibatkan karena kondisi jalan, atau jembatan yang dilalui selama dalam perjalanan;
 - c. biaya atas pelayanan yang sudah dinikmati.
6. tanggung jawab pengusaha angkutan umum terhadap pemilik barang, dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkannya barang kepada pengirim dan/atau penerima barang;

7. pengusaha angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam poin 1;

PO mengasuransikan penumpang dan barang yang diangkutnya kepada Perum Jasa Raharja.

8. setiap pengemudi kendaraan umum yang mengoperasikan mobil bus dan/atau mobil penumpang harus mematuhi tata cara menaikkan dan menurunkan penumpang serta tata cara pelayanan dan keselamatan angkutan umum.

Tata cara menaikkan dan menurunkan penumpang adalah sebagai berikut :

- a. di terminal, sejak awal pemberangkatan, persinggahan, sampai tujuan dan tempat-tempat lain yang telah ditentukan;
- b. menaikkan penumpang dari pintu depan dan menurunkan penumpang dari pintu belakang secara tertib dan teratur, kecuali yang tidak berpintu ganda;
- c. dalam menaikkan dan menurunkan penumpang, kendaraan harus dalam keadaan berhenti penuh dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas serta membahayakan penumpang.

3.2.2. Hak dan Kewajiban Penumpang

Penumpang mempunyai hak dan kewajiban kepada PO berdasarkan KM Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, Pasal 43 yaitu :

1. penumpang kendaraan umum berhak diberi tanda bukti atas pembayaran biaya angkutan yang telah disepakati;
2. bagi penumpang yang telah diberi tanda bukti pembayaran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), berhak mendapatkan pelayanan sesuai dengan perjanjian yang tercantum dalam tanda bukti pembayaran;
3. bagi penumpang yang telah memiliki bukti pembayaran dan/atau telah membayar biaya angkutan, tidak dibenarkan dibebani biaya tambahan atau kewajiban lainnya di luar kesepakatan;

4. penumpang berhak atas penggunaan fasilitas bagasi yang tidak dikenakan biaya maksimal 10 kg per-penumpang, kelebihan bagasi diatur sesuai perjanjian operator/awak armada bus dengan penumpang;

3.3. Tanggung Jawab Hukum Apabila Salah Satu Pihak Melakukan Wanprestasi

Tanggung jawab hukum ini dibebankan kepada para pihak yang melakukan perjanjian pengangkutan yaitu penumpang dan PO. dibawah ini akan diuraikan tentang tanggung jawab hukum masing-masing pihak.

3.3.1. Tanggung Jawab Hukum Apabila Penumpang Melakukan Wanprestasi

Penumpang merupakan unsur aktif dalam perjanjian pengangkutan penumpang dengan mobil bus umum kelas ekonomi, artinya penumpang adalah pihak yang mendapatkan hak-hak atas pelaksanaan kewajiban itu (Meliala,1985:13).

Menurut keterangan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember tentang kewajiban penumpang, yaitu :

“...penumpang berkewajiban untuk membayar biaya angkutan sesuai tujuannya, apabila tidak dipenuhi kewajibannya maka awak bus berhak menurunkan penumpang di tempat pemberhentian selanjutnya (wawancara tanggal 10 Oktober 2004).”

Menurut keterangan yang diberikan oleh awak bus, menjelaskan bahwa :

“...kalau penumpang tidak membayar karcis, maka akan diturunkan di tempat tersebut. Bila tempat itu sepi, misalnya di daerah Gunung Gunitir maka akan diturunkan di tempat berikutnya yang ada penduduknya (wawancara tanggal 10 Oktober 2004)”

Menurut keterangan dari Dinas Perhubungan melalui Balai Layanan LLAJ Propinsi Jawa Timur di Jember, disebutkan bahwa :

“...tidak ada sanksi yuridis bagi penumpang bila ia tidak memenuhi kewajibannya yaitu membayar biaya angkutan.... (wawancara tanggal 15 Oktober 2004)”.

3.3.2. Tanggung Jawab Hukum Apabila PO Melakukan Wanprestasi

PO merupakan unsur pasif dalam perjanjian pengangkutan penumpang dengan mobil bus umum kelas ekonomi, artinya PO adalah pihak yang mendapat beban kewajiban yang harus dilaksanakan dalam perjanjian yang mereka buat.

Jenis-jenis pelanggaran yang dilakukan oleh PO diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.1186/ HK.402 /DRJD/2002 tentang Pemberian Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Yang Dilakukan Oleh Pengusaha Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek Tetap dan Teratur pada Bab II Bagian Pertama, yaitu :

Pasal 2 ;

- (1) Penyelenggaraan angkutan penumpang umum di jalan harus memenuhi :
 - a. persyaratan administratif;
 - b. persyaratan pengoperasian.
- (2) Persyaratan pengoperasian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, meliputi:
 - a. pelaksanaan pengoperasian;
 - b. ketentuan tentang tarif;
 - c. ketentuan tentang pelayanan.
- (3) Tidak terpenuhinya persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan pelanggaran yang dapat dikenakan sanksi.

Pasal 3 ;

- (1) Jenis pelanggaran terhadap persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) huruf a meliputi :
 - a. tidak melaporkan apabila terjadinya perubahan kepemilikan perusahaan;
 - b. tidak melaporkan apabila terjadinya perubahan domisili perusahaan;
 - c. tidak melaporkan kegiatan operasional angkutan secara berkala;
 - d. tidak melaporkan pemindah tangan kartu pengawasan;

- e. belum melunasi iuran wajib asuransi pertanggung jawaban kecelakaan;
 - f. tidak mengembalikan surat keputusan dan/atau kartu pengawasan setelah terjadi perubahan ijin trayek.
- (2) Jenis pelanggaran terhadap pelaksanaan pengoperasian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf a, meliputi :
- a. mengoperasikan kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
 - b. tidak dilengkapi dengan dokumen perjalanan yang sah yang terdiri dari Kartu Pengawasan, STNK, Buku Uji dan Tanda Uji Kendaraan Bermotor;
 - c. mengangkut penumpang melebihi kapasitas yang ditetapkan;
 - d. mengoperasikan kendaraan yang telah habis masa berlaku ijin trayeknya;
 - e. melakukan kecerobohan pengoperasian kendaraan sehingga menimbulkan kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa;
 - f. menggunakan Kartu Pengawasan ganda;
 - g. mengoperasikan kendaraan cadangan tidak dilengkapi dengan Kartu Pengawasan kendaraan yang digantikan;
 - h. pengurangan/penambahan identitas kendaraan;
 - i. menggunakan ijin insidental lebih dari satu kali perjalanan pulang pergi;
 - j. tidak mematuhi jadwal perjalanan yang tercantum pada Kartu Pengawasan;
 - k. tidak mematuhi waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi;
 - l. mempekerjakan awak kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan bukan merupakan pengemudi dari perusahaan yang bersangkutan;
 - m. tidak melayani trayek sesuai dengan ijin trayek yang diberikan;
 - n. menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada tempat yang telah ditentukan.
- (3) Pengenaan sanksi -berdasarkan keputusan ini terhadap pelanggaran ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e, dan huruf g tidak menutup kemungkinan untuk diproses sebagai tindak pidana yang perlu ditetapkan oleh pengadilan.

- (4) Pelanggaran terhadap ketentuan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf b, yaitu pelanggaran terhadap tarif penumpang yang ditetapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang meliputi:
- a. besaran tarif penumpang umum kelas ekonomi, meliputi :
 - 1) tarif angkutan lintas batas negara;
 - 2) tarif AKAP;
 - 3) tarif AKDP;
 - 4) tarif angkutan kota;
 - 5) tarif angkutan perkotaan;
 - 6) tarif angkutan pedesaan;
 - 7) tarif angkutan perbatasan.
 - b. pelanggaran administrasi tarif angkutan penumpang umum kelas ekonomi, meliputi :
 - 1) tidak mengumumkan tarif berlaku;
 - 2) tidak mencetak besaran tarif pada tiket;
 - 3) mengenakan tarif tidak sesuai dengan yang diumumkan, tetapi masih diantara atau sama dengan tarif batas atas dan tarif batas bawah untuk angkutan antar kota.
- (5) Pelanggaran terhadap ketentuan pelayanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf c, meliputi :
- a. tidak memelihara kebersihan dan kenyamanan kendaraan yang dioperasikan;
 - b. mengoperasikan kendaraan tidak sesuai dengan jenis pelayanan berdasarkan ijin trayek yang dimiliki;
 - c. mempekerjakan awak kendaraan yang tidak dilengkapi dengan pakaian seragam dan/atau tidak menggunakan tanda pengenal perusahaan;
 - d. tidak memberikan pelayanan sesuai dengan jenis pelayanan dan trayek yang ditentukan.

Klasifikasi pelanggaran dan sanksinya diatur dalam Pasal 7 SK.1186/HK.402 /DRJD/2002. Secara garis besar pelanggaran dibagi menjadi 3 (tiga), yaitu :

- a. pelanggaran ringan;
dikenakan sanksi administrasi berupa tidak diperbolehkan memperluas ijin trayek paling lama 24 (dua puluh empat) bulan dan berupa pembekuan ijin trayek paling lama 13 (tiga belas) minggu atau peringatan tertulis.
- b. pelanggaran sedang;
dikenakan sanksi administrasi berupa pembekuan ijin trayek sampai dengan paling lama 6 (enam) bulan dan penundaan perluasan ijin trayek paling lama 24 (dua puluh empat) bulan.
- c. pelanggaran berat.
dikenakan sanksi administrasi berupa pencabutan ijin trayek.

Pasal 8 SK.1186/HK.402 /DRJD/2002 menyebutkan apabila ada pengulangan pelanggaran sebagaimana dimaksud pada Pasal 7 dalam kurun waktu masih menjalani sanksi ringan dan sedang, melakukan pelanggaran lagi, maka sanksi yang dijatuhkan terhadap pelanggaran kedua ditambah dengan sisa sanksi yang masih dijalani.

BAB IV

PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah penulis paparkan dimuka, maka kesimpulan yang dapat diambil adalah sebagai berikut :

1. Bentuk perjanjian pengangkutan antara Perusahaan Otobus dengan penumpang adalah secara lisan dan didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian itu sudah terjadi. Dokumen tersebut tertuang dalam bentuk karcis penumpang, dasar hukumnya adalah UU Nomor 14 Tahun 1992 pasal 43 ayat (2) yang berbunyi "karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadinya perjanjian angkutan/pembayaran biaya angkutan".
2. Hak dan Kewajiban Perusahaan Otobus dan penumpang ;
 - a. Perusahaan Otobus mempunyai hak dan kewajiban kepada penumpang berdasarkan UU Nomor 14 Tahun 1992 pasal 43 ayat (1) yang berbunyi "pengusaha angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang". Juncto Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum pasal 86 – 91.
 - b. Penumpang mempunyai hak dan kewajiban kepada Perusahaan Otobus berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 pasal 43 ayat (1) – (4), yaitu :
 1. penumpang kendaraan umum berhak diberi tanda bukti atas pembayaran biaya angkutan yang telah disepakati;
 2. bagi penumpang yang telah diberi tanda bukti pembayaran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), berhak mendapatkan pelayanan sesuai dengan perjanjian yang tercantum dalam tanda bukti pembayaran.



3. bagi penumpang yang telah memiliki bukti pembayaran dan/atau telah membayar biaya angkutan, tidak dibenarkan dibebani biaya tambahan atau kewajiban lainnya di luar kesepakatan;
4. penumpang berhak atas penggunaan fasilitas bagasi yang tidak dikenakan biaya maksimal 10 kg per-penumpang, kelebihan bagasi diatur sesuai perjanjian operator/awak armada bus dengan penumpang.

3. Tanggung jawab hukum apabila salah satu pihak melakukan wanprestasi.

- a. Tanggung jawab hukum penumpang apabila melakukan wanprestasi kepada PO dengan tidak dibayarnya biaya angkutan adalah diturunkan dari bus sebelum tiba di tempat tujuan. Dasar yang digunakan adalah UU No. 14 Tahun 1992 tentang LLAJ Pasal 43 ayat (1) yang berbunyi "pengusaha angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang".
- b. Tanggung jawab hukum PO apabila melakukan wanprestasi kepada penumpang adalah dikenakan sanksi administrasi (Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 1186 Tahun 2002, Pasal 3 ayat (2) huruf a-d,f, dan h-n) dan sanksi yuridis (Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 1186 Tahun 2002, pasal 3 ayat (2) huruf e dan g).

4.2. Saran

1. Mengingat pentingnya karcis sebagai tanda bukti telah terjadinya perjanjian pengangkutan, maka didalam kegiatan pengangkutan hendaknya disertai dengan karcis angkutan yang didalamnya terdapat hal-hal yang diperjanjikan dan/atau memuat hak dan kewajiban para pihak.
2. PO hendaknya melayani penumpang dengan sebaik-baiknya karena PO merupakan unsur pasif dalam perjanjian pengangkutan, artinya PO adalah pihak yang mendapat beban kewajiban untuk memenuhi hak-hak dari penumpang

3. Masyarakat, utamanya penumpang hendaknya proaktif untuk melaporkan kepada Balai LLAJ Tk. 1 di Jember apabila menemukan tindakan pelanggaran yang dilakukan oleh PO.



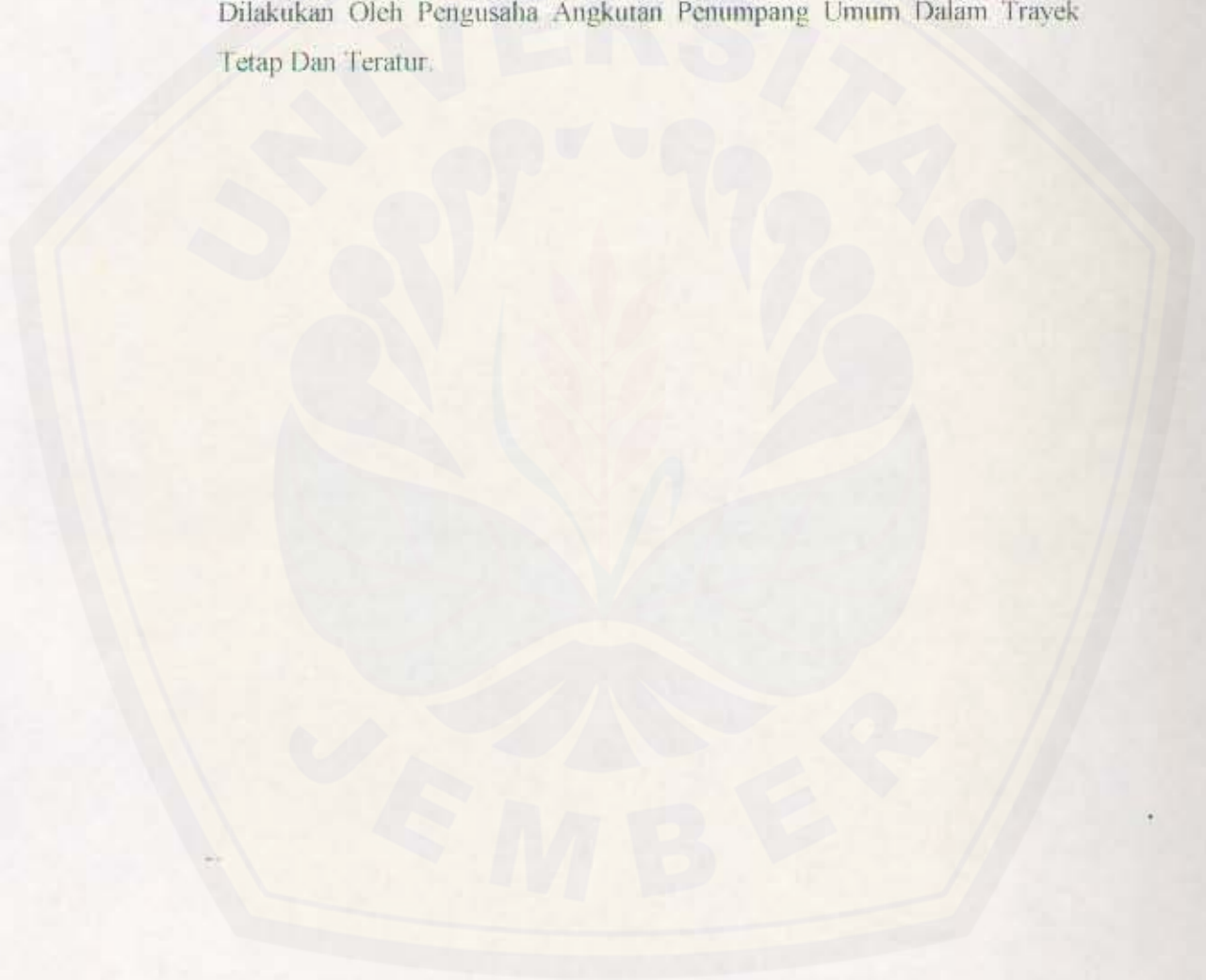
DAFTAR PUSTAKA

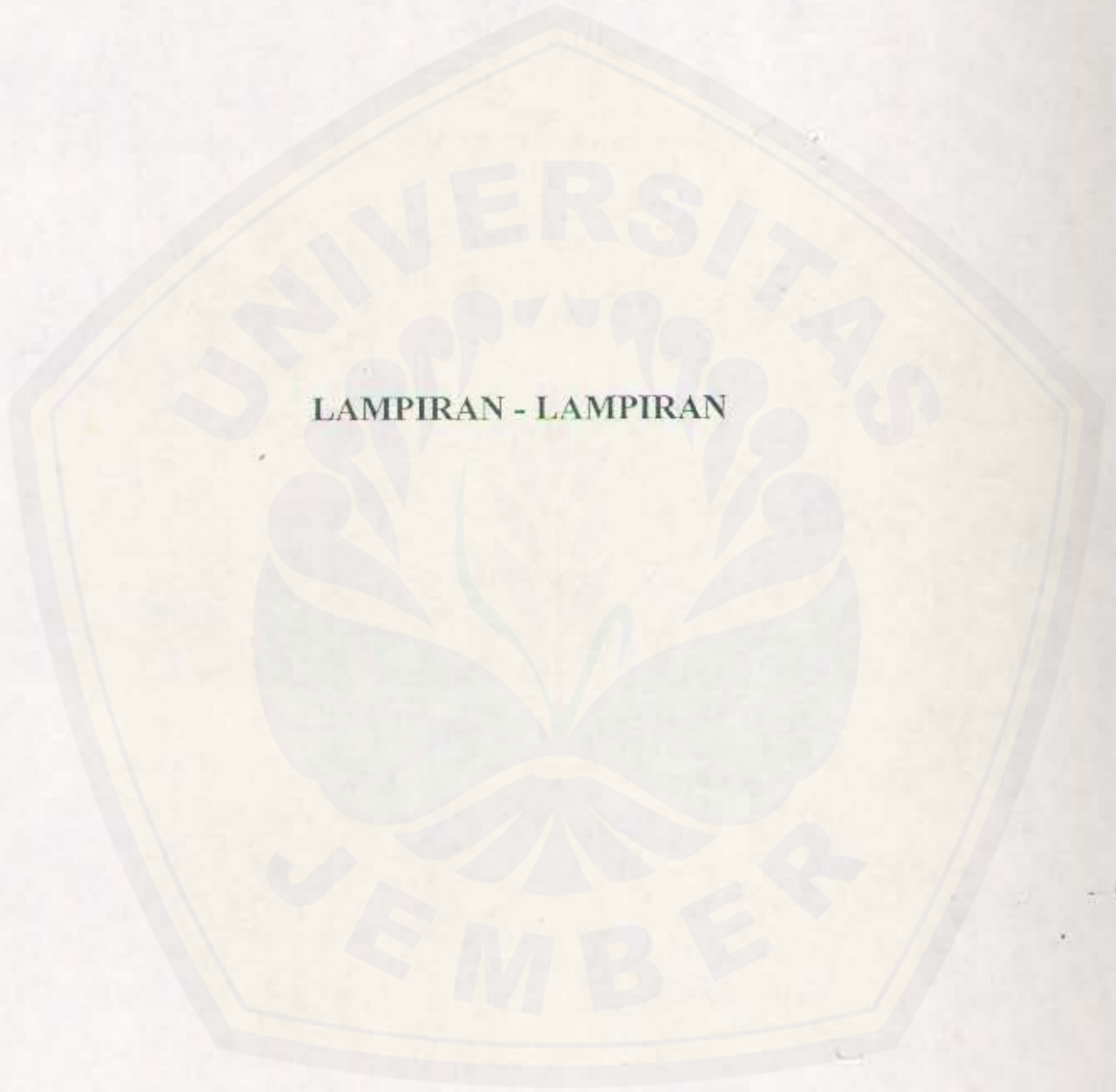
- Adji, Sutiono Usman dan Djoko Prakoso dan Hari Pramono. 1991. Hukum Pengangkutan Di Indonesia. Rinka Cipta. Jakarta.
- Meliala, A. Qirom Syamsudin. 1985. Pokok-pokok Hukum Perjanjian. Liberty, Yogyakarta.
- Muhammad, Abdulkadir. 1998. Hukum Pengangkutan Niaga. Citra Aditya Bakti. Bandung.
- 2000. Hukum Perdata Indonesia. Citra Aditya Bakti. Bandung.
- Purwosutjipto, H.M.N. 1995. Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan. Djambatan. Jakarta.
- Soekanto, Soerjono. 1986. Pengantar Penelitian Hukum. Universitas Indonesia (UI Pers). Jakarta.
- Soemitro, Ronny Hanitijo. 1990. Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Subekti, R dan R. Tjitrosudibio. 1996. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Pradnya Paramita. Jakarta.
- 1996. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Pradnya Paramita. Jakarta.
- Universitas Jember. 1998. Pedoman Penulisan Karya Ilmiah. Jember.
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkereta-apian.
- Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.
- Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 29 Tahun 2003 tentang Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota Antar Propinsi Kelas Ekonomi Dijalan Dengan Mobil Bus Umum.

Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor : SK.1590/PR.301/DRJD/2004 tentang Tarif Jarak Batas Atas Dan Tarif Jarak Batas Bawah Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi Pada Trayek-Trayek Antar Kota Antar Propinsi Di Seluruh Indonesia.

Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor : SK.1185/PR.301/DRJD/2002 tentang Petunjuk Pelaksanaan Mekanisme Pengawasan Tarif Angkutan Penumpang Antar Kota Dengan Mobil Bus Umum.

Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor : SK.1186/HK.401/DRJD/2002 tentang Pemberian Sanksi Administratif terhadap Pelanggaran Yang Dilakukan Oleh Pengusaha Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek Tetap Dan Teratur.





LAMPIRAN - LAMPIRAN



DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM

Jl. Kalimantan 37 Kampus Tegalboto Kotak Pos 9 Jember 68121
☎ (0331) 335462 – 330482 Fax. 330482

Nomor : 4786 /J25.1.1/PP.9/
Lampiran :
Perihal : K O N S U L T A S I

Jember, 12 Juli 2004.

Yth. Kepala Dinas Perhubungan
Kabupaten Jember
di -
J E M B E R.

Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember bersama ini dengan hormat
menghadapkan kepada Saudara seorang mahasiswa :

Nama : Andy Cahyono Putra.
NIM : 990710101230
Program : S 1 Ilmu Hukum
Alamat : Jl. Anggur III/30 Jember.

Keperluan : Konsultasi tentang Masalah
"TANGGUNG JAWAB YURIDIS PELAKSANAAN PERJANJIAN
PENGANGKUTAN PENUMPANG ANGKUTAN BUS KELAS EKONOMI
ANTARA PERUSAHAAN OTOBUS DENGAN PENUMPANG PADA
TRAYEK ANTAR KOTA ANTAR PROPINSI".

Selubungan dengan hal tersebut diatas kami mohon bantuan secukupnya.
Karena hasil dari konsultasi ini digunakan untuk melengkapi bahan
penyusunan Skripsi.

Atas bantuan dan kerjasama yang baik kami ucapkan terimakasih.

Dekan,



WONG PARON PIUS, S.H., S.U.

NIP. 130 808 985

- Tembusan Kepada :
- Yth. Ketua Bagian Hk. Padata...
 - Yang bersangkutan



Lampiran 11

Digital Repository Universitas Jember

PEMERINTAH KABUPATEN JEMBER DINAS PERHUBUNGAN

JL. Brawijaya NO. 61 Telp 426377- 426376
JEMBER

Jember, 15 September 2004

Nomor : 900/1345/436.315/2004
Sifat : Penting
Lampiran : -
Perihal : Keterangan Konsultasi

KEPADA
YTH. DEKAN FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS JEMBER
DI-
J E M B E R

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Drs. Kamiran
NIP : 130 748 811
Jabatan : Kabag. Tata Usaha

Menerangkan dengan sesungguhnya, bahwa :

Nama : Andy Cahyono Putra
NIM : 990710101230
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Pendidikan : S1 / Fakultas Hukum Universitas Jember

Telah melaksanakan konsultasi, dilingkungan Dinas Perhubungan Kabupaten Jember dalam rangka kelengkapan penyusunan Skripsi.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat digunakan semestinya.

A.n KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KABUPATEN JEMBER
Kepala Bagian Tata Usaha



Nomor : KM. 35 Tahun 2003

Tanggal : 20 Agustus 2003

CONTOH :

TANDA BUKTI PEMBAYARAN
KARCIS ANGKUTAN ANTAR KOTA ANTAR PROPINSI

Nomor Karcis :		<u>NAMA PERUSAHAAN ANGKUTAN</u>	
		Alamat :	
		Nomor telepon :	
Alamat Perwakilan & Nomor Telepon :		<u>Trayek :</u> - JAKARTA - SEMARANG - SURABAYA - Tarif : Rp	
<u>Tata Tertib Angkutan :</u> - Penumpang yang tidak memiliki karcis yang sah dan tidak melunasi pembayaran ongkos angkutan, awak kendaraan berhak untuk mengeluarkan penumpang tersebut dari kendaraan sesuai Pasal 43 UU LLAJ No.14 Tahun 1992. - Barang milik penumpang yang ada pada kendaraan dengan sepengetahuan awak kendaraan dan penempatannya diatur oleh awak kendaraan, bila terjadi kerusakan atau kehilangan menjadi tanggung jawab perusahaan. - Penumpang harus mematuhi ketentuan dalam bus oleh awak kendaraan untuk menjaga ketertiban, kelancaran dan keamanan perjalanan. - Penumpang berhak menegur awak kendaraan apabila dalam menjalankan kendaraannya mengancam keselamatan penumpang atau pengguna jasa angkutan lainnya.		Nama penumpang : Alamat : Asal / Tujuan : Tanggal keberangkatan : Nomor kendaraan :	
		<u>BUS</u> No. Urut : No. Kursi :	

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

AGUM GUMELAR, M.Sc.

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN



Table with 12 columns: R1, R2, R3, R4, R5, R6, R7, R8, R9, R10, R11, R12. Each column contains a series of numerical values. Some rows are highlighted in green.

KLASIFIKASI PELANGGARAN

1. PELANGGARAN RINGAN :

- a. tidak melaporkan apabila terjadinya perubahan kepemilikan perusahaan;
- b. tidak melaporkan apabila terjadinya perubahan domisili perusahaan;
- c. tidak melaporkan kegiatan operasional angkutan secara berkala;
- d. pengurangan /penambahan/penyimpangan terhadap ketentuan identitas kendaraan;
- e. menggunakan izin insidental lebih dari satu kali perjalanan pulang pergi;
- f. tidak mematuhi jadwal perjalanan dan terminal yang wajib disinggahi yang tercantum pada kartu pengawasan;
- g. tidak memelihara kebersihan dan kenyamanan kendaraan yang dioperasikan;
- h. mempekerjakan awak kendaraan yang tidak dilengkapi dengan pakaian seragam dan/atau tidak menggunakan tanda pengenal perusahaan;
- i. mengoperasikan kendaraan tidak sesuai dengan jenis pelayanan berdasarkan izin tayek yang dimiliki.
- j. tidak mengumumkan tarif berlaku ;
- k. tidak mencetak besaran tarif pada tiket ;
- l. mengenakan tarif tidak sesuai dengan yang diumumkan, tetapi masih diantara atau sama dengan tarif batas atas dan tarif batas bawah untuk angkutan antar kota ;

2. PELANGGARAN SEDANG :

- a. tidak melaporkan pemindahan tangan kartu pengawasan;
- b. mengoperasikan kendaraan cadangan tidak dilengkapi dengan kartu pengawasan kendaraan yang digantikan;
- c. pelanggaran besaran tarif angkutan umum kelas ekonomi :
 - 1) tarif angkutan lintas batas negara;
 - 2) tarif AKAP;
 - 3) tarif AKDP;
 - 4) tarif angkutan kota;
 - 5) tarif angkutan perkotaan;
 - 6) tarif angkutan pedesaan;
 - 7) tarif angkutan perbatasan.
- d. belum melunasi iuran wajib asuransi pertanggungan kecelakaan;
- e. menaikan atau menurunkan penumpang tidak pada tempat yang telah ditentukan;
- f. memberikan pelayanan tidak sesuai dengan jenis pelayanan yang sebaik-baiknya kepada penumpang;
- g. tidak mengembalikan surat keputusan dan/atau kartu pengawasan setelah terjadi perubahan izin trayek;
- h. memperkerjakan awak kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan sesuai peraturan perundangan-undangan yang berlaku dan bukan merupakan pengemudi dari perusahaan yang bersangkutan.
- i. Mengoperasikan kendaraan tidak sesuai izin yang diberikan.
- j. tidak mematuhi ketentuan waktu kerja istirahat bagi pengemudi;
- k. mengangkut penumpang melebihi kapasitas yang ditetapkan;

3. PELANGGARAN BERAT

- a. mengoperasikan kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- b. mengoperasikan kendaraan yang telah habis masa berlaku izin trayeknya;

- c. melakukan kecerobohan pengoperasian kendaraan yang mengakibatkan kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa;
- d. menggunakan kartu pengawasan ganda;
- e. tidak melayani trayek sesuai dengan izin trayek yang diberikan;
- f. mengoperasikan kendaraan dengan tidak dilengkapi dokumen perjalanan yang syah yang terdiri dari kartu pengawasan, STNK, buku uji dan tanda uji kendaraan bermotor;



Dr. ISKANDAR ABUBAKAR, M.Sc.
NIP. 120 092 889

NOMOR : KM. 90 Tahun 2002

TENTANG

TARIF BATAS ATAS DAN BATAS BAWAH ANGKUTAN PENUMPANG ANTAR KOTA ANTAR PROPINSI KELAS EKONOMI DIJALAN DENGAN MOBIL BUS UMUM

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang : a. Bahwa dalam rangka menjamin kelangsungan pelayanan penyelenggaraan angkutan penumpang antar kota antar propinsi kelas ekonomi di jalan dengan mobil bus umum dan sebagai upaya peningkatan mutu pelayanan, perlu menata kembali tarif angkutan penumpang antar kota antar propinsi kelas ekonomi dengan memperhatikan kepentingan dan kemampuan masyarakat luas serta kelangsungan usaha penyedia jasa angkutan;
- b. Bahwa sehubungan dengan hal tersebut huruf a, perlu menetapkan tarif batas atas dan batas bawah angkutan penumpang antar kota antar propinsi kelas ekonomi di jalan dengan mobil bus umum dengan Keputusan Menteri Perhubungan;
- Mengingat : 1. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3527);
3. Keputusan Presiden Nomor 102 Tahun 2001 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen;
4. Keputusan Presiden Nomor 109 Tahun 2001 tentang Susunan Organisasi dan Tugas Unit eselon I Departemen;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 44 Tahun 1990 tentang Kebijakan Tarif Angkutan Penumpang dan Barang sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 1995;
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 38 Tahun 1999 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi;
7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 Tahun 2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 45 Tahun 2001;

MEMUTUSKAN :

- Menetapkan : **KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG TARIF BATAS ATAS DAN BATAS BAWAH ANGKUTAN PENUMPANG ANTAR KOTA ANTAR PROPINSI KELAS EKONOMI DI JALAN DENGAN MOBIL BUS UMUM.**

Pasal 1

Tarif dasar batas atas dan tarif dasar batas bawah angkutan penumpang antar kota kelas ekonomi di jalan dengan mobil bus umum, sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan ini.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat menetapkan tarif jarak batas atas dan tarif jarak batas bawah untuk angkutan penumpang antar kota antar propinsi kelas ekonomi di jalan dengan mobil bus umum, sesuai dengan tarif dasar batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1.

Pasal 3

Tarif dasar batas atas dan tarif dasar batas bawah angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 belum turan wajib dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang berdasarkan Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 jo Peraturan Pemerintah nomor 17 Tahun 1965 dan jenis asuransi lainnya yang dilakukan secara sukarela.

Pasal 4

Setiap pungutan yang akan dikaitkan dengan tarif angkutan harus terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Menteri Perhubungan.

Pasal 5

Atas usul Gubernur, Direktur Jenderal Perhubungan Darat menetapkan tarif tambahan untuk masing-masing wilayah yang masih dianggap perlu sebagai akibat dari kondisi geografis, load factor dan kondisi prasarana jalan yang belum memadai.

Pasal 6

Dengan berlakunya keputusan ini, maka Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 34 Tahun 2002 tentang Tarif Dasar Angkutan Penumpang Antar Kota Kelas Ekonomi Di Jalan Dengan Mobil Bus Umum, dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 7

Direktur Jenderal Perhubungan Darat melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Keputusan ini

Pasal 8

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal 29 Nopember 2002

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada tanggal : 22 Nopember 2002

MENTERI PERHUBUNGAN

Ttd

AGUM GUMELAR, M.Sc.

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Dalam Negeri;
4. Menteri Keuangan;
5. Menteri Negara BUMN;
6. Sekretaris Negara;
7. Kepala Kepolisian Republik Indonesia;

TARIF BATAS ATAS DAN BATAS BAWAH ANGKUTAN PENUMPANG
ANTAR KOTA ANTAR PROPINSI KELAS EKONOMI DI JALAN DENGAN
MOBIL BUS UMUM

No.	WILAYAH	TARIF/PENUMPANG-KM
A. Batas Atas		
1.	Wilayah I (Sumatera, Jawa, Bali dan Nusa Tenggara)	Rp. 72,00
2.	Wilayah II (Kalimantan dan Sulawesi)	Rp. 82,00
B. Batas Bawah		
1.	Wilayah I (Sumatera, Jawa, Bali dan Nusa Tenggara)	Rp. 48,00
2.	Wilayah II (Kalimantan dan Sulawesi)	Rp. 54,00

MENTERI PERHUBUNGAN

Ttd

AGUM GUMELAR, M.Sc.

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**Nomor : SK. 550 /PR.301/DRJD/2002****TENTANG****TARIF JARAK ANGKUTAN PENUMPANG DENGAN MOBIL BUS UMUM
KELAS EKONOMI PADA TRAYEK-TRAYEK ANTAR KOTA
ANTAR PROPINSI DI SELURUH INDONESIA**

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka menjamin kelangsungan pelayanan penyelenggaraan angkutan penumpang antar kota kelas ekonomi di jalan dengan mobil bus umum dan sebagai upaya peningkatan mutu pelayanan, perlu menata kembali tarif angkutan penumpang antar kota antar propinsi kelas ekonomi dengan memperhatikan kepentingan dan kemampuan masyarakat luas serta kelangsungan usaha penyedia jasa angkutan;
- b. bahwa sehubungan dengan hal tersebut butir a, perlu ditetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Penyesuaian Tarif Jarak Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi pada Trayek-trayek Antar Kota Antar Propinsi di seluruh Indonesia.

- Mengingat : 1. Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3527);
3. Keputusan Presiden No. 165 Tahun 2000 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen;
4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.70 Tahun 1993 tentang Tarif Angkutan Penumpang dan Barang;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 38 Tahun 1999 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi;
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan;

7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 24 Tahun 2001 tentang Organisasi Tata Kerja Departemen Perhubungan;
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 34 Tahun 2002 Tanggal 21 Juni 2002 tentang Tarif Dasar Angkutan Penumpang Antar Kota Kelas Ekonomi di Jalan dengan Mobil Bus Umum.

MEMUTUSKAN

Dengan mencabut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.1015/PR.301/DRJD/2001 tanggal 5 Desember 2001 tentang Penyesuaian Tarif Jarak Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi pada Trayek-Trayek Antar Kota Antar Propinsi di Seluruh Indonesia.

Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT TENTANG TARIF JARAK ANGKUTAN PENUMPANG MOBIL BUS UMUM KELAS EKONOMI PADA TRAYEK-TRAYEK ANTAR KOTA ANTAR PROPINSI DI SELURUH INDONESIA.

Pasal 1

- (1) Bus Kelas Ekonomi bagi angkutan penumpang umum antar kota antar propinsi adalah bus tanpa fasilitas pelayanan tambahan.
- (2) Pelayanan tambahan merupakan peralatan yang melekat pada mobil bus kelas non ekonomi, terdiri dari : penyejuk ruangan (AC) dan/atau tempat duduk yang dapat diatur (reclining seat) dan/atau toilet.

Pasal 2

Tarif jarak angkutan penumpang mobil bus umum kelas ekonomi di jalan pada trayek-trayek antar kota antar propinsi sebagaimana tercantum pada lampiran keputusan ini.

Pasal 3

Tarif jarak angkutan penumpang mobil bus kelas ekonomi sebagaimana tersebut pada pasal 2, belum termasuk iuran wajib dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang dan jenis asuransi lainnya yang dilakukan secara suka rela serta biaya penyeberangan.

Pasal 4

Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Kepala Dinas Perhubungan/LLAJ Propinsi mengawasi pelaksanaan Keputusan ini.

Pasal 5

Apabila dikemudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam Keputusan ini, akan diadakan perbaikan sebagaimana mestinya.

Pasal 6

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal **1 Juli 2002**.

Ditetapkan di : Jakarta
Pada tanggal : 27 Juni 2002

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

Ir. ISKANDAR ABUBAKAR, MSc
NIP. 120 092 889

SALINAN Surat Keputusan ini disampaikan kepada Yth :

1. Menteri Perhubungan RI;
2. KAPOLRI;
3. Para Gubernur di Seluruh Indonesia;
4. Para Direktur di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat;
5. Kepala Dinas Perhubungan/ LLAJ Propinsi di Seluruh Indonesia;
6. Ketua DPP ORGANDA.

No	Kode		Lintasan Trayek	Jarak	
	Trayek			(km)	Ekonomi
1742.	3335010	TEMANGGUNG-YOGYAKARTA-SOLO-MADIUN-SURABAYA-MALANG		491	29.500
1743.	3335011	SEMARANG-LASEM-TUBAN-SURABAYA		306	18.400
1744.	3335012	SEMARANG-REMBANG-SURABAYA		306	18.400
1745.	3335013	SEMARANG-SOLO-MADIUN-JAPANAN-MALANG		394	23.600
1746.	3335014	SEMARANG-SOLO-MADIUN-KERTOSONO-KEDIRI		316	19.000
1747.	3335015	SEMARANG-SOLO-MADIUN-SURABAYA		381	22.900
1748.	3335016	SEMARANG-SOLO-MADIUN-SURABAYA-MALANG		466	28.000
1749.	3335017	SEMARANG-SOLO-NGAWI-MADIUN-KERTOSONO-MOJOKERTO-SURABAYA-PASURUAN-PROBOLINGGO		483	29.000
1750.	3335018	SIDOARJO-SURABAYA-MADIUN-SOLO		310	18.600
1751.	3335019	CEPU-BOJONEGORO-BABAT-SURABAYA-MALANG		223	13.400
1752.	3335020	CEPU-BOJONEGORO-SURABAYA		138	8.300
1753.	3335021	KLATEN-SOLO-MADIUN-SURABAYA		316	19.000
1754.	3335022	KUDUS-LASEM-SURABAYA		247	14.800
1755.	3335023	CEPU-NGAWI-MADIUN		75	4.500
1756.	3335024	SOLO-MADIUN-SURABAYA		284	17.000
1757.	3335025	SOLO-MADIUN-SURABAYA-PROBOLINGGO-JEMBER-BANYUWANGI		577	34.600
1758.	3335026	SOLO-WONOGIRI-PACITAN		119	7.100
1759.	3335027	SOLO-WONOGIRI-PONOROGO		97	5.800
1760.	3335028	WONOGIRI-SOLO-MADIUN-SURABAYA		315	18.900
1761.	3335029	CEPU-BOJONEGORO-BABAT-SURABAYA-GRESIK		154	9.200
1762.	3335030	SOLO-MADIUN-KEDIRI-TULUNGAGUNG		229	13.700
1763.	3335031	KARTOSURO-SOLO-SRAGEN-NGAWI-MADIUN-NGANJUK-KERTOSONO-JOMBANG-MOJOKERTO SURABAYA		295	17.700
1764.	3335032	CEPU-NGAWI		42	2.500
1765.	3335033	SEMARANG-SALATIGA-SOLO-MADIUN-NGANJUK-KEDIRI-TULUNGAGUNG		326	19.600
1766.	3335034	SEMARANG-SOLO-MADIUN-KEDIRI-BLITAR		357	21.400
1767.	3335035	SEMARANG-KUDUS-PATI-LASEM-REMBANG-SURABAYA-MALANG		391	23.500
1768.	3335036	SOLO-MADIUN-KEDIRI-BLITAR		260	15.600
1769.	3335037	LASEM-PAMOTAN-JATIROGO-BOJONEGORO		78	4.700
1770.	3335038	CEPU-BOJONEGORO-JATIROGO		78	4.700
1771.	3335040	TEGAL-PEMALANG-PEKALONGAN-SEMARANG-REMBANG-TUBAN-SURABAYA-MALANG		549	32.900
1772.	3335045	TEMANGGUNG-MAGELANG-YOGYAKARTA-SOLO-MADIUN-SURABAYA		423	25.400
1773.	3335050	SEMARANG-SOLO-WONOGIRI-PACITAN		216	13.000
1774.	3335051	REMBANG-BLORA-CEPU-NGAWI-MADIUN		144	8.600
1775.	3335052	SOLO-MADIUN-MOJOKERTO-JAPANAN-PASURUAN-PROBOLINGGO		343	20.600
1776.	3335053	MAGELANG-YOGYAKARTA-SOLO-MADIUN-KEDIRI-TULUNGAGUNG-BLITAR		336	20.200
1777.	3335054	TEGAL-SEMARANG-SOLO-MADIUN-SURABAYA-MALANG		624	37.400
1778.	3335055	PURWOKERTO-PURWOREJO-YOGYAKARTA-SOLO-MADIUN-PONOROGO		399	23.900
1779.	3335056	LASEM-JATIROGO-BOJONEGORO-NGAWI-MADIUN		186	11.200
1780.	3335057	SEMARANG-REMBANG-SURABAYA-PROBOLINGGO		408	24.500
1781.	3335058	TEMANGGUNG-SEMARANG-PATI-KUDUS-REMBANG-TUBAN-SURABAYA-MALANG		485	29.100
1782.	3335059	SEMARANG-SOLO-WONOGIRI-PURWANTORO-PONOROGO		194	11.600
1783.	3335061	PURWANTORO-PONOROGO-TRENGGALEK-TL. AGUNG		104	6.200
1784.	3335062	WONOGIRI-BATURETNO-PACITAN-PONOROGO-TRENGGALEK-TULUNGAGUNG		238	14.300
1785.	3335063	SEMARANG-KUDUS-PATI-KEMUNG-TUBAN-SURABAYA-PROBOLINGGO-SITUBONDO-BANYUWANGI		604	36.200
1786.	3335064	TEGAL-PURWOKERTO-PURWOREJO-YOGYAKARTA-SOLO-MADIUN-SURABAYA		633	38.000

No	Kode Trayek	Lintasan Trayek	Jarak (km)	Ekonomi
1787.	3335065	PURWOKERTO-PURWOREJO-YOGYAKARTA-SOLO-MADIUN-SURABAYA-MALANG	623	37.400
1788.	3335066	TEGAL-SEMARANG-KUDUS-REMBANG-TUBAN-SURABAYA (PURABAYA) - PASURUAN-PROBOLINGGO-JEMBER	662	39.700
1789.	3335067	MALANG-SURABAYA-MADIUN-SOLO-YOGYA-WATES-PURWOREJO-PURWOKERTO.	612	36.700
1790.	3335068	MALANG-SURABAYA-MADIUN-SOLO-YOGYAKARTA-MAGELANG-WONOSOBO-PURWOKERTO.	642	38.500
1791.	3335069	SOLO-MADIUN-SURABAYA-PROBOLINGGO	386	23.200
1792.	3335070	MAGELANG-YOGYAKARTA-SOLO-KARANGJATI-SURABAYA.	382	22.900
1793.	3335071	SRAGEN-GONDANG-WINONG-SINE-NGRAMBE	39	2.300
1794.	3335072	WONOGIRI-PURWANTORO-PONOROGO-MADIUN-SURABAYA	266	16.000
1795.	3335073	PURWODADI-BLOKA-CEPU-BOJONEGORO-SURABAYA	260	15.600
1796.	3335074	SEMARANG-TUBAN-SURABAYA-MALANG	381	22.900
1797.	3335075	SOLO-MADIUN-NGANJUK-KERTOSONO-JOMBANG-SURABAYA-MALANG	369	22.100
1798.	3335076	SOLO-NGAWI-CARUBAH-NGANJUK-JOMBANG-SURABAYA-PROBOLINGGO	386	23.200
1799.	3335077	GEMOLONG-SRAGEN-GONDANG-WINONG-SINE	71	4.300
1800.	3335078	PURWOKERTO-YOGYA-SOLO-MADIUN-SURABAYA-PASURUAN-PROBOLINGGO-JEMBER	725	43.500
1801.	3335079	PURWOREJO-YOGYAKARTA-SOLO-KARANGJATI-SURABAYA	334	20.000
1802.	3335080	PURWOREJO-YOGYAKARTA-SOLO-MADIUN-SURABAYA	341	20.500
1803.	3335081	SEMARANG-KUDUS-TUBAN-SURABAYA-JEMBER-BANYUWANGI	629	37.700
1804.	3335801	SEMARANG-SOLO-NGAWI-MADIUN-KERTOSONO-MOJOKERTO-SURABAYA-PASURUAN-PROBOLINGGO	483	29.000
1805.	3335901	JEPARA-REMBANG-LASEM-TUBAN-SURABAYA	290	17.400
1806.	3335902	PURWOKERTO-PURWOREJO-YOGYAKARTA-SOLO-MADIUN-KEDIRI-TULUNGAGUNG	483	29.000
1807.	3335903	CILACAP-PURWOREJO-YOGYAKARTA-SOLO-MADIUN-NGANJUK-KEDIRI-BLITAR	545	32.700
1808.	3335904	SRAGEN-WALIKUKUN-NGRAMBE	46	2.800
1809.	3351001	WONOGIRI-SOLO-MADIUN-SURABAYA-PASURUAN-PROBOLINGGO-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR	742	44.500
1810.	3351002	MAGELANG-YOGYAKARTA-SOLO-MADIUN-SURABAYA-PROBOLINGGO-SITUBONDO-GILIMANUK-DENPASAR	828	49.700
1811.	3351004	MAGELANG-YOGYAKARTA-SOLO-MADIUN-SURABAYA-PASURUAN-PROBOLINGGO-JEMBER-BANYUWANGI-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR	836	50.200
1812.	3351005	SEMARANG-SOLO-SURABAYA-PROBOLINGGO-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR-PADANGRAI	865	51.900
1813.	3351006	TEMANGGUNG-MAGELANG-YOGYAKARTA-SOLO-MADIUN-SURABAYA-PROBOLINGGO-SITUBONDO-BANYUWANGI-GILIMANUK-DENPASAR	850	51.000
1814.	3351007	TEMANGGUNG-MAGELANG-YOGYAKARTA-SOLO-NGAWI-CARUBAH-MOJOKERTO-PROBOLINGGO-SITUBONDO-BANYUWANGI-GILIMANUK-DENPASAR	800	48.800
1815.	3351008	TEMANGGUNG-SEMARANG-SALATIGA-SOLO-NGAWI-CARUBAH-MOJOKERTO-PROBOLINGGO-SITUBONDO-BANYUWANGI-GILIMANUK-DENPASAR	848	50.900
1816.	3351009	SEMARANG-TUBAN-SURABAYA-PROBOLINGGO-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR-PADANGRAI	790	47.400
1817.	3351010	SEMARANG-SALATIGA-SOLO-MADIUN-JAPANAN-PASURUAN-PROBOLINGGO-SITUBONDO-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR	771	46.300
1818.	3351901	SEMARANG-SOLO-MADIUN-SURABAYA-PROBOLINGGO-BANYUWANGI-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR	808	48.500
1819.	3351902	SEMARANG-REMBANG-TUBAN-SURABAYA-PASURUAN-PROBOLINGGO-BANYUWANGI-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR	793	44.000
1820.	3352001	SEMARANG-REMBANG-TUBAN-SURABAYA-PASURUAN-PROBOLINGGO-SITUBONDO-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR-PADANGRAI-LEMBAR-MATARAM	812	47.400

486 29.200

1869. 3535004 SURABAYA-BABAT-BOJONEGORO-CEPU-BOJONEGORO 138 8.300

1870. 3535005 GRESIK-SURABAYA-BABAT-BOJONEGORO 105 6.300

1871. 3535006 MADIUN-SURABAYA-MADIUN-SOLO-MADIUN 284 17.000

1872. 3535007 MADIUN-SRAGEN-SOLO-SRAGEN-MADIUN-KERTOSONO-JOMBANG-MOJOKERTOSURABAYA-

MOJOKERTO-JOMBANG-MADIUN

284 17.000

1873. 3535008 MADIUN-SOLO-MADIUN-SURABAYA-MADIUN 284 17.000

1874. 3551001 SURABAYA-PROBOLINGGO-SITUBONDO-GILIMANUK-DENPASAR 427 25.600

1875. 3551002 SURABAYA-PROBOLINGGO-SITUBONDO-GILIMANUK-DENPASAR-PADANGBAI 484 29.000

1876. 3551003 SURABAYA-PROBOLINGGO-SITUBONDO-GILIMANUK-SINGARAJA 378 22.700

1877. 3551004 MALANG-PROBOLINGGO-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR 423 25.400

1878. 3551005 MALANG-PROBOLINGGO-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR-PADANGBAI 480 28.800

1879. 3551006 JEMBER-BANYUWANGI-GILIMANUK-DENPASAR 237 14.200

1880. 3551007 BANYUWANGI-KETAPANG-DENPASAR 142 8.500

1881. 3551008 MALANG-SURABAYA-PROBOLINGGO-SITUBONDO-BANYUWANGI-DENPASAR 512 30.700

1882. 3551009 MALANG-SURABAYA-PROBOLINGGO-JEMBER-BANYUWANGI-DENPASAR 523 31.400

1883. 3551010 SURABAYA-PROBOLINGGO-JEMBER-BANYUWANGI-DENPASAR 438 26.300

1884. 3551011 JEMBER-BANYUWANGI-DENPASAR 240 14.400

1885. 3551012 BLITAR-MALANG-PROBOLINGGO-SITUBONDO-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR 490 29.400

1886. 3551013 BLITAR-MALANG-PASURUAN-PROBOLINGGO-SITUBONDO-KETAPANG-GILIMANUKDENPASAR-

PADANGBAI

529 31.700

1887. 3551015 SUMENEP-BANGKALAN-SURABAYA-PASURUAN-PROBOLINGGO-SITUBONDO-

KETAPANGGILIMANUK-

DENPASAR

581 34.900

1888. 3551020 PONOROGO-TRENGGALEK-TL. AGUNG-BLITAR-MALANG-PASURUAN-PROBOLINGGOJEMBER-

BANYUWANGI-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR

604 36.200

1889. 3551021 KEDIRI-KERTOSONO-SURABAYA-PASURUAN-PROBOLINGGO-SITUBONDO-

KETAPANGGILIMANUK-

DENPASAR-PADANGBAI

561 33.700

1890. 3551022 LUMAJANG-JEMBER-BANYUWANGI-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR 328 19.700

1891. 3551023 TULUNGAGUNG-BLITAR-MALANG-PASURUAN-PROBOLINGGO-SITUBONDO-

KETAPANGGILIMANUK-

DENPASAR

521 31.300

1892. 3551024 PROBOLINGGO-LUMAJANG-BALUNG-KENCONG-JEMBER-BANYUWANGI-

KETAPANGGILIMANUK-

DENPASAR

339 20.300

1893. 3551025 PROBOLINGGO-LUMAJANG-TANGGUL-JEMBER-BANYUWANGI-KETAPANG-

GILIMANUKDENPASAR

339 20.300

1894. 3551026 MALANG-PASURUAN-PROBOLINGGO-LUMAJANG-JEMBER-BANYUWANGI-

DENPASARPADANGBAI

478 28.700

1895. 3551027 MALANG-PROBOLINGGO-LUMAJANG-JEMBER-DENPASAR 421 25.300

1896. 3551028 MADIUN-SURABAYA-PROBOLINGGO-SITUBONDO-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR 596 35.800

halaman 65 dari 67

No Kode Lintasan Trayek Jarak

Trayek (km) Ekonomi

1897. 3551029 PONOROGO-MADIUN-SURABAYA-PROBOLINGGO-JEMBER-BANYUWANGI-

KETAPANGGILIMANUK-

DENPASAR

637 38.200

1898. 3551030 JEMBER-BONDOWOSO-SITUBONDO-BANYUWANGI-DENPASAR 289 17.300

1899. 3551031 PONOROGO-MADIUN-SURABAYA-PROBOLINGGO-SITUBONDO-KETAPANG-

GILIMANUKDENPASAR

626 37.600

1900. 3551032 TUBAN-LAMONGAN-SURABAYA-PROBOLINGGO-SITUBONDO-BANYUWANGI-DENPASAR 526

31.600

1901. 3551033 PROBOLINGGO-SITUBONDO-KETAPANG-GILIMANUK-DENPASAR 325 19.500

1902. 3552001 SURABAYA-PROBOLINGGO-GILIMANUK-DENPASAR-MATARAM 449 25.600

1903. 3552002 SURABAYA-PROBOLINGGO-GILIMANUK-DENPASAR-MATARAM-ALAS-BIMA 961 29.000

1904. 3552003 SURABAYA-PROBOLINGGO-GILIMANUK-DENPASAR-MATARAM-ALAS-BIMA-SAPE 1008 28.900

1905. 3552004 MALANG-PASURUAN-PROBOLINGGO-SITUBONDO-KETAPANG-GILIMANUK-

DENPASARPADANGBAI-

KEPUTUSAN

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR : SK. 1185/PR.301/DRJD/ 2002

TENTANG

PETUNJUK PELAKSANAAN MEKANISME PENGAWASAN TARIF
ANGKUTAN PENUMPANG ANTAR KOTA DENGAN MOBIL BUS UMUM

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka menyiapkan masyarakat dan pengusaha untuk menuju era mekanisme pasar bebas secara penuh;
 - b. Bahwa untuk melindungi masyarakat pengguna jasa angkutan dari kemungkinan adanya kenaikan tarif yang tidak terkontrol sekaligus melindungi pengusaha angkutan terhadap persaingan yang tidak sehat.
 - c. Bahwa untuk lebih meningkatkan kualitas pelayanan angkutan antar kota
 - d. Bahwa sehubungan dengan butir a, b dan c tersebut diatas perlu ditetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Petunjuk Pelaksanaan Mekanisme Pengawasan Tarif Batas Atas dan Tarif Batas Bawah Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota.
- Mengingat :
- 1. Undang – Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 No. 4 Tambahan Lembaran Negara RI No. 3480);
 - 2. Peraturan Pemerintah RI No. 41 Tahun 1993 tentang Peraturan Pemerintah RI No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara RI Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 3527);
 - 3. Keputusan Presiden No. 102 Tahun 2001 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen;
 - 4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 44 Tahun 1994 tentang Kebijakan Tarif Angkutan Penumpang dan Barang sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 1995;
 - 5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 38 Tahun 1994 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang dan Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi;
 - 6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 84 Tahun 1994 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum;
 - 7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 Tahun 2001 tentang Organisasi Tata Kerja Departemen Perhubungan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 45 Tahun 2001;
 - 8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002 Tanggal 22 November 2002 tentang Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi;

9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 90 Tahun 2002 Tanggal 22 Nopember 2002 tentang Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota A Propinsi Kelas Ekonomi di Jalan dengan Mobil Bus umum;
10. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK 1184/PR.301/DRJD/2002 tentang Tarif Jarak Batas Atas dan Tarif Jarak Batas Bawah Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi pada Trayek-Trayek Antar Kota Antar Propinsi di Seluruh Indonesia.

MEMUTUSKAN :

- Menetapkan : **KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT TENTANG PETUNJUK PELAKSANAAN MEKANISME PENGAWASAN ANGKUTAN PENUMPANG ANTAR KOTA DENGAN MOBIL BUS UMUM**
- PERTAMA** : Mekanisme pengawasan tarif angkutan penumpang antar kota dengan mobil bus umum diberlakukan terhadap pelayan Ekonomi dan Non Ekonomi.
- KEDUA** : Ditentukan tarif angkutan Antar Kota Kelas Ekonomi dengan mobil bus umum menggunakan tarif diantara atau sama dengan Tarif Jarak Batas Atas dan Tarif Jarak Batas Bawah.
- KETIGA** : Tarif Jarak Batas Atas dan Tarif Jarak Batas Bawah adalah perkalian antara jarak tempuh suatu trayek dengan Tarif Dasar Batas Atas dan Tarif Dasar Batas Bawah.
- KEEMPAT** : Besaran Tarif Dasar Batas Atas adalah sebesar 20% diatas biaya pokok sedangkan Tarif Dasar Batas Bawah adalah sebesar 20% dibawah biaya pokok.
- KELIMA** : Biaya pokok adalah biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan untuk penyediaan jasa angkutan yang dihitung berdasarkan biaya penuh (Full Cost).
- KEENAM** : Untuk pelayanan ekonomi para pengusaha angkutan diberikan kebebasan untuk menetapkan besaran tarif berlaku sepanjang tidak melampaui Tarif Jarak Batas Atas dan Tarif Jarak Batas Bawah yang telah ditetapkan oleh Pemerintah, dengan pembulatan ke atas dalam ratusan rupiah.
- KETUJUH** : Untuk pelayanan non-ekonomi tarif berlaku ditetapkan masing-masing pengusaha angkutan sesuai dengan tingkat pelayanan yang diberikan.
- KEDELAPAN** : Tarif berlaku sebagaimana dimaksud dengan diktum KEENAM dan diktum KETUJUH dimungkinkan adanya perbedaan berdasarkan periode sibuk (Lebaran, Liburan, Akhir Pekan) dan periode tidak sibuk serta berlaku untuk jangka waktu 3 (tiga) bulan.
- KESEMBILAN** : Tarif berlaku yang ditetapkan oleh pengusaha sebagaimana dimaksud dalam diktum KEENAM dan diktum KETUJUH harus dilaporkan kepada Kepala Dinas Perhubungan/LLAJ Kota/Kabupaten sesuai domisili perusahaan serta kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat untuk trayek Antar Kota Antar Propinsi dan Kepala Dinas Perhubungan/LLAJ Propinsi untuk trayek Antar Kota Dalam Propinsi selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari sebelum diberlakukan.

- KESEPULUH** : Tarif berlaku yang telah ditetapkan oleh pengusaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam diktum KEENAM dan diktum KETUJUH wajib diumumkan dan diinformasikan kepada masyarakat dengan cara :
1. Harga tarif berlaku dicetak/distempel pada tiket sesuai dengan asal tujuan perjalanan.
 2. Mengumumkan harga tarif berlaku pada tempat-tempat yang mudah terlihat oleh para calon penumpang seperti pada loket loket di Terminal/Pool/Agen.
 3. Menempelkan harga tarif berlaku didalam bus sesuai dengan asal tujuan perjalanan.
- KESEBELAS** : 1. Penjualan karcis baik di loket-loket maupun di atas bus harus dilakukan oleh awak bus atau orang yang ditunjuk oleh perusahaan yang bersangkutan.
2. Awak bus atau orang yang ditunjuk oleh perusahaan sebagaimana tersebut pada butir 1 di atas, harus menggunakan seragam dengan identitas yang jelas.
 3. Awak bus atau orang yang ditunjuk oleh perusahaan dilarang mengutip/memungut ongkos tambahan dalam bentuk apapun di luar ketentuan, sebagaimana dimaksud dalam diktum KESEPULUH.
- KEDUABELAS** : Pengusaha angkutan bertanggung jawab secara penuh terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh awak bus atau orang yang ditunjuk oleh perusahaan sebagaimana dimaksud dalam diktum KESEBELAS.
- KETIGABELAS** : Petugas yang bertanggung jawab terhadap penyelenggara angkutan Antar Kota Antar Propinsi dan angkutan Antar Kota Dalam Propinsi serta Petugas Dinas Perhubungan/LLAJ yang bertugas di Terminal wajib melakukan pengawasan terhadap pemenuhan kewajiban pengusaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam diktum KESEPULUH dan diktum KESEBELAS.
- KEEMPAT BELAS** :
1. Sosialisasi terhadap mekanisme pengawasan tarif angkutan penumpang umum antar kota;
 2. Pemantauan pelaksanaan ketentuan tarif angkutan, melalui :
 - a. Pengamatan langsung
 - 1) Kontrol langsung pada loket-loket penjualan karcis;
 - 2) Kontrol langsung di atas bus;
 - 3) Wawancara dengan calon penumpang atau penumpang.
 - 4) Mengawasi pencantuman besaran tarif berlaku yang tertera pada karcis.
 - b. Pengamatan tidak langsung
 - 1) Menyebarkan formulir pengaduan tarif kepada penumpang/calon penumpang di terminal;
 - 2) Pembukaan kotak-kotak pengaduan di terminal.
- KELIMABELAS** : Sanksi administratif dilakukan terhadap pelanggaran besaran tarif sebagaimana dimaksud dalam diktum KEEMPAT, dan terhadap pelanggaran pemenuhan kewajiban pengusaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam diktum KESEMBILAN, diktum KESEPULUH dan diktum KESEBELAS.

- KEENAMBELAS** : Kepala Dinas Perhubungan/LLAJ Kabupaten/Kota atau Kepala Dinas Perhubungan/LLAJ Propinsi melaporkan temuan pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam KEEMPAT BELAS kepada:
- a. Direktur Jenderal Perhubungan Darat untuk trayek angkur Antar Kota Antar Propinsi (AKAP);
 - b. Gubernur untuk trayek angkutan Antar Kota Dalam Propi (AKDP).
- KETUJUHBELAS** : Contoh format laporan sebagaimana tercantum dalam lampiran keputusan ini.
- KEDELAPANBELAS** : 1. Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengawasi pelaksanaan Surat Keputusan ini;
2. Kepala Dinas Perhubungan/LLAJ Propinsi mengawasi lebih lanjut pelaksanaan operasional Keputusan ini di masing-masing Propinsi.
- KESEMBILANBELAS** : Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : Jakarta
Pada Tanggal : 22 Nopember 2002

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

Ttd

Ir. ISKANDAR ABUBAKAR, MSc.
NIP. 120 092 889

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada Yth :

1. Ketua Komisi IV DPR-RI;
2. Menteri Perhubungan;
3. Menteri Dalam Negeri R.I;
4. KAPOLRI;
5. Sekjen Departemen Perhubungan;
6. Irjen Departemen Perhubungan;
7. Para Gubernur di Seluruh Indonesia
8. Para Direktur di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat
9. Para Kepala Dinas LLAJ/Perhubungan Propinsi di Seluruh Indonesia
10. Ketua DPP ORGANDA

**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR : SK.1186/HK.402/DRJD/2002**

TENTANG

**PEMBERIAN SANKSI ADMINISTRATIF TERHADAP PELANGGARAN
YANG DILAKUKAN OLEH PENGUSAHA ANGKUTAN
PENUMPANG UMUM DALAM TRAYEK TETAP DAN TERATUR.**

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang** :
- a. bahwa dengan telah diterbitkannya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum telah diatur ketentuan mengenai sanksi administrasi terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pengusaha angkutan umum;
 - b. Bahwa sehubungan dengan huruf a, perlu ditetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Pemberian Sanksi Administratif terhadap Pelanggaran yang dilakukan oleh Pengusaha Angkutan Penumpang Umum;
- Mengingat** :
1. Undang – Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Ri tahun 1992 No. 49 Tambahan Lembaran Negara RI No. 3480);
 2. Peraturan Pemerintah RI No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara RI Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 3527);
 3. Keputusan Presiden No. 102 Tahun 2001 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen;
 4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum;
 5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 24 Tahun 2001 tentang Organisasi Tata Kerja Departemen Perhubungan.

MEMUTUSKAN

- Menetapkan** : **PEMBERIAN SANKSI ADMINISTRATIF TERHADAP PELANGGARAN YANG DILAKUKAN OLEH PENGUSAHA ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DALAM TRAYEK TETAP DAN TERATUR**

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam keputusan ini yang dimaksud dengan :

1. Angkutan Penumpang Umum adalah pemindahan orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan umum.
2. Perusahaan Angkutan Penumpang Umum adalah pengusaha yang menyediakan jasa angkutan orang dan/ atau barang dengan kendaraan umum di jalan.
3. Pemberi Izin adalah pejabat yang berwenang memberikan izin sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang LLAJ.

4. Petugas adalah Pegawai Negeri yang bertugas di bidang LLAJ yang sesuai dengan kualifikasi dan kemampuan dibidang angkutan jalan yang ditunjuk untuk melakukan pengawasan dan pemeriksaan terhadap angkutan penumpang umum dalam trayek tetap dan teratur.
5. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

BAB II

JENIS PELANGGARAN DAN DASAR HUKUM

Bagian Pertama Jenis Pelanggaran

Pasal 2

- (1) Penyelenggaraan angkutan penumpang umum di jalan harus memenuhi :
 - a. Persyaratan administrasi ;
 - b. Persyaratan pengoperasian.
- (2) Persyaratan pengoperasian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, meliputi :
 - a. Pelaksanaan pengoperasian;
 - b. Ketentuan tentang tarif;
 - c. Ketentuan tentang pelayanan.
- (3) Tidak terpenuhinya persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan pelanggaran yang dapat dikenakan sanksi.

Pasal 3

- (1) Jenis pelanggaran terhadap persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) huruf a meliputi :
 - a. tidak melaporkan apabila terjadinya perubahan kepemilikan perusahaan;
 - b. tidak melaporkan apabila terjadinya perubahan domisili perusahaan;
 - c. tidak melaporkan kegiatan operasional angkutan secara berkala;
 - d. tidak melaporkan pemindah tangan kartu pengawasan;
 - e. belum melunasi iuran wajib asuransi pertanggung jawaban kecelakaan;
 - f. tidak mengembalikan surat keputusan dan / atau kartu pengawasan setelah terjadi perubahan izin trayek.
- (2) Jenis pelanggaran terhadap pelaksanaan pengoperasian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf a, meliputi :
 - a. mengoperasikan kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
 - b. tidak dilengkapi dengan dokumen perjalanan yang sah yang terdiri dari Kartu Pengawasan, STNK, Buku Uji dan Tanda Uji Kendaraan Bermotor;
 - c. mengangkut penumpang melebihi kapasitas yang ditetapkan;
 - d. mengoperasikan kendaraan yang telah habis masa berlaku izin trayeknya;
 - e. melakukan kecerobohan pengoperasian kendaraan sehingga menimbulkan kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa;
 - f. menggurukan kartu pengawasan ganda;
 - g. mengoperasikan kendaraan cadangan tidak dilengkapi dengan kartu pengawasan kendaraan yang digantikan;
 - h. pengurangan/penambahan identitas kendaraan;
 - i. menggunakan izin insidental lebih dari satu kali perjalanan pulang pergi;
 - j. tidak mematuhi jadwal perjalanan yang tercantum pada kartu pengawasan;
 - k. tidak mematuhi waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi;
 - l. memperkerjakan awak kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan bukan merupakan pengemudi dari perusahaan yang bersangkutan;
 - m. tidak melayani trayek sesuai dengan izin trayek yang diberikan;
 - n. Menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada tempat yang telah ditentukan.

- (3) Pengenaan sanksi berdasarkan keputusan ini terhadap pelanggaran ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e, dan huruf g tidak menutup kemungkinan untuk diproses sebagai tindak pidana yang perlu ditetapkan oleh pengadilan.
- (4) Pelanggaran terhadap ketentuan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf b, yaitu pelanggaran terhadap tarif penumpang yang ditetapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang meliputi :
- a. besaran tarif penumpang umum kelas ekonomi, meliputi :
 - 1) tarif angkutan lintas batas negara;
 - 2) tarif AKAP;
 - 3) tarif AKDP;
 - 4) tarif angkutan kota;
 - 5) tarif angkutan perkotaan;
 - 6) tarif angkutan perdesaan;
 - 7) tarif angkutan perbatasan.
 - b. pelanggaran administrasi tarif angkutan penumpang umum kelas ekonomi, meliputi :
 - 1) tidak mengumumkan tarif berlaku ;
 - 2) tidak mencetak besaran tarif pada tiket ;
 - 3) mengenakan tarif tidak sesuai dengan yang diumumkan, tetapi masih diantara atau sama dengan tarif batas atas dan tarif batas bawah untuk angkutan antar kota.
 - c. pelanggaran administrasi tarif angkutan penumpang umum kelas non ekonomi, meliputi :
 - 1) tidak mengumumkan tarif berlaku ;
 - 2) tidak mencetak besaran tarif pada tiket ;
- (5) Pelanggaran terhadap ketentuan pelayanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf c meliputi :
- a. Tidak memelihara kebersihan dan kenyamanan kendaraan yang dioperasikan;
 - b. mengoperasikan kendaraan tidak sesuai dengan jenis pelayanan berdasarkan izin trayek yang dimiliki;
 - c. memperkerjakan awak kendaraan yang tidak dilengkapi dengan pakaian seragam dan/atau tidak menggunakan tanda pengenal perusahaan;
 - d. Tidak memberikan pelayanan sesuai dengan jenis pelayanan dan trayek yang ditentukan;

Bagian Kedua Dasar Hukum

Pasal 4

Pelanggaran terhadap ketentuan dalam Pasal 2 dan Pasal 3 dikenakan sanksi berdasarkan ketentuan :

- a. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 38, Pasal 41 dan Pasal 42;
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan;
 - 1) Pasal 26;
 - 2) Pasal 27;
 - 3) Pasal 35;
 - 4) Pasal 36;
 - 5) Pasal 40;
 - 6) Pasal 41;
 - 7) Pasal 46;
 - 8) Pasal 47;
 - 9) Pasal 48;
 - 10) Pasal 49;
- c. Keputusan Menteri Nomor KM: B4 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum.

BAB III

MEKANISME PELAPORAN PELANGGARAN

Pasal 5

- (1) Pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dapat diketahui melalui laporan atau informasi pelanggaran dari :
 - a. hasil pengawasan yang dilakukan oleh petugas lapangan;
 - b. laporan dari masyarakat termasuk media massa;
 - c. laporan dari perusahaan angkutan.
- (2) Laporan atau informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat hal-hal sebagai berikut :
 - a. waktu dan tempat kejadian;
 - b. jenis pelanggaran;
 - c. identitas kendaraan;
 - d. identitas perusahaan dan/ atau awak kendaraan;
 - e. korban pelanggaran, dalam hal terjadi kecelakaan;
 - f. identitas pelapor.
- (3) Laporan atau informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disampaikan selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari terhitung sejak hari kejadian kepada pejabat yang berwenang memberi izin untuk ditindak lanjuti sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku
- (4) Informasi yang tidak memuat ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak ditindak lanjuti, kecuali memperoleh data tambahan yang mendukung untuk diproses.

Pasal 6

- (1) Pejabat yang berwenang memberi izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) yaitu :
 - a. Direktur Jenderal, untuk angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota antar propinsi (AKAP) dan angkutan perkotaan yang trayeknya melebihi satu Propinsi;
 - b. Gubernur Kepala Daerah Propinsi, untuk angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan perkotaan yang trayeknya melebihi satu Daerah Kabupaten/Kota dalam satu Propinsi dan angkutan perbatasan yang trayeknya melebihi satu Daerah Kabupaten yang melebihi batas Propinsi;
 - c. Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta untuk angkutan dalam daerah khusus Ibu Kota Jakarta dan angkutan perkotaan yang trayeknya melebihi satu Daerah Kabupaten/Kota antar Propinsi;
 - d. Bupati untuk angkutan perdesaan dan angkutan perbatasan yang trayeknya melebihi satu Daerah Kabupaten dalam Propinsi;
 - e. Wali Kota, untuk angkutan kota.
- (2) Berdasarkan informasi pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 instansi yang berwenang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) melakukan analisis dan evaluasi yang digunakan sebagai dasar pengenaan sanksi administratif.
- (3) Hal-hal yang perlu dipertimbangkan dalam melakukan analisis dan evaluasi sebagai berikut :
 - a. jumlah korban (kalau ada);
 - b. jenis dan jumlah pelanggaran;
 - c. pengulangan pelanggaran;
 - d. jumlah kerugian yang timbul;
 - e. pelaku pelanggaran;
 - f. waktu dan lokasi kejadian;
 - g. penyebab pelanggaran;
 - h. kondisi (cuaca pada saat kejadian)

BAB IV

KLASIFIKASI PELANGGARAN
DAN PROSERS PENGENAAN SANKSIBagian Pertama
Klasifikasi Pelanggaran

Pasal 7

- (1) Pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 diklasifikasikan menjadi :
 - a. Pelanggaran ringan;
 - b. Pelanggaran sedang;
 - c. Pelanggaran berat.
- (2) Pelanggaran ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikenakan sanksi administrasi berupa tidak diperbolehkan memperluas izin trayek paling lama 24 (dua puluh empat) bulan dan berupa pembekuan izin trayek paling lama 13 (tiga belas) minggu atau peringatan tertulis.
- (3) Pelanggaran sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dikenakan sanksi administrasi pembekuan izin trayek sampai dengan paling lama 6 (enam) bulan dan penundaan perluasan izin trayek paling lama 24 (dua puluh empat) bulan.
- (4) Pelanggaran berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dikenakan sanksi administrasi berupa pencabutan izin trayek.
- (5) Klasifikasi pelanggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) secara rinci sebagaimana tercantum dalam lampiran keputusan ini.

Pasal 8

Apabila ada pengulangan pelanggaran sebagaimana dimaksud pada Pasal 7 dalam kurun waktu masih menjalani sanksi ringan dan sedang, melakukan pelanggaran lagi, maka sanksi yang dijatuhkan terhadap pelanggaran kedua ditambah dengan sisa sanksi yang masih dijalani.

Bagian Kedua
Proses Pengenaan Sanksi

Pasal 9

- (1) Pengenaan sanksi pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 dilakukan dengan cara :
 - a. tanpa menunggu putusan pengadilan; atau
 - b. menunggu putusan pengadilan.
- (2) Sanksi pelanggaran tanpa menunggu putusan pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan sanksi terhadap pelanggaran ringan dan sedang yang hanya memerlukan pembuktian sederhana.
- (3) Sanksi pelanggaran menunggu putusan pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan sanksi terhadap pelanggaran berat yang memerlukan pembuktiannya tidak sederhana.

Pasal 10

- (1) Proses pengenaan sanksi terhadap pelanggaran ringan dan sedang hanya memerlukan pembuktian sederhana tanpa menunggu putusan pengadilan dilakukan melalui proses pembinaan yang dilakukan dengan ketentuan memberikan teguran 1 (satu) kali dan dalam tenggang waktu 3 (tiga) bulan sejak teguran, melakukan pelanggaran atau tanpa ada perubahan menuju kebaikan langsung dikenakan sanksi

- (2) Proses pengenaan sanksi terhadap pelanggaran berat yang memerlukan pembuktian tidak sederhana dan menunggu putusan pengadilan dilakukan dengan ketentuan melalui proses peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan sebagai berikut :
- peringatan dilakukan dalam waktu yang tidak bersamaan sehingga dalam 1 (satu) bulan hanya boleh dilakukan peringatan 1 (satu) kali;
 - peringatan kedua dan peringatan ketiga dijatuhkan apabila melakukan pelanggaran yang sama maupun pelanggaran yang berbeda;
 - apabila dalam tenggang waktu peringatan pertama, peringatan kedua dan peringatan ketiga melakukan beberapa kali pelanggaran, maka pelanggaran kedua dan seterusnya merupakan akumulasi pelanggaran sehingga langsung dijatuhkan sanksi pembekuan setelah peringatan ketiga;
- (3) Jika sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c tidak diindahkan sampai habis masa berlakunya maka dilakukan pencabutan izin trayek.

Pasal 11

- Proses pengenaan sanksi administrasi terhadap pelanggaran yang memerlukan proses pembuktian dan menunggu putusan pengadilan, dilakukan pembekuan izin sementara.
- Apabila sudah ada putusan pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum tetap, maka sanksi yang dibenarkan menyesuaikan dengan isi putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum yang tetap.

BAB V

PERSYARATAN PETUGAS

Pasal 12

- Petugas yang melakukan analisis dan evaluasi dalam rangka penjatuhan sanksi, harus memenuhi persyaratan :
 - pendidikan minimal SLTA;
 - pengalaman di bidang lalu lintas dan angkutan jalan minimal 4 (empat) tahun;
 - pangkat / golongan minimal II b;
 - memiliki keahlian analisa dan evaluasi.
- Petugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditunjuk oleh pejabat pemberi izin.

BAB VI

LAIN-LAIN

Pasal 13

Dalam keadaan tertentu misalnya pada periode Angkutan Lebaran pemberian sanksi administratif terhadap pelanggaran yang ada dilakukan oleh pengusaha angkutan umum dalam trayek tetap dan teratur akan diatur tersendiri

Pasal 14

- Ketentuan keputusan ini dijadikan pedoman bagi daerah yang melaksanakan tugas di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- Dalam rangka pelaksanaan keputusan ini, daerah dapat menindak lanjuti dengan tetap berpedoman pada keputusan ini.

Pasal 15

Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan keputusan ini.

BAB VII

KETENTUAN PERALIHAN DAN PENUTUP

Pasal 16

- (1) Ketentuan tentang sanksi yang selama ini telah diberikan tetap dinyatakan berlaku sampai dengan selesai pengenaan sanksi.
- (2) Penjatuhan sanksi administrasi mulai berlaku 7 (tujuh) hari sejak tanggal ditetapkan.

Pasal 17

Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : Jakarta
Pada tanggal : 22 Nopember 2002

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

Ttd

Ir. ISKANDAR ABUBAKAR, M.Sc.
NIP. 120 092 889

SALINAN Surat Keputusan ini disampaikan kepada Yth. :

1. Menteri Perhubungan;
2. KAPOLRI;
3. Inspektur Jenderal Dephub;
4. Para Gubernur Kepala Daerah Propinsi di seluruh Indonesia;
5. Para Kepala Dinas Perhubungan / LLAJ seluruh Indonesia;
6. Ketua DPP ORGANDA