



SKRIPSI

**TANGGUNG JAWAB ATAS PERBUATAN MELAWAN HUKUM DARI
PERUSAHAAN OTOBUS “SANG ENGON” ATAS KERUGIAN YANG
DITIMBULKAN DARI KECELAKAAN BUS**

*THE LIABILITY OF THE TORT OF “SANG ENGON” BUS COMPANY
FOR THE DAMAGES RESULTED IN BUS ACCIDENT*

Oleh

**ADELINA CAESARANIE PRAYOGI
NIM 110710101246**

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2015**

SKRIPSI

**TANGGUNG JAWAB ATAS PERBUATAN MELAWAN HUKUM DARI
PERUSAHAAN OTOBUS “SANG ENGON” ATAS KERUGIAN YANG
DITIMBULKAN DARI KECELAKAAN BUS**

*THE LIABILITY OF THE TORT OF “SANG ENGON” BUS COMPANY
FOR THE DAMAGES RESULTED IN BUS ACCIDENT*

Oleh

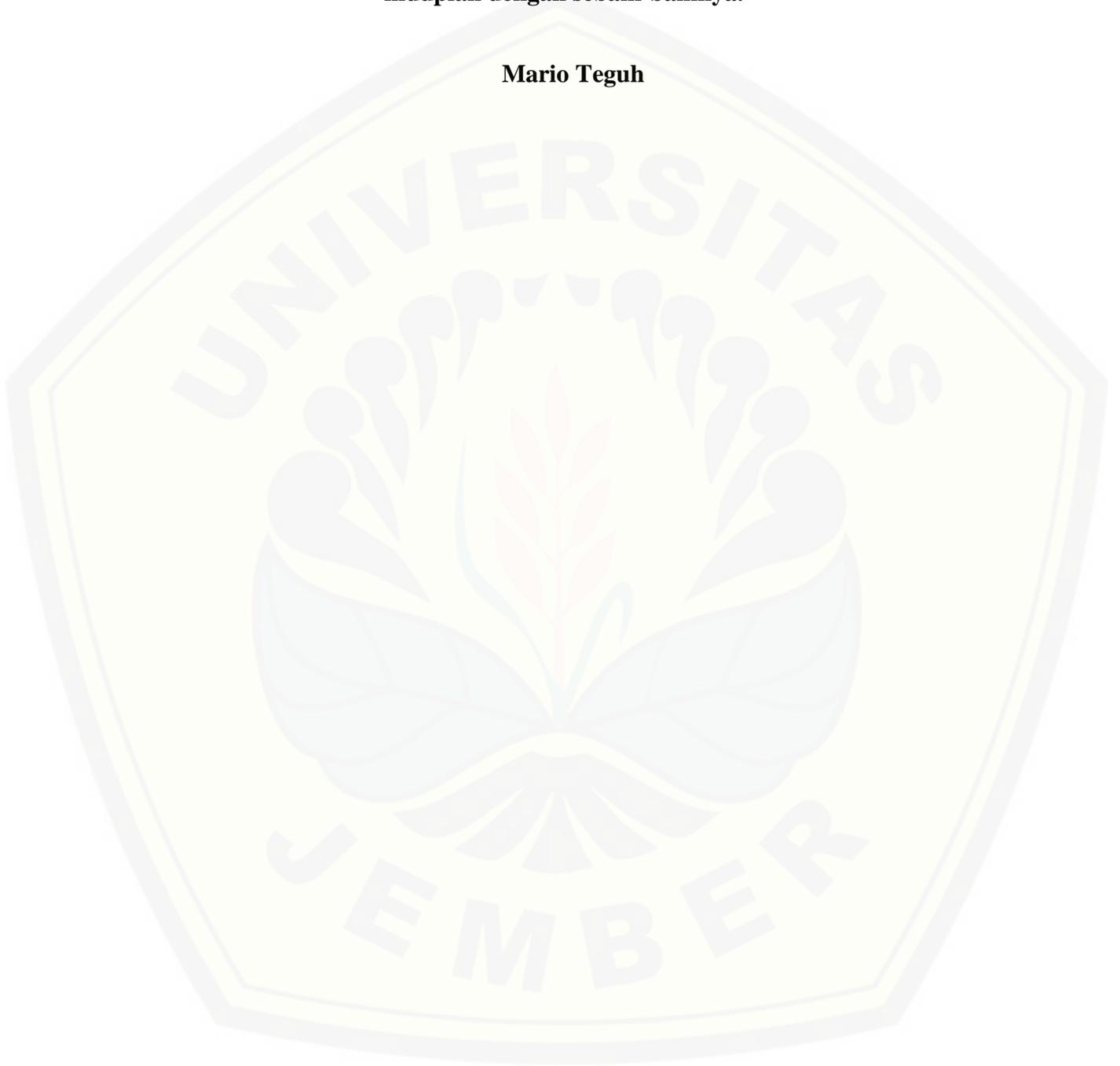
**ADELINA CAESARANIE PRAYOGI
NIM 110710101246**

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2015**

MOTTO

**“ Berhentilah mengkhawatirkan masa depan, syukurilah hari ini, dan
hiduplah dengan sebaik-baiknya. “**

Mario Teguh



PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Kedua orang tua saya tercinta Bapak Anang Soeprayogi, S.E dan Ibu Maria Magdalena yang telah membesarkan, merawat, dan mendidik saya dengan setulus cinta dan kasih sayangnya serta mensupport saya hingga sampai pada titik saat ini saya berdiri;
2. Almamater Fakultas Hukum Universitas Jember, yang selalu saya banggakan dan saya junjung tinggi;
3. Guru-guru saya sejak taman kanak-kanak sampai dengan sekolah menengah dan Dosen-Dosen Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah memberikan banyak ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.

PRASYARAT GELAR

SKRIPSI

**TANGGUNG JAWAB ATAS PERBUATAN MELAWAN HUKUM DARI
PERUSAHAAN OTOBUS “SANG ENGON” ATAS KERUGIAN YANG
DITIMBULKAN DARI KECELAKAAN BUS**

*THE LIABILITY OF THE TORT OF “SANG ENGON” BUS COMPANY
FOR THE DAMAGES RESULTED IN BUS ACCIDENT*

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Studi Ilmu Hukum (S1)
dan mencapai gelar Sarjana Hukum

Oleh:

ADELINA CAESARANIE PRAYOGI
NIM. 110710101246

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2015**

PERSETUJUAN

**SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI
TANGGAL 4 SEPTEMBER 2015**

**Oleh:
Pembimbing,**

**(Dr. DOMINIKUS RATO, S.H., M.Si)
NIP. 195701051986031002**

Pembantu Pembimbing,

**(EDI WAHJUNI, S.H., M.Hum)
NIP. 196812302003122001**

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul:

**TANGGUNG JAWAB ATAS PERBUATAN MELAWAN HUKUM DARI
PERUSAHAAN OTOBUS “SANG ENGON” ATAS KERUGIAN YANG
DITIMBULKAN DARI KECELAKAAN BUS**

*THE LIABILITY OF THE TORT OF “SANG ENGON” BUS COMPANY
FOR THE DAMAGES RESULTED IN BUS ACCIDENT*

Oleh :

ADELINA CAESARANIE PRAYOGI

NIM. 110710101246

Pembimbing,

Pembantu Pembimbing,

(Dr. DOMINIKUS RATO, S.H., M.Si)
NIP.195701051986031002

(EDI WAHJUNI, S.H., M.Hum)
NIP. 196812302003122001

Mengesahkan:

Kementerian Riset, Teknologi dan Pendidikan Tinggi

Universitas Jember

Fakultas Hukum

PenjabatDekan,

Dr. NURUL GHUFRON, S.H., M.H.
NIP. 197409221999031003

PENETAPAN PANITIA PENGUJI

Dipertahankan dihadapan Panitia Penguji pada:

Hari :Kamis

Tanggal : 17

Bulan : September

Tahun : 2015

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji :

Ketua,

Sekretaris,

I WAYAN YASA, S.H., M.H.
NIP. 196010061989021001

ISWI HARIYANI, S.H., M.H.
NIP. 196212161988022001

Anggota Penguji :

1. **Dr. DOMINIKUS RATO, S.H., M.Si.** :
NIP.195701051986031002

2. **EDI WAHJUNI, S.H., M.Hum.** :
NIP. 196812302003122001

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ADELINA CAESARANIE PRAYOGI

NIM : 110710101246

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul **TANGGUNG JAWAB ATAS PERBUATAN MELAWAN HUKUM DARI PERUSAHAAN OTOBUS “SANG ENGON” ATAS KERUGIAN YANG DITIMBULKAN DARI KECELAKAAN BUS** adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan pada institusi mana pun, dan bukan karya jiplakan. Saya bertanggungjawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 17 September 2015

Yang menyatakan,

ADELINA CAESARANIE PRAYOGI
NIM. 110710101246

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur ke hadirat Allah SWT, atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “TANGGUNG JAWAB ATAS PERBUATAN MELAWAN HUKUM DARI PERUSAHAAN OTOBUS “SANG ENGON” ATAS KERUGIAN YANG DITIMBULKAN DARI KECELAKAAN BUS”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan strata satu (S1) pada Jurusan Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Dominikus Rato, S.H., M.Si., selaku Dosen Pembimbing Utama dan Ketua Jurusan Bagian Hukum Perdata yang telah bersedia meluangkan waktu, pikiran, tenaga dan perhatian dalam membimbing serta memberikan pengarahan kepada Penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik;
2. Ibu Edi Wahjuni, S.H., M.Hum., selaku Dosen Pembimbing Anggota yang telah bersedia meluangkan waktu, pikiran, tenaga dan perhatian dalam membimbing serta memberikan pengarahan kepada Penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik;
3. Bapak I Wayan Yasa, S.H., M.H., selaku Ketua Penguji yang telah bersedia untuk menguji skripsi penulis dan memberikan pengarahan serta pengetahuan guna mencapai sempurnanya skripsi ini;
4. Ibu Iswi Hariyani, S.H., M.H., selaku Sekretaris Penguji yang telah bersedia untuk menguji skripsi penulis dan memberikan pengarahan serta pengetahuan guna mencapai sempurnanya skripsi ini;
5. Bapak Dr. Nurul Ghufron, S.H., M.H. selaku Penjabat Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember, Bapak Mardi Handono, S.H., M.H. selaku Pembantu Dekan II Fakultas Hukum Universitas Jember dan Bapak Iwan Rachmad Soetijono, S.H., M.H. selaku Pembantu Dekan III Fakultas Hukum Universitas Jember;

6. Ibu R.A Rini Anggraini, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan bimbingan dan arahan akademik selama masa perkuliahan;
7. Ibu Dr. Dyah Ochtorina Susanti S.H., M.Hum yang senantiasa memberikan bimbingan dan arahan selama perkuliahan;
8. Seluruh dosen Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah mengajari penulis berbagai ilmu dan pengetahuan dari awal hingga akhir perkuliahan dan sampai dengan penulisan skripsi ini;
9. Kedua orang tua saya tercinta Bapak Anang Soeprayogi, S.E dan Ibu Maria Magdalena yang telah mencurahkan segala usaha, dukungan dan doanya sebagai bukti cinta mereka kepada saya sampai kapanpun yang tidak akan pernah bisa saya balas;
10. Agra Verta Ardi Nugraha, S.H., yang sabarnya tingkat dewa, you are really my superhero and thank you for always make me as your first priority;
11. Sahabat-sahabatku seperjuangan, kakak ica, riri, winny, gabwol savilla, dania, tacik hayu, irrainbow, bella, selesaikan skripsimu nak eventhough we know that it is not easy.

Tiada kata yang bisa penulis katakan selain ucapan terimakasih yang setulus-tulusnya dan semoga Allah SWT senantiasa memberikan balasan pahala dan hidayahNya yang baik bagi kita semua. Semoga dengan adanya skripsi ini dapat memberikan perkembangan ilmu pengetahuan dan bermanfaat bagi semua pihak.

Jember, 17 September 2015

Penulis

RINGKASAN

Awalnya pengertian tentang perbuatan melawan hukum terbatas pada perbuatan yang melanggar peraturan tertulis saja yaitu Undang-Undang. Namun sejak dikeluarkannya Putusan Mahkamah Agung di negeri Belanda tahun 1919 maka didapatkan pengertian konkrit mengenai perbuatan melawan hukum, yaitu perbuatan yang tidak hanya melanggar peraturan tertulis saja yaitu Undang-Undang, tetapi juga pelanggaran terhadap kesusilaan atau kepantasan dalam pergaulan hidup bermasyarakat. Pengaturan tentang perbuatan melawan hukum terdapat dalam Pasal 1365 KUHPerduta yang mensyaratkan kepada pelaku perbuatan melawan hukum untuk mengganti kerugian yang timbul akibat dari perbuatannya. Salah satu unsur agar suatu perbuatan itu dapat dikatakan sebagai perbuatan melawan hukum adalah adanya unsur kesalahan dari pihak pelaku yang mana kesalahan dapat dikarenakan dari kesengajaan atau kelalaian. Kasus kecelakaan yang diangkat dalam skripsi ini adalah kasus kecelakaan yang disebabkan karena kelalaian sopir bus itu sendiri. Hasil olah TKP menyimpulkan bahwa sopir bus “Sang Engon” itu mengemudikan bus yang mengangkut rombongan pengajian dari Bojonegoro menuju Pekalongan dalam keadaan lelah yang berimbas pada kurangnya konsentrasi dan keseimbangan pada kemudi. Kelalaian dari pihak Perusahaan Otobus juga ikut mendukung terjadinya kecelakaan ini, yaitu dengan tidak menyediakan sopir pengganti seperti ketentuan yang sudah ditetapkan dalam Pasal 90 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, bahwa setiap perusahaan angkutan umum wajib memberlakukan pergantian pengemudi, ditambah lagi Perusahaan Otobus tersebut tetap bersedia menyewakan armada busnya walaupun ada kelebihan muatan.

Rumusan Masalah yang dikemukakan dalam skripsi ini adalah: *Pertama* mengenai apakah kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian sopir termasuk dalam kategori perbuatan melawan hukum?; *Kedua* bagaimana bentuk pertanggung jawaban Perusahaan Otobus “Sang Engon” dan sopir bus sebagai pengangkut atas kerugian yang timbul dari kecelakaan yang diakibatkan karena kelalaian sopir bus?

Tujuan penulisan skripsi ini ada 2 (dua), yaitu mengetahui dan memahami perbuatan melawan hukum yang terjadi dalam hal kecelakaan bus yang disebabkan oleh kelalaian sopir dan mengetahui dan memahami bentuk tanggung jawab yang dapat diberikan kepada korban akibat dari sebuah kecelakaan. Metode penulisan skripsi ini menggunakan tipe penelitian yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan. Adapun bahan hukum yang digunakan meliputi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer meliputi peraturan perundang-undangan yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, dan jurnal-jurnal hukum.

Kesimpulan yang dapat ditarik dari pembahasan dalam skripsi ini adalah kecelakaan yang terjadi akibat kelalaian sopir dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum. Contoh kasus kecelakaan yang dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum karena faktor kelalaian adalah sebuah kecelakaan yang menimpa bus “Sang Engon” yang mengangkut rombongan pengajian dari Bojonegoro menuju Pekalongan. Meskipun bukan merupakan penyebab utama, namun kelalaian Perusahaan Otobus yang tetap menyewakan armada busnya walaupun ada kelebihan muatan dalam hal ini juga menjadi faktor terjadinya kecelakaan. Bentuk tanggung jawab yang harus dilakukan yaitu mengganti kerugian berupa kewajiban menanggung biaya pengobatan dan kewajiban membantu ahli waris korban berupa biaya pemakaman tanpa menghilangkan tuntutan perkara pidananya seperti ketentuan Pasal 235 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan didasarkan pada ajaran Teori *Corporate Liability* maka Perusahaan Otobus wajib bertanggung jawab sepenuhnya kepada korban dan ahli waris korban. Namun untuk mengurangi resiko kerugian yang akan dialami oleh Perusahaan Otobus, maka antara Perusahaan Otobus dengan sopir dapat membuat perjanjian pribadi terlebih dahulu untuk membagi tanggung jawabnya.

Saran pertama ditujukan kepada sopir bus sebagai pengangkut, hendaknya lebih peduli terhadap keselamatan para penumpangnya. Hal tersebut dapat dilakukan dengan tindakan berupa beristirahat apabila merasa kelelahan. Saran kedua ditujukan kepada Perusahaan Otobus, hendaknya lebih tegas dalam menerapkan ketentuan mengenai pergantian pengemudi dan lebih memperhatikan ketentuan Undang-Undang dalam hal pemenuhan standar pelayanan minimal. Selain untuk alasan kenyamanan, kelebihan muatan dalam proses pengangkutan dapat menimbulkan terjadinya sesuatu yang tidak diinginkan.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL DEPAN.....	i
HALAMAN SAMPUL DALAM	ii
HALAMAN MOTTO	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
HALAMAN PRASYARAT GELAR	v
HALAMAN PERSETUJUAN	vi
HALAMAN PENGESAHAN	vii
HALAMAN PENETAPAN PANITIA PENGUJI	viii
HALAMAN PERNYATAAN	ix
HALAMAN UCAPAN TERIMA KASIH	x
HALAMAN RINGKASAN	xii
DAFTAR ISI.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penulisan.....	4
1.3.1 Tujuan Umum	4
1.3.2 Tujuan Khusus	4
1.4 Metode Penelitian	5
1.4.1 Tipe Penelitian.....	5
1.4.2 Pendekatan Masalah.....	5
1.4.3 Bahan Hukum.....	6
1.4.4 Analisa Bahan Hukum.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Perbuatan Melawan Hukum.....	9
2.1.1 Pengertian Perbuatan Melawan Hukum.....	9
2.1.2 Teori-Teori Perbuatan Melawan Hukum	13
2.2 Pengangkutan	16
2.2.1 Pengertian Pengangkutan	16

2.2.2	Asas-Asas dalam Pengangkutan	17
2.2.3	Para Pihak dalam Pengangkutan	19
2.3	Kelalaian	21
2.3.1	Pengertian Kelalaian	21
2.3.2	Unsur-Unsur Kelalaian.....	22
BAB III	PEMBAHASAN	27
3.1	Kecelakaan Yang Disebabkan Oleh Kelalaian Sopir Termasuk Dalam Kategori Perbuatan Melawan Hukum	27
3.2	Bentuk Pertanggung Jawaban Perusahaan Otobus “Sang Engon” dan Sopir Bus Sebagai Pengemudi Atas Kerugian Yang Timbul Dari Kecelakaan Yang Diakibatkan Karena Kelalaian Sopir Bus	41
BAB IV	PENUTUP.....	55
4.1.	Kesimpulan	55
4.2.	Saran	56
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

DAFTAR LAMPIRAN

Penyebab Kecelakaan Bus “Sang Engon” Telan 16 Jiwa di Semarang



BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keseragaman dalam penerjemahan *Onrechtmatige daad* belum tercapai sampai sekarang. Beberapa penulis mengartikan *onrechtmatige daad* dengan istilah yang berbeda-beda, seperti M.A. Moegni Djojodirdjo yang mengartikannya dengan “perbuatan melawan hukum” dan Wirjono Prodjodikoro yang menyebutnya sebagai “perbuatan melanggar hukum”, sebagaimana yang telah diungkapkan beliau sendiri dalam bukunya “Perbuatan Melanggar Hukum” beliau mengakui bahwa masih terdapat kemungkinan terjemahan lainnya misalnya “perbuatan menyalahi hukum” atau “perbuatan bertentangan hukum”.¹

Menurut Wirjono Prodjodikoro perkataan “perbuatan” dalam rangkaian kata-kata “perbuatan melanggar hukum” tidak hanya memiliki arti “positif” melainkan juga “negatif”, yakni orang yang dengan berdiam diri saja dapat dibidang melanggar hukum karena menurut hukum seharusnya ia bertindak. Perbuatan “negatif” yang dimaksud adalah bersifat “aktif” dan bukan “pasif”. Artinya, orang yang diam saja baru dapat dikatakan melanggar hukum kalau ia sadar bahwa dengan perbuatannya yang diam saja itu dapat menimbulkan kerugian bagi orang lain.²

Penulis lebih menyetujui istilah “perbuatan melawan hukum” seperti yang dipergunakan oleh M.A. Moegni Djojodirdjo. Beliau menerangkan di dalam bukunya “Perbuatan Melawan Hukum” bahwa di dalam istilah “melawan” terdapat kedua sifat aktif dan pasif. Kalau seseorang dengan sengaja melakukan perbuatan, dalam hal ini berarti melakukan gerakan yang mana dari gerakannya tersebut dapat mengakibatkan kerugian bagi orang lain maka nampaklah dengan jelas sifat aktif dari istilah “melawan”. Sebaliknya jika seseorang hanya berdiam saja padahal seharusnya dia bergerak untuk mencegah timbulnya suatu kerugian terhadap orang lain maka ia telah “melawan” tanpa harus menggerakkan badannya. Ini yang dimaksud sifat pasif dari istilah “melawan”. Beliau juga

¹ Wirjono Prodjodikoro, *Perbuatan Melanggar Hukum*, (Bandung: Mandar Maju, 2000), hlm.2

² *Ibid.*, hlm.2

berpendapat bahwa menurutnya, istilah “melanggar” yang digunakan oleh Wirjono Prodjodikoro hanya mencerminkan sifat aktifnya saja sedangkan sifat pasifnya diabaikan, karena seseorang dengan berdiam saja sedangkan ia harus melakukan sesuatu, dengan diam saja itu ia pada hakekatnya tidak melakukan perbuatan atau gerakan, sekalipun dengan diam saja maka ia telah bersalah.³

Perbuatan melawan hukum diatur dalam Buku III titel 3 Pasal 1365-1380 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (untuk selanjutnya disebut KUHPerdata) yaitu tentang perikatan yang timbul dari undang-undang. Pengaturan umum perbuatan melawan hukum dalam KUHPerdata terdapat dalam beberapa pasal saja yang secara normatif merujuk pada ketentuan Pasal 1365 KUHPerdata yang menyatakan “tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut.”. Pernyataan Pasal 1365 KUHPerdata tersebut lebih merupakan struktur norma daripada substansi ketentuan hukum yang sudah lengkap. Oleh karenanya substansi ketentuan Pasal 1365 KUHPerdata masih memerlukan tambahan materi dari pendapat para ahli hukum.

Berdasarkan ketentuan dalam Pasal 1365 KUHPerdata, maka suatu perbuatan melawan hukum harus mengandung unsur-unsur sebagai berikut:⁴

1. Adanya suatu perbuatan;
2. Perbuatan tersebut melawan hukum;
3. Adanya kesalahan dari pihak pelaku;
4. Adanya kerugian bagi korban;
5. Adanya hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian.

Perbuatan melawan hukum kerap terjadi di dalam kehidupan sehari-hari sebagai individu yang selalu hidup berorganisasi dan berinteraksi dengan individu lain. Salah satu bidang perdata yang dapat dijadikan objek perbuatan melawan hukum adalah bidang pengangkutan. Contohnya adalah kelalaian pengangkut saat melakukan pengangkutan sehingga menimbulkan kerugian terhadap barang/orang yang diangkut.

³Moegni Djojodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta: Pradnya Paramitha, 1979), hlm.13

⁴Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2010), hlm.10

Sebuah fakta hukum yang saya angkat dalam skripsi ini yaitu sebuah peristiwa kecelakaan bus “Sang Engon” yang mengangkut rombongan pengajian, terjadi di lingkaran tol Jangli Semarang, Jawa Tengah. Hasil olah Tempat Kejadian Perkara yang dilakukan sejak pagi oleh tim *Traffic Accident Analyst* (TAA) Ditlantas Polda Jateng sopir yang kelelahan itu melaju dengan kecepatan 115 km/jam dianggap telah melebihi batas kecepatan maksimal yang telah ditentukan oleh rambu-rambu jalan yaitu tidak lebih dari 60 km/jam. Sopir melewati tikungan pertama dan menyalip tiga mobil. Namun 200 meter berikutnya, sopir yang melaju dengan kecepatan tinggi itu tidak bisa mengurangi kecepatan. Gaya sentrifugal menyeret bus yang sudah mulai miring ke kanan hingga menabrak beton pembatas jalan.⁵

Berdasarkan kasus posisi tersebut, terdapat dua hal yang ingin dikaji dalam penulisan skripsi ini. Pertama, peristiwa kecelakaan maut seperti yang sudah penulis paparkan di atas disebabkan dari kelalaian sopir yang mengantuk tetapi tetap meneruskan perjalanan yang mengakibatkan kurangnya konsentrasi yang berimbas pada sistem kerja kemudi yang menjadi tidak stabil dan sopir tersebut melaju dengan kecepatan lebih dari batas kecepatan maksimal yang telah ditentukan dalam rambu-rambu. Terkait dengan hal ini, akan dikaji dari segi perbuatan melanggar hukumnya dari peristiwa kecelakaan di atas. Kedua, bus yang dikendalikan oleh sopir tersebut adalah bukan miliknya sendiri, melainkan milik Perusahaan Otobus tempat sopir tersebut bekerja. Selain itu, akan dikaji pula pihak mana yang wajib bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kecelakaan dan bentuk tanggung jawab yang akan diberikan kepada korban.

Penulis ingin membahas lebih dalam mengenai permasalahan seperti yang telah diuraikan di atas dalam karya ilmiah berbentuk skripsi dengan judul **“TANGGUNG JAWAB ATAS PERBUATAN MELAWAN HUKUM DARI PERUSAHAAN OTOBUS “SANG ENGON” ATAS KERUGIAN YANG DITIMBULKAN DARI KECELAKAAN BUS”**.

⁵<http://m.liputan6.com/news/read/2179177/ini-penyebab-kecelakaan-bus-sang-engon-telan-16-jiwa-di-semarang> diakses pada tanggal 21 Februari 2015, pukul 13.24 WIB.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka permasalahan yang akan dibahas sebagai berikut:

1. Apakah kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian sopir termasuk dalam kategori Perbuatan Melawan Hukum?
2. Bagaimana bentuk pertanggung jawaban Perusahaan Otobus “Sang Engon” dan sopir bus sebagai pengangkut atas kerugian yang timbul dari kecelakaan yang diakibatkan karena kelalaian sopir bus?

1.3 Tujuan Penulisan

Tujuan yang hendak dicapai dari penulisan karya ilmiah dalam bentuk skripsi ini dibedakan menjadi dua yaitu tujuan umum dan tujuan khusus:

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penulisan skripsi ini adalah:

1. Untuk memenuhi dan melengkapi salah satu persyaratan akademis sebagai tugas akhir guna memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember;
2. Untuk mengembangkan dan mengaplikasikan ilmu pengetahuan hukum yang diterima selama perkuliahan yang bersifat teoritis dalam praktek kehidupan masyarakat;
3. Untuk memberikan tambahan pemikiran dan wawasan yang bermanfaat bagi almamater khususnya mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Jember dan masyarakat pada umumnya.

1.3.2 Tujuan Khusus

Adapun tujuan khusus dari penulisan skripsi ini adalah:

1. Mengetahui dan memahami perbuatan melawan hukum yang terjadi dalam hal kecelakaan bus yang disebabkan oleh kelalaian sopir.
2. Mengetahui dan memahami mekanisme pertanggung jawaban dan bentuk tanggung jawab yang dapat diberikan akibat dari sebuah kecelakaan.

1.4 Metode Penelitian

Suatu penelitian ilmiah pasti membutuhkan metode penelitian yang efektif dan efisien. Metode penelitian pada suatu karya ilmiah merupakan faktor penting untuk menemukan jawaban atas pokok permasalahan yang ditentukan dan menjadi pedoman dalam penulisan hasil penelitian. Digunakannya metode penelitian yang tepat maka bertujuan agar mendapatkan hasil analisis yang mengandung kebenaran dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

Metode merupakan cara kerja berupa prosedur atau langkah-langkah untuk memperoleh hasil yang konkrit sampai pada tujuan dan menghasilkan kesimpulan yang sesuai dengan pembahasan pada pokok permasalahan. Penelitian hukum dilakukan untuk memecahkan isu hukum yang diajukan.⁶ Penelitian skripsi ini digunakan metode penelitian sebagai berikut:

1.4.1 Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah penelitian yuridis normatif, yakni dilakukan dengan cara mengkaji berbagai peraturan yang bersifat formal seperti Undang-Undang dan literatur-literatur yang bersifat konsep teoritis yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang menjadi pokok pembahasan.⁷

1.4.2 Pendekatan Masalah

Dalam penelitian hukum agar mendapatkan informasi mengenai isu yang sedang ditangani, maka diperlukan suatu pendekatan masalah agar menemukan jawaban yang benar dan efektif. Terdapat beberapa pendekatan masalah dalam penelitian hukum, yaitu pendekatan undang-undang (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).⁸

⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Prenadamedia Group, 2014), hlm.130

⁷ *Ibid.*, hlm.29

⁸ *Ibid.*, hlm.133

Pada penulisan skripsi ini, pendekatan masalah yang digunakan adalah Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yaitu menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang ditangani⁹ dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yaitu pendekatan yang beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum.¹⁰ Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) digunakan untuk menemukan aturan hukum untuk mengetahui bentuk tanggung jawab hukum yang harus dilakukan oleh perusahaan otobus atas kecelakaan yang ditimbulkan dari kelalaian sopir sebagai pengangkut. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) digunakan untuk mencocokkan peristiwa hukum yang ada dengan pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin untuk membangun suatu argumentasi hukum dalam memecahkan isu yang dihadapi.

1.4.3 Bahan Hukum

Bahan hukum adalah bagian terpenting untuk memecahkan isu hukum dan sekaligus memberikan preskripsi mengenai apa yang seyogianya diperlukan sumber-sumber penelitian.¹¹ Sumber-sumber penelitian hukum dapat dibedakan menjadi sumber-sumber penelitian yang berupa bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder. Penulisan dalam skripsi ini penulis menggunakan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

1.4.3.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang memiliki otoritas atau yang bersifat mengikat. Bahan hukum yang terdiri atas peraturan perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.¹²

Bahan hukum primer yang digunakan dalam penulisan skripsi ini, yaitu:
Landasan Perundang-Undangan:

⁹ Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi, *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2014), hlm.110

¹⁰ *Ibid.*, hlm.135

¹¹ Peter Mahmud Marzuki, 2014, *Op.Cit.*, hlm.48

¹² *Ibid.*, hlm.181

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- 3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025)

1.4.3.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Bahan hukum sekunder terdiri atas buku-buku teks yang ditulis para ahli hukum, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, pendapat para sarjana dan komentar atas putusan pengadilan.¹³ Pada penulisan skripsi ini bahan hukum sekunder yang digunakan oleh penulis adalah buku-buku teks hukum yang terkait dengan topik penelitian atau isu hukum yang ditangani.

1.4.4 Analisa Bahan Hukum

Dalam menganalisa bahan hukum agar memperoleh jawaban atas permasalahan dengan tepat dilakukan langkah-langkah sebagai berikut:¹⁴

- a. Mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminasi hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan;
- b. Pengumpulan bahan-bahan hukum dan sekiranya dipandang mempunyai relevansi juga bahan-bahan non hukum;
- c. Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan;
- d. Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum;
- e. Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun didalam kesimpulan.

¹³ Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi, *Op.Cit.*, hlm.52

¹⁴ Peter Mahmud Marzuki, 2014, *Op.Cit.*, hlm.143

Analisis yang digunakan dalam penulisan ini adalah berupa pengumpulan dan pengolahan bahan-bahan hukum yang disusun secara sistematis untuk mencari pemecahan atas isu hukum yang timbul, yaitu memberikan preskripsi mengenai apa yang seyogianya atas isu yang diajukan.¹⁵

Hasil analisis bahan hukum tersebut kemudian dibahas guna menghasilkan jawaban dan memberikan pemahaman terhadap permasalahan yang diajukan. Kemudian jawaban atas permasalahan tersebut ditarik suatu kesimpulan yang dilakukan dengan menggunakan metode deduktif. Penggunaan metode ini yaitu dengan cara analisis dari kesimpulan umum terlebih dahulu kemudian diuraikan menjadi fakta-fakta yang menjelaskan kesimpulan tersebut. Dengan demikian, metode deduktif dapat diartikan sebagai proses penarikan kesimpulan dari pembahasan mengenai permasalahan yang bersifat umum menuju permasalahan yang bersifat khusus.

Terkait dengan hal tersebut, beberapa isu hukum yang akan diidentifikasi dan menjadi pembahasan dalam penulisan ini adalah apakah kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian sopir termasuk dalam kategori perbuatan melawan hukum dan bagaimana bentuk pertanggung jawaban atas kerugian yang timbul dari kecelakaan yang diakibatkan karena kelalaian.

¹⁵Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi, *Op.Cit.*, hlm. 1 yang mengutip dari Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Yuridika Vol. 16, No. 1, Maret-April 2001, hlm.103

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perbuatan Melawan Hukum

2.1.1 Pengertian Perbuatan Melawan Hukum

Manusia adalah makhluk sosial yang dalam menjalankan kehidupannya selalu membutuhkan bantuan dari manusia lain. Demi terciptanya kehidupan yang selaras dan seimbang antara manusia yang satu dengan manusia yang lain maka terbentuklah hukum yang menjadi landasan berperilaku bagi manusia, namun tidak jarang perbuatan manusia itu menyimpang dari hukum yang telah ditetapkan.

Salah satu pasal dalam KUHPerdara yang menjadi acuan sekaligus secara normatif mengatur tentang perbuatan melawan hukum adalah Pasal 1365 KUHPerdara yang menyatakan “tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut.” Sesuai dengan isi Pasal 1365 KUHPerdara, maka yang dimaksud dengan perbuatan melawan hukum adalah perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang karena salahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Pengertian perbuatan melawan hukum menurut Subekti dan Tjitrosudibio adalah setiap perbuatan melawan hukum akan membawa kerugian bagi orang lain, oleh karenanya diwajibkan mengganti kerugian kepada orang yang dirugikan tersebut.¹⁶

Menurut Wirjono Prodjodikoro perbuatan melanggar hukum ialah suatu perbuatan yang mengakibatkan kegoncangan dalam neraca keseimbangan dari masyarakat, dan kegoncangan ini tidak hanya terjadi apabila peraturan-peraturan hukum dalam suatu masyarakat dilanggar (langsung), melainkan juga, apabila peraturan-peraturan kesusilaan, keagamaan dan sopan santun dalam masyarakat juga dilanggar (langsung).¹⁷

Istilah perbuatan melawan hukum dalam bahasa Belanda disebut *onrechtmatige daad* atau dalam bahasa Inggris disebut *tort*. *Tort* memiliki pengertian serupa dengan pengertian *onrechtmatige daad* dalam sistem hukum Eropa Kontinental. Kata *tort* berasal

¹⁶ Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2002), hlm.346

¹⁷ Wirjono Prodjodikoro, 2000, *Loc. Cit.*, hlm.7

dari kata latin "*torquere*" atau "*tortus*" dalam bahasa Perancis. Tujuan dibentuknya suatu sistem hukum yang dikenal dengan perbuatan melawan hukum ialah untuk tercapainya seperti pribahasa dalam bahasa Latin yang apabila diartikan ke dalam bahasa Indonesia berarti "semboyan hukum adalah hidup secara jujur, tidak merugikan orang lain dan memberikan orang lain haknya".¹⁸ Pada abad pertengahan ke-19, perbuatan melawan hukum mulai diperhatikan sebagai sebuah bidang hukum tersendiri, baik dinegara-negara Eropa Kontinental dengan istilah *onrechtmatige daad* atau dinegara-negara Anglo Saxon dengan istilah *tort*.

Istilah perbuatan melawan hukum memiliki beberapa definisi sebagai berikut:¹⁹

1. Tidak memenuhi sesuatu yang menjadi kewajibannya;
2. Semua perbuatan atau tidak berbuat sesuatu yang mengakibatkan timbulnya kerugian bagi orang lain;
3. Tidak memenuhi suatu kewajiban yang dibebankan oleh hukum dan dengan tidak memenuhi kewajibannya tersebut dapat dimintakan suatu ganti rugi;
4. Suatu kesalahan perdata terhadap suatu ganti kerugian yang bukan merupakan wanprestasi;
5. Perbuatan yang merugikan hak-hak orang lain yang diciptakan oleh hukum yang tidak terbit dari hubungan kontraktual;
6. Suatu perbuatan atau tidak berbuat sesuatu yang bertentangan dengan hukum dan karenanya suatu ganti rugi dapat dituntut oleh pihak yang dirugikan;
7. Perbuatan melawan hukum bukan suatu kontrak, seperti kimia yang bukan suatu fisika atau matematika.

Sebelum tahun 1919 pengadilan menafsirkan "melawan hukum" hanya sebagai pelanggaran dari pasal-pasal hukum tertulis (pelanggaran perundang-undangan yang berlaku), namun sejak tahun 1919 terjadi perkembangan dengan mengartikan "melawan hukum" tidak hanya sebatas perbuatan yang melanggar peraturan perundang-undangan tertulis saja melainkan juga mencakup atas setiap pelanggaran terhadap kesusilaan atau kepantasan dalam pergaulan hidup masyarakat. Secara klasik, yang dimaksud dengan "perbuatan" dalam istilah perbuatan melawan hukum adalah:²⁰

¹⁸ Munir Fuady, 2010, *Loc.Cit.*, hlm.2

¹⁹ *Ibid.*, hlm.3

²⁰ *Ibid.*, hlm.5

1. *Nonfeasance*, merupakan tidak berbuat sesuatu yang diwajibkan oleh hukum.
2. *Misfeasance*, merupakan perbuatan yang dilakukan secara salah, perbuatan mana yang merupakan kewajibannya atau merupakan perbuatan yang dia mempunyai hak untuk melakukannya.
3. *Malfeasance*, merupakan perbuatan yang dilakukan padahal pelakunya tidak berhak untuk melakukannya.

Sejak *Arrest* 1919, suatu perbuatan dapat dikatakan sebagai perbuatan melawan hukum apabila:²¹

1. Perbuatan yang melanggar hak subjektif orang lain.

Hak-hak subjektif berkenaan dengan perbuatan melawan hukum yang diakui oleh yurisprudensi ialah hak-hak pribadi seperti hak atas kebebasan, nama baik dan kehormatan, juga hak-hak harta kekayaan. Apabila kerugian disebabkan oleh sesuatu yang tidak langsung, maka perbuatan tersebut tidak dianggap melawan hukum dalam hal melanggar hak subjektif orang lain, akan tetapi melawan hukum karena bertentangan dengan norma kepatutan.

2. Perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum si pembuat.

Kewajiban hukum dalam putusan *Hoge Raad* ditafsirkan sebagai kewajiban menurut undang-undang. Melanggar kewajiban menurut undang-undang berarti tidak hanya undang-undang dalam arti formal, melainkan juga peraturan-peraturan hukum yang dikeluarkan oleh pemerintah.

3. Perbuatan yang bertentangan dengan kesusilaan yang baik.

Hingga sekarang belum ada yang dapat mengemukakan maksud dari kesusilaan baik secara tepat. Sesuatu yang dulu dianggap sebagai tindak susila, mungkin sekarang tidak. Hakimlah yang dapat memutuskan menurut pendapatnya untuk mengatasi masalah tersebut.

²¹ Rachmat Setiawan, *Tinjauan Elementer Perbuatan Melanggar Hukum*, (Bandung: Binacipta, 1991), hlm.12-14

4. Perbuatan yang bertentangan dengan kepatutan yang terdapat dalam masyarakat terhadap diri dan barang orang lain.

Setiap manusia harus menyadari bahwa ia adalah bagian dari anggota masyarakat dan karenanya dalam perbuatan dan tingkah laku harus memperhatikan kepentingan-kepentingan sesamanya.

Suatu perbuatan itu dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum apabila memenuhi unsur-unsur yang terdapat dalam Pasal 1365 KUHPerdara yaitu sebagai berikut:²²

1. Adanya suatu perbuatan.

Suatu perbuatan melawan hukum diawali oleh perbuatan dari si pelakunya. Umumnya diterima anggapan bahwa dengan perbuatan disini dimaksudkan, baik berbuat sesuatu maupun tidak berbuat sesuatu.

2. Perbuatan tersebut melawan hukum.

Perbuatan yang dilakukan tersebut haruslah melawan hukum. Sejak tahun 1919, unsur melawan hukum ini diartikan dalam arti yang seluas-luasnya, yakni bukan hanya melanggar Undang-Undang (hukum tertulis) tetapi juga melanggar norma-norma yang berlaku di masyarakat (hukum tidak tertulis).

3. Adanya kesalahan dari pihak pelaku.

Pihak pelaku agar dapat dikenakan Pasal 1365 KUHPerdara, undang-undang dan yurisprudensi mensyaratkan adanya unsur kesalahan dalam melaksanakan perbuatan tersebut. Suatu tindakan dianggap oleh hukum mengandung unsur kesalahan jika memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:

- a. Ada unsur kesengajaan;
- b. Ada unsur kelalaian;
- c. Tidak ada alasan pembeda atau alasan pemaaf (misalnya: *overmacht*, membela diri, tidak waras dll);

²² Dyah Ochtorina Susanti, *Materi Kuliah Perbuatan Melawan Hukum*. Diberikan pada tanggal 11 Mei 2014.

4. Adanya kerugian bagi korban.

Kerugian karena perbuatan melawan hukum disamping kerugian materiil, yurisprudensi juga mengakui konsep kerugian immateriil, yang juga akan dinilai dengan uang.

5. Adanya hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian.

Hubungan kausal antara perbuatan yang dilakukan dengan kerugian yang terjadi juga merupakan syarat dari suatu perbuatan melawan hukum.

Berdasarkan uraian di atas, pengertian perbuatan melawan hukum telah mengalami perkembangan sehingga membuat jelas bahwa melawan hukum bukan hanya perbuatan yang bertentangan dengan hukum tertulis yakni perbuatan yang bertentangan dengan hak subjektif orang lain dan perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukumnya sendiri, melainkan juga perbuatan yang bertentangan dengan hukum tidak tertulis yakni kesusilaan baik dan sikap berhati-hati yang harus diindahkan dalam pergaulan masyarakat.

2.1.2 Teori-Teori dalam Perbuatan Melawan Hukum

Labovitz dan Hagedorn mendefinisikan teori sebagai ide pemikiran teoritis yang mereka definisikan sebagai menentukan bagaimana dan mengapa variabel-variabel dan pernyataan hubungan dapat saling berhubungan.²³ Terdapat dua teori yang menggolongkan suatu perbuatan termasuk perbuatan melawan hukum atau bukannya yaitu Teori *schutznorm* dan teori *res ipsa loquitur*, berikut penjelasannya.

1. Teori *Schutznorm*

Teori relativitas berasal dari hukum Jerman yang dibawa ke negeri Belanda oleh Gelein Vitringa.²⁴ Kata “*schutz*” secara harfiah berarti “perlindungan”, sehingga dengan istilah “*schutznorm*” secara harfiah berarti “norma perlindungan”. Teori relativitas atau *schutznorm theory* merupakan pembatasan dari ajaran yang luas tentang perbuatan melawan hukum. Teori ini mengajarkan agar seseorang dapat dimintakan tanggung jawabnya karena telah

²³ <http://id.wikipedia.org/wiki/Teori> diakses pada tanggal 10 Maret 2015, pukul 17.00 WIB.

²⁴ Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta: Program Pascasarjana FHUI, 2003), hlm. 36

melakukan perbuatan melawan hukum, maka tidak cukup hanya menunjukkan adanya hubungan kausal antara perbuatan yang dilakukan dengan kerugian yang timbul. Akan tetapi perlu juga ditunjukkan bahwa norma atau peraturan yang dilanggar tersebut dibuat memang untuk melindungi (*schutz*) terhadap kepentingan korban yang dilanggar.²⁵ Contoh penerapan teori ini dapat dilihat pada keputusan *Hoge Raad* (Mahkamah Agung) Belanda tanggal 17 Januari 1958.²⁶ *Schutznorm theory* (teori relativitas) tidak hanya mengenai norma hukum yang diatur dalam undang-undang saja tetapi juga hukum yang tidak tertulis seperti norma kepatutan, norma kesusilaan dan sebagainya.

Berdasarkan penafsiran luas tersebut di atas, pelanggaran hukum perdata tidak saja meliputi pelanggaran terhadap undang-undang tetapi meliputi pula pelanggaran terhadap hukum tidak tertulis yang berlaku dalam masyarakat. Melanggar hak subjektif orang lain dan melanggar kewajiban hukum pelaku merupakan pelanggaran yang tercakup dalam undang-undang sedangkan bertentangan dengan kesusilaan dan kepatutan merupakan pelanggaran terhadap hukum tidak tertulis. Setelah adanya *Arrest* tanggal 31 Januari 1919, pengadilan-pengadilan selalu menganut penafsiran luas mengenai perbuatan melawan hukum.

2. Teori *Res Ipsa Loquitur*

Doktrin *res ipsa loquitur* dalam bahasa Inggris berarti *the thing speaks for it self* yang dalam bahasa Indonesia terjemahan harafiahnya adalah “benda tersebut yang berbicara” hanya berlaku terhadap kasus-kasus perbuatan melawan hukum dalam bentuk kelalaian. Doktrin *res ipsa loquitur* merupakan suatu doktrin dalam bidang pembuktian perdata yang menentukan bahwa pihak korban dari

²⁵ M.A. Moegni Djojodirdjo, 1979, *Loc. Cit.*, hlm.106

²⁶ Munir Fuady, *Op.Cit.*, hlm.14. Dalam kasus ini, seseorang telah bertindak sebagai dokter gadungan dengan bertindak dan membuka praktik seolah-olah sebagai seorang dokter sungguhan. Oleh karena praktik dokter gadungan, maka sejumlah dokter yang membuka praktik di sekitar praktik dokter gadungan tersebut menderita kerugian berupa berkurang penerimaannya. Dalam kasus ini unsur melanggar hukumnya terlihat dengan jelas karena memang ada peraturan yang melarang orang yang bukan dokter berpraktik sebagai dokter. Selain itu juga jelas terbukti bahwa karena tindakannya melakukan praktik dokter gadungan, para dokter di sekitar tempat praktiknya telah berkurang pendapatannya. Akan tetapi dengan menggunakan teori *schutznorm*, *Hoge Raad* menolak gugatan ganti rugi tersebut dengan alasan bahwa peraturan yang melarang orang yang bukan dokter untuk berpraktik sebagai dokter mempunyai tujuan untuk melindungi masyarakat yang akan menjadi korban dari praktek dokter ilegal tersebut bukan untuk melindungi pendapatan dari dokter-dokter yang berpraktik di sekitarnya.

suatu perbuatan melawan hukum dalam bentuk kelalaian pada kasus-kasus tertentu tidak perlu membuktikan adanya unsur kelalaian dari pihak pelaku, tetapi cukup dengan menunjukkan fakta yang terjadi dan menarik sendiri kesimpulan bahwa pihak pelaku kemungkinan besar melakukan perbuatan melawan hukum tersebut, bahkan tanpa perlu membeberkan bagaimana pihak pelakunya berbuat sehingga menimbulkan perbuatan melawan hukum tersebut. Jadi, doktrin *res ipsa loquitur* sebenarnya merupakan semacam bukti sirkumstansial yang berarti bukti tentang suatu fakta atau sejumlah fakta yang mana dari fakta-fakta tersebut dapat ditarik kesimpulan yang masuk akal.²⁷ Pihak yang mengajukan gugatan perdata dalam hal ini adalah pihak korban dari perbuatan melawan hukum yang harus membuktikan banyak hal termasuk membuktikan adanya kesalahan dari pelaku jika perbuatan melawan hukum tersebut merupakan kelalaian atau kesengajaan. Terkait dengan itu, untuk itulah sudah sejak lama hukum memperkenalkan doktrin *res ipsa loquitur* yang membantu pihak korban (penggugat) untuk membuktikan kasusnya tersebut.

Berikut adalah contoh kasus dalam penerapan doktrin *res ipsa loquitur*, yaitu seorang pejalan kaki (korban) berjalan melewati sebuah toko milik pelaku perbuatan melanggar hukum. Tiba-tiba satu kaleng besar cat putih tumpah dari atas toko dan mengenai pejalan kaki tersebut. Tidak diketahui karena kecerobohan siapa, cat tersebut tumpah dan diketahui secara jelas bahwa cat tersebut berasal dari sebelah atas toko itu. Pihak korban hanya dapat membuktikan bahwa tumpahan cat tersebut berasal dari sebelah atas toko, tetapi tidak dapat membuktikan siapa yang menumpahkan cat tersebut.²⁸

Terkait dengan itu, tidak mungkin meminta orang-orang di dalam toko tersebut untuk menjadi saksi karena walaupun ada, mereka adalah orang-orangnya pemilik toko yang dalam hal ini merupakan pihak lawan dari korban. Pada kasus ini dengan menerapkan doktrin *res ipsa loquitur*, pihak korban tidak perlu membuktikan siapa yang lalai atau siapa yang dalam kenyataan benar-benar melakukan perbuatan melawan hukum. Cukup dengan menunjukkan fakta bahwa

²⁷ *Ibid.*, hlm.99

²⁸ *Ibid.*, hlm.101

cat tersebut memang berasal dari sebelah atas toko yang sepenuhnya dikuasai (dalam kontrol) pihak pemilik toko, dan dalam hal tumpahnya cat tersebut biasanya (menurut kelaziman) mestinya ada yang melakukan atau setidaknya tidaknya ada yang lalai sehingga cat tersebut tumpah. Oleh karena itu pemilik toko dianggap telah melakukan perbuatan melawan hukum, dalam hal ini ia dianggap telah melakukan kelalaian.

Doktrin *res ipsa loquitur* bertujuan untuk mencapai keadilan bagi pihak korban yang kesulitan dalam membuktikan adanya unsur kelalaian pada kasusnya. Sangat tidak adil apabila bukti-bukti dari perbuatan melawan hukum cukup baik aksesnya kepada pelaku, namun pihak korban yang harus menanggung sendiri akibat dari perbuatan yang sebenarnya merupakan kelalaian dari pihak lain.

2.2 Pengangkutan

2.2.1 Pengertian Pengangkutan

Pengangkutan memegang peranan yang sangat penting dalam kehidupan manusia. Demikian juga halnya dalam dunia perdagangan, bahkan pengangkutan memegang peranan yang mutlak sebab tanpa pengangkutan perusahaan akan mengalami kesulitan untuk dapat berjalan. Pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang vital dalam kehidupan masyarakat. Setiap kegiatan yang dilakukan masyarakat membutuhkan pengangkutan. Menurut Pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, yang dimaksud dengan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Menurut H.M.N Purwosutjipto tentang pengangkutan, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan suatu pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.²⁹ Pendapat lain

²⁹ H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3*, (Jakarta: Djambaran, 1995), hlm.2

dikemukakan oleh Abdulkadir Muhammad bahwa menurutnya, pengangkutan adalah kegiatan pemuatan ke dalam alat pengangkut, pemindahan ke tempat tujuan dengan alat pengangkut, dan penurunan/pembongkaran dari alat pengangkut baik mengenai penumpang ataupun barang.³⁰

Pengertian pengangkutan tidak diatur di dalam KUHPerdara namun sumber-sumber definisi tentang hukum pengangkutan dapat dijumpai pada Titel ke V Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), disana dapat dijumpai definisi-definisi mengenai perjanjian pemuatan menurut waktu dan menurut perjalanan, termuat dalam Pasal 453 ayat 1 dan ayat 2 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Perjanjian-perjanjian ini memang merupakan perjanjian pengangkutan, walaupun agak khusus. Buktinya ialah dalam Pasal 466 dan Pasal 521 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) sendiri, dalam pasal-pasalmana antara lain dicantumkan pengangkutan di dalam pengertian titel-titel berturut-turut V A dan V B ini ialah dia yang mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang (penumpang) berdasarkan perjanjian pemuatan menurut waktu atau menurut perjalanan atau berdasarkan perjanjian lain.³¹

Berdasarkan uraian di atas, pengangkutan merupakan suatu aktivitas yang tidak pernah lepas dari kehidupan manusia. Pengangkutan dilaksanakan demi mencukupi kebutuhan manusia yang semakin hari semakin bermacam-macam jenisnya. Perjanjian pengangkutan dibutuhkan untuk mengikat pihak pengangkut dan pengirim untuk sama-sama melakukan kewajibannya atas objek angkutan.

2.2.2 Asas dalam Pengangkutan

Asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu asas yang bersifat publik dan bersifat perdata.

³⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: Citra Aditya Bhakti, 1998), hlm.13

³¹ Sutiono Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1991), hlm.6

Asas-asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan dan pihak pemerintah (penguasa).

Menurut ketentuan Pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, asas-asas pengangkutan yang bersifat publik adalah sebagai berikut:

1. Asas Transparan
Adanya keterbukaan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas dan jujur.
2. Asas Akuntabel
Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggung jawabkan.
3. Asas Berkelanjutan
Penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Asas Partisipatif
Pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Asas Bermanfaat
Semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
6. Asas Efisien dan Efektif
Pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap Pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.
7. Asas Seimbang
Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggara.
8. Asas Terpadu
Penyelenggara pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesaling bergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi Pembina.

9. Asas Mandiri

Upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Terdapat suatu hubungan hukum antara pihak pengangkut dan penumpang di dalam kegiatan pengangkutan yang mana dilandaskan pada asas-asas hukum bersifat perdata sebagai berikut:³²

1. Konsensual

Pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Tapi untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen angkutan.

2. Koordinatif

Pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar. Tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang/pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.

3. Campuran

Pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

4. Retensi

Pengangkutan tidak menggunakan hak retensi. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkutan hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

³² Sutiono Usman Adji, dkk, 1991, *Ibid.*, hlm.19

5. Pembuktian dengan Dokumen

Setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa tiket/karcis penumpang.

Berdasarkan uraian asas perdata hukum pengangkutan di atas, jiwa dari perjanjian pengangkutan ini sama dengan perjanjian pada umumnya yaitu asas konsensual. Asas konsensual terletak pada Pasal 1320 KUHPerdara pada poin pertama yang mana menyatakan “Sepakat bagi mereka yang mengikatkan dirinya”, tanpa adanya asas ini perjanjian tidak akan terwujud karena sepakat merupakan ungkapan persetujuan antara para pihak yang akan melakukan atau membuat suatu perjanjian.

2.2.3 Para Pihak dalam Pengangkutan

Di dalam perjanjian pengangkutan terdapat pihak-pihak yang mendukung akan terselenggaranya suatu pengangkutan. Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan ialah pengirim, ekspediter, pengangkut, dan penerima.³³

1. Pengirim

Definisi pengirim secara umum tidak diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (untuk selanjutnya disebut dengan KUHD) tetapi dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut.

2. Ekspediter

Definisi ekspediter terdapat dalam Pasal 86 KUHD yang menyatakan “Ekspediter adalah orang yang pekerjaannya menjadi tukang menyuruhkan kepada orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan lainnya, melalui daratan atau perairan.”

³³ Sutiono Usman Adji, dkk, 1991, *Ibid.*, hlm.46-58

3. Pengangkut

Definisi pengangkutan secara umum tidak dijumpai dalam KUHD, tetapi definisi pengangkut dapat diambil dari pengertian pengangkut pada pengangkutan niaga, yaitu pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang.

4. Penerima

Penerima adalah pengirim yang dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Selain itu, dari dokumen pengangkutan juga dapat diketahui bahwa penerima adalah pembeli. Jadi, penerima berposisi atas nama pengirim yang dapat berstatus badan hukum dan juga bukan badan hukum.

Berdasarkan uraian di atas perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian timbal-balik dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ketempat tujuan tertentu, dan pengirim membayar biaya atau ongkos angkutan yang telah disepakati bersama dalam perjanjian yang mereka buat.

2.3 Kelalaian

2.3.1 Pengertian Kelalaian

Kelalaian bukanlah suatu perbuatan melanggar hukum apabila kelalaian tersebut tidak menimbulkan kerugian orang lain. Namun apabila kelalaian tersebut menimbulkan kerugian orang lain maka kelalaian dapat digolongkan menjadi perbuatan melanggar hukum. Secara definitif, definisi kelalaian tidak diatur didalam Undang-Undang manapun. Definisi kelalaian dapat ditemukan dengan pendekatan konseptual yaitu dengan mengkaji pendapat dari para ahli hukum, dan dalam memori penjelasan/MvT (*Memorie van Toelichting*) hanya dikatakan bahwa kelalaian terletak antara sengaja dan kebetulan.³⁴

Arrest H.R tanggal 3 Februari 1913 juga menyebutkan bahwa kealpaan atau kelalaian adalah meliputi juga tindakan yang sangat tidak hati-hati, lengah, khilaf sehingga terjadinya peristiwa dan timbulnya akibat yang tidak diduga

³⁴ Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2010), hlm.114

sebelumnya oleh pelaku. Jadi, suatu akibat yang timbul dari perbuatan pelaku semata-mata bukan bermaksud untuk menghendaki adanya akibat tersebut, melainkan tindakan yang dilakukannya tidak hati-hati sehingga timbul akibat yang tidak diinginkan.

Beberapa ahli hukum juga memberikan definisi mengenai kelalaian diberbagai literatur adalah sebagai berikut:

Menurut Van Hamel mengartikan kealpaan atau kelalaian adalah penduga-duga, tidak mengadakan penghati-hatian sebagaimana yang diharuskan menurut hukum.³⁵ Seperti Van Hamel, Simons juga mempunyai pendapat tentang kealpaan atau kelalaian. Menurutnya, kealpaan itu terdiri atas dua bagian yaitu tidak berhati-hati melakukan suatu perbuatan, disamping dapat menduga akibat perbuatan itu.³⁶

Berdasarkan uraian para ahli hukum tentang definisi kelalaian, kurangnya penghati-hatian dalam melakukan suatu perbuatan menjadi pemicu utama munculnya kerugian yang tidak disangka-sangka akibat dari kelalaian itu sendiri. Dalam banyak situasi kewajiban berhati-hati itu diakui adanya, misalnya kewajiban seorang pemakai jalan raya terhadap orang lain, dan kewajiban seorang majikan terhadap para pekerjanya.

2.3.2 Unsur-Unsur Kelalaian

Pada dasarnya kelalaian berawal dari sikap kurang berhati-hati yang kemudian menimbulkan dampak yang tidak diinginkan. Perbuatan melanggar hukum dengan unsur kelalaian berbeda dengan unsur kesengajaan. Pada unsur kesengajaan, ada niat yang diwujudkan dalam bentuk rencana yang sempurna dari pihak pelaku untuk menimbulkan kerugian tertentu bagi korban atau mengetahui secara pasti bahwa akibat dari perbuatannya tersebut akan terjadi. Pada unsur kelalaian, tidak ada niat dalam hati pihak pelaku untuk menimbulkan kerugian dan semata-mata akibat itu terjadi karena kurangnya penghati-hati.

³⁵ Sunardi dan Fani Tanuwijaya, *Tindak Pidana Terhadap Nyawa dan Badan*, (Malang: Fakultas Hukum UNISMA, 2001), hlm.1

³⁶ *Ibid.*, hlm.53

Unsur kelalaian adalah sebagai berikut:³⁷

- a. Adanya suatu perbuatan atau mengabaikan sesuatu yang seharusnya dilakukan.
- b. Adanya suatu kewajiban untuk berhati-hati.
- c. Tidak dijalankan kewajiban kehati-hatian tersebut.
- d. Adanya kerugian bagi orang lain.
- e. Adanya hubungan kausal antara perbuatan atau tidak melakukan perbuatan dengan kerugian yang timbul.

Berdasarkan pemaparan di atas, yang dimaksud dengan kealpaan atau kelalaian adalah pelaku tidak bermaksud untuk melanggar ketentuan Undang-Undang, tetapi ia tidak mengindahkan larangan itu. Ia alpa, lalai, teledor dalam melakukan perbuatan tersebut. Jadi, dalam kelalaian pelaku kurang mengindahkan larangan sehingga tidak berhati-hati dalam melakukan sesuatu perbuatan yang dapat menimbulkan keadaan yang dilarang.

2.4 Tanggung Jawab Hukum

2.4.1 Pengertian Tanggung Jawab Hukum

Tanggung jawab hukum dalam hukum perdata berupa tanggung jawab seseorang terhadap perbuatannya yang melanggar hukum. Pelanggaran terhadap peraturan-peraturan tidak tertulis juga merupakan perbuatan melanggar hukum. Ketentuan perundang-undangan dari perbuatan melanggar hukum bertujuan untuk melindungi dan memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan.³⁸ Tanggung jawab merupakan kewajiban yang harus dipikul sebagai akibat dari perbuatan pihak yang berbuat. Tanggung jawab dalam kamus hukum ada dua istilah yang menunjuk pada pertanggung jawaban, yaitu *liability* dan *responsibility*. *Liability* merupakan istilah hukum yang luas, yang menunjuk hampir semua karakter resiko atau tanggung jawab, yang pasti yang bergantung atau yang mungkin meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang. *Responsibility* berarti hal yang dapat dipertanggung jawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan,

³⁷ Munir Fuady, 2010, *Op.Cit.*, hlm.73

³⁸ Komariah, *Hukum Perdata*, (Malang: Universitas Muhammadiyah Malang, 2001), hlm.12

ketrampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Jadi, dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah *liability* menunjuk pada pertanggung jawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggung jawaban politik.³⁹

Seorang ahli hukum perdata, Ridwan Halim mendefinisikan tanggung jawab hukum sebagai sesuatu yang harus dilakukan setelah melakukan suatu perbuatan atau peran, baik peranan itu merupakan hak dan kewajiban ataupun kekuasaan. Secara umum tanggung jawab hukum diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan sesuatu atau berperilaku menurut cara tertentu tidak menyimpang dari peraturan yang telah ada.⁴⁰

Dalam hal pengangkutan, tanggung jawab pengangkut terdapat pada:

1. Pasal 91 KUHD

Pengangkut dan nahkoda harus menanggung semua kerusakan yang terjadi atas barang angkutan kecuali karena cacat bawaan pada barang angkutan, akibat *overmacht*, dan kesalahan/kelalaian pengirim/ekspediter.

2. Pasal 468 KUHD

Pengangkut wajib menjaga keselamatan barang yang diangkutnya dan wajib mengganti rugi atas segala kerusakan terhadap barang angkutan kecuali dapat dibuktikan bahwa kerusakan tersebut dikarenakan oleh suatu malapetaka atau keadaan memaksa.

3. Pasal 234 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi.

³⁹ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen, Edisi Revisi*. (Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia, 2006), hlm.73-74

⁴⁰ Khairunnisa, *Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, (Medan: Pasca Sarjana, 2008), hlm.4

4. Pasal 1236 KUHPerdato

Pengangkut wajib memberi ganti biaya, kerugian dan bunga bila ia tidak mampu menyerahkan atau merawat barang angkutan.

5. Pasal 1246 KUHPerdato

Biaya ganti rugi dan bunga, yang boleh dituntut penerima, terdiri atas kerugian yang telah dideritanya dan keuntungan yang akan diperolehnya, tanpa mengurangi pengecualian.

Berdasarkan pemaparan di atas, pengangkut memegang tanggung jawab yang besar akan keselamatan barang-barang yang diangkutnya mulai dari barang angkutan akan diangkut sampai barang angkutan telah dipastikan selamat sampai tempat tujuan. Pengangkut wajib membayar ganti rugi bila terjadi sesuatu hal yang menyebabkan kerusakan pada barang angkutan selama dalam proses pengangkutan kecuali bila dapat dibuktikan bahwa kerusakan pada barang angkutan karena keadaan memaksa selama proses pengangkutan.

2.4.2 Bentuk-Bentuk Tanggung Jawab Hukum

Bentuk tanggung jawab perbuatan melawan hukum yang bertolak ukur pada pengaturan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang berlaku di Indonesia juga berlaku di negara-negara Eropa Kontinental ialah sebagai berikut:⁴¹

1. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian), sebagaimana yang terdapat dalam Pasal 1365 KUHPerdato yang menyatakan bahwa “Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan menyebabkan kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menyebabkan kerugian wajib mengganti rugi.”
2. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan, khususnya unsur kelalaian, sebagaimana terdapat dalam Pasal 1366 KUHPerdato yang menyatakan bahwa “Setiap orang bertanggung jawab, bukan hanya atas kerugian yang ditimbulkan karena perbuatan-perbuatannya, melainkan juga atas kerugian yang ditimbulkan karena kelalaian atau kesembronoannya.”

⁴¹ Munir Fuady, 2010, *Op.Cit.*, hlm.3

3. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) dalam arti yang sangat terbatas ditemukan dalam Pasal 1367 KUHPerdara yang menyatakan bahwa “Seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan karena kesalahannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang ditimbulkan dari perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.”

Berdasarkan uraian di atas, tanggung jawab tidak hanya dilakukan atas kerugian yang timbul karena kelalaian atau kesembronan diri sendiri, melainkan juga atas kerugian yang ditimbulkan dari orang-orang yang menjadi tanggung jawab kita, seperti orangtua dan wali atas anak-anak yang belum dewasa, majikan atas pelayannya dan guru atau kepala tukang yang bertanggung jawab atas murid-murid atau tukang-tukangnya.

BAB 3. PEMBAHASAN

3.1 Kecelakaan Yang Disebabkan Oleh Kelalaian Sopir Termasuk Dalam Kategori Perbuatan Melawan Hukum

Adanya kehendak dalam diri seseorang untuk mencari perumusan daripada perbuatan melawan hukum dalam Pasal 1365 KUHPerdara, maka perbuatan itu adalah sia-sia. Hal ini dikarenakan ketentuan Pasal 1365 KUHPerdara tidaklah memberikan pengertian tentang perbuatan melawan hukum melainkan hanya mengatur perbuatan melawan hukum dari aspek normatifnya saja. Ketentuan Pasal 1365 KUHPerdara tersebut menyatakan bahwa seseorang yang melakukan perbuatan melawan hukum dan membawa kerugian kepada orang lain sebagai akibat dari perbuatannya itu, maka orang yang membawa kerugian itu karena kesalahannya wajib untuk mengganti rugi.

Definisi daripada perbuatan melawan hukum sudah pasti tidak dapat ditemukan dalam Pasal 1365 KUHPerdara. Ketentuan Pasal 1365 KUHPerdara yang tidak memberikan definisi perbuatan melawan hukum secara jelas itulah yang kemudian menyebabkan timbulnya dua macam perumusan mengenai definisi perbuatan melawan hukum, yakni perumusan sempit dan perumusan luas. Perumusan sempit diartikan bahwa perbuatan melawan hukum adalah perbuatan yang bertentangan dengan ketentuan tertulis saja contohnya Undang-Undang. Sedangkan yang dimaksud dengan perumusan luas adalah definisi perbuatan melawan hukum yang mengalami perluasan makna, yaitu suatu perbuatan yang tidak hanya melanggar ketentuan tertulis saja tetapi juga bertentangan dengan kesusilaan dan keharusan berperilaku dalam masyarakat yang baik. Perumusan yang hanya dilihat dari aspek normatif itulah yang membuat substansi ketentuan dalam Pasal 1365 KUHPerdara masih memerlukan tambahan materi yaitu dari pendapat para ahli hukum.

Pada masa sebelum tahun 1919 oleh *Hoge Raad* dianut pengertian yang sempit tentang pengertian perbuatan melawan hukum, yakni bahwa perbuatan melawan hukum adalah tiap perbuatan yang bertentangan dengan hak orang lain

yang timbul karena Undang-Undang atau tiap perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukumnya sendiri yang timbul karena Undang-Undang. Dengan demikian maka perbuatan melawan hukum adalah sama dengan *onwetmatige* (bertentangan dengan Undang-Undang).⁴²

Suatu perbuatan yang tidak bertentangan dengan Undang-Undang menurut ajaran sempit ini sama sekali tidak dapat dijadikan alasan untuk menuntut ganti kerugian atas dasar perbuatan melawan hukum, sekalipun perbuatan itu bertentangan dengan hal-hal yang diwajibkan secara moral atau hal-hal yang diwajibkan dalam pergaulan masyarakat.

Dewasa ini, para ahli Hukum Perdata mengusulkan adanya perumusan yang luas terhadap ajaran sempit tentang pengertian perbuatan melawan hukum. Pemerintah negeri Belanda pada tahun 1911 mengajukan suatu Rancangan Undang-Undang pada *Tweede Kamer* (majelis rendah pada Dewan Perwakilan Rakyat atau Parlemen di Belanda), akan tetapi pada tahun 1913 Rancangan Undang-Undang tersebut mengalami perubahan dan akhirnya tidak diberlakukan. Rancangan Undang-Undang yang telah mengalami perubahan tersebut memuat rumusan tentang perbuatan melawan hukum di dalamnya yakni:⁴³

Perbuatan melawan hukum adalah merupakan suatu perbuatan atau suatu kealpaan berbuat, yang melanggar hak orang lain, atau bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku (orang yang melakukan perbuatan) atau melanggar, baik kesusilaan baik, ataupun bertentangan dengan keharusan, yang harus diindahkan dalam pergaulan masyarakat tentang orang lain atau barang.

Pada tahun 1919 *Hoge Raad* (Mahkamah Agung negeri Belanda) memberikan putusan terpenting dalam bidang hukum perdata, yakni dalam perkara Lindebaum dan Cohen pada tanggal 31 Januari 1919. Keduanya merupakan nama perusahaan percetakan yang mana pengusaha percetakan Cohen membujuk karyawan dari perusahaan percetakan Lindebaum untuk menyerahkan daftar pemesanan dari para pelanggan perusahaan percetakan Lindebaum,

⁴² Moegni Djojodirdjo, *Loc. Cit.*, hlm. 21

⁴³ *Ibid.*, hlm. 24

akibatnya perusahaan percetakan Lindebaum menderita kerugian karena para pelanggannya beralih ke perusahaan percetakan Cohen.⁴⁴

Lindebaum mengajukan gugatan ganti rugi ke Pengadilan Negeri (*Rechtbank*) atas dasar perbuatan melawan hukum. Namun, Cohen menangkis dengan mengatakan bahwa yang ia lakukan tidaklah bertentangan dengan kewajiban Undang-Undang. Pengadilan Tinggi (*Hof*) yang menerapkan ajaran sempit tentang perbuatan melawan hukum menolak gugatan Lindebaum. Lindebaum sebagai penggugat mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung (*Hoge Raad*). Mahkamah Agung menerima kasasi yang diajukan oleh Lindebaum dan dalam pertimbangan Mahkamah Agung bahwa penetapan Pengadilan Tinggi (*Hof*) hanya mengenal/memberikan pada perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) tersebut suatu pengertian yang terbatas, sehingga di dalamnya hanya diberi arti perbuatan yang melanggar hukum yang dapat dijabarkan dari suatu Undang-Undang, sedangkan di luar itu banyak perbuatan-perbuatan yang tidak dapat ditunjukkan, meskipun hal itu bertentangan juga dengan kepatutan dan kesusilaan masyarakat, sehingga dengan demikian penafsirannya terbatas, oleh karenanya tidak mempunyai dasar, baik dari kata-kata maupun dari sejarah terjadinya tidak dapat disimpulkan demikian. Berdasarkan hal tersebut, yang dimaksud dengan perbuatan melawan hukum ialah suatu perbuatan atau kelalaian yang apakah mengurangi hak orang lain atau melanggar kewajiban hukum orang yang berbuat, apakah bertentangan dengan kesusilaan atau bertentangan dengan sikap hati-hati, yang pantas di dalam lalu lintas masyarakat terhadap orang lain atau barangnya.⁴⁵

Hoge Raad telah memberikan perumusan tentang perbuatan melawan hukum tersebut sama dengan yang dicantumkan dalam Rancangan Undang-Undang 1913 yang telah dirubah. *Hoge Raad* menafsirkan ajaran *onrechtmatige daad* secara luas dalam *Arrest* tersebut dan sejak saat itu putusan ini ditetapkan sebagai yurisprudensi yang mempunyai kekuatan tetap.

⁴⁴ *Ibid.*, hlm. 25

⁴⁵ Soetojo Prawirohamidjojo dan Marthalena Pohan, *Onrechtmatige Daad*, (Surabaya: Djumali, 1979), hlm.7

Salah satu pasal dalam KUHPperdata yang menjadi acuan sekaligus mengatur secara normatif perbuatan melawan hukum adalah Pasal 1365 KUHPperdata yang menyatakan “tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut.” Berikut adalah unsur-unsur perbuatan melawan hukum sesuai dengan ketentuan Pasal 1365 KUHPperdata beserta penjelasannya.

1. Adanya suatu perbuatan

Suatu perbuatan melawan hukum pasti diawali dengan adanya suatu perbuatan dari si pelaku. Umumnya, “perbuatan” di sini diartikan dengan berbuat sesuatu sehingga terlihat sifat aktif dari perbuatan melawan hukum tersebut, dan tidak berbuat sesuatu yang berarti diam saja padahal ia mempunyai kewajiban hukum untuk bertindak.

2. Perbuatan tersebut melawan hukum

Sejak tahun 1919 perbuatan melawan hukum mengalami perluasan makna dan memuat beberapa unsur di dalamnya, yakni:⁴⁶

- a. Perbuatan yang melanggar Undang-Undang yang berlaku
- b. Yang melanggar hak orang lain yang dijamin oleh hukum, atau
- c. Perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku, atau
- d. Perbuatan yang bertentangan dengan kesusilaan
- e. Perbuatan yang bertentangan dengan sikap yang baik dalam bermasyarakat untuk memperhatikan kepentingan orang lain.

3. Adanya kesalahan dari pihak pelaku

Suatu tindakan yang oleh hukum dianggap mengandung unsur kesalahan dan dapat dimintakan pertanggung jawaban secara hukum jika memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:⁴⁷

- a. Ada unsur kesengajaan, atau
- b. Ada unsur kelalaian (*negligence, culpa*), dan

⁴⁶ Munir Fuady, 2010, *Loc.Cit.*, hlm. 11

⁴⁷ *Ibid.*, hlm. 12

- c. Tidak ada alasan pembeda atau alasan pemaaf (*rechtvaardigingsgrond*), seperti keadaan *overmacht*, membela diri, tidak waras, dan lain-lain.

4. Adanya kerugian bagi korban

Adanya kerugian bagi korban juga merupakan syarat agar gugatan dapat didasarkan pada Pasal 1365 KUHPerdara. Berbeda dengan kerugian karena wanprestasi yang hanya mengenal kerugian materil. Kerugian karena perbuatan melawan hukum disamping kerugian materil, yurisprudensi juga mengakui konsep kerugian immaterial yang juga akan dinilai dengan uang.

5. Adanya hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian

Hubungan kausal antara perbuatan yang dilakukan dengan kerugian yang timbul akibat perbuatan tersebut juga merupakan syarat dari suatu perbuatan melawan hukum. Kerugian yang timbul harus secara langsung disebabkan oleh perbuatan melawan hukum yang dilakukan, dan kerugian tersebut tidak akan pernah terjadi tanpa ada suatu perbuatan sebagai penyebabnya.

Perbuatan melawan hukum dalam hal adanya kesalahan dari pihak pelaku mensyaratkan bahwa suatu perbuatan dapat digolongkan menjadi perbuatan melawan hukum apabila pelaku telah berbuat kesalahan yang mana kesalahan tersebut dapat berupa kesalahan yang disengaja, kesalahan karena kelalaian, dan kesalahan karena tidak ada alasan pembeda. Kesalahan karena kelalaian kerap terjadi akibat sikap kurangnya penghati-hati pada diri seseorang sehingga akhirnya menimbulkan dampak yang sebenarnya tidak diharapkan untuk terjadi.

Mula-mulanya dalam sejarah hukum, perbuatan kelalaian tidak diterima sebagai suatu bidang perbuatan melawan hukum yang berdiri sendiri. Seperti di negara-negara Eropa Kontinental, maka umumnya diakui perbuatan melawan hukum dalam KUHPerdara seperti yang terdapat pada Pasal 1365 KUHPerdara. Sedangkan di negeri Belanda, hanya setelah tahun 1919 (setelah kasus Lindebaum dengan Cohen) perbuatan kelalaian yang berupa pelanggaran terhadap kebiasaan dan kepatutan dalam masyarakat, diterima sebagai suatu bagian dari perbuatan

melawan hukum. Namun demikian, di negara-negara yang berlaku *Common Law*, pengakuan perbuatan kelalaian sebagai salah satu bidang yang mandiri dari perbuatan melawan hukum telah diterima sejak awal abad ke-19. Kemudian, dalam sejarah perbuatan kelalaian ini berkembang ke dalam kasus-kasus yang berkenaan dengan kecelakaan, terutama kecelakaan lalu lintas. Sampai dengan abad ke-19, setiap orang yang menyebabkan kerugian kepada orang lain (sengaja atau tidak) harus mengganti kerugian tanpa melihat apakah orang tersebut bersalah atau tidak, karena konsep kelalaian waktu itu belum berkembang. Akan tetapi, mulai pada abad ke-19, orang mulai berpikir bahwa tidak ada alasan yang wajar untuk memindahkan beban tanggung jawab dari korban kepada pelaku selama pelaku tidak dalam keadaan bersalah. Karena itu, mulailah dikembangkan konsep kelalaian dalam hukum tentang perbuatan melawan hukum.⁴⁸

Dalam ilmu hukum diajarkan bahwa agar suatu perbuatan dapat dianggap sebagai kelalaian, haruslah memenuhi unsur pokok sebagai berikut:⁴⁹

1. Adanya suatu perbuatan atau mengabaikan sesuatu yang mestinya dilakukan;
Arti kata “perbuatan” dalam istilah perbuatan melawan hukum dapat berarti melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu. Suatu perbuatan atau tindakan merupakan suatu kelalaian tentunya ditunjukkan dengan adanya suatu perbuatan terlebih dahulu, baik perbuatan dalam arti melakukan sesuatu atau perbuatan dalam arti tidak melakukan sesuatu.
2. Adanya suatu kewajiban kehati-hatian (*duty of care*);
Ada suatu kewajiban untuk berbuat hati-hati dalam melakukan suatu perbuatan tersebut agar menimbulkan akibat yang dikehendaki untuk terjadi.
3. Tidak dijalankan kewajiban kehati-hatian tersebut;
Kelalaian bermula saat kewajiban untuk berbuat hati-hati itu tidak dipenuhi atau dijalankan. Suatu kelalaian ditunjukkan dengan tidak adanya niat untuk menimbulkan akibat yang tidak diinginkan. Begitu pula dengan tidak dijalanannya kewajiban berhati-hati tersebut.

⁴⁸ *Ibid.*, hlm. 72

⁴⁹ *Ibid.*, hlm. 73

4. Adanya kerugian bagi orang lain;

Akibat perbuatannya yang lalai, maka timbul kerugian bagi orang lain akibat dari kelalaiannya itu.

5. Adanya hubungan sebab akibat antara perbuatan atau tidak melakukan perbuatan dengan kerugian yang timbul.

Kerugian yang timbul harus dapat dipastikan bahwa kerugian tersebut akibat dari kelalaian yang dilakukan oleh pelaku.

Perbuatan melawan hukum dengan unsur kelalaian berbeda dengan perbuatan melawan hukum dengan unsur kesengajaan. Perbuatan melawan hukum dengan unsur kesengajaan, ada niat dalam hati dari pihak pelaku untuk menimbulkan kerugian tertentu kepada korban. Akan tetapi, dalam kelalaian tidak ada niat dari pelaku untuk menimbulkan suatu kerugian, bahkan mungkin ada keinginan untuk mencegah timbulnya suatu kerugian. Dengan demikian, dalam perbuatan melawan hukum dengan unsur kesengajaan, niat atau sikap mental menjadi faktor dominan. Tetapi dalam perbuatan melawan hukum dengan unsur kelalaian, niat atau sikap mental tersebut tidaklah menjadi faktor utama.

Perbuatan melawan hukum apabila dikaitkan dengan kecelakaan, maka kecelakaan tersebut haruslah menimbulkan kerugian supaya kecelakaan tersebut dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum. Kecelakaan dapat terjadi karena tidak dilakukannya suatu kewajiban untuk berhati-hati atau lalai yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan tersebut. Terdapat beberapa unsur dari kelalaian yang harus dipenuhi agar suatu perbuatan itu dapat dikatakan sebagai kelalaian. Apabila suatu kecelakaan memenuhi unsur-unsur dari kelalaian, maka kecelakaan tersebut dapat disimpulkan terjadi karena adanya faktor kelalaian. Terpenuhinya unsur-unsur perbuatan melawan hukum dari suatu kecelakaan, maka membuat jelas bahwa kecelakaan yang disebabkan karena kelalaian dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum.

Berdasarkan uraian di atas, terdapat sebuah fakta hukum yang mencocoki terhadap penjabaran dari unsur-unsur perbuatan melawan hukum karena faktor kelalaian seperti yang telah diuraikan di atas, yaitu kecelakaan bus “Sang Engon” yang mengangkut rombongan pengajian dari Bojonegoro menuju Pekalongan

yang terjadi di ruas Tol Jatingaleh KM 9.300 lingkaran Tol Jangli Semarang, Jawa Tengah pada tanggal 21 Februari 2015. Sesuai Surat Tanda Nomor Kendaraan (selanjutnya disebut STNK), bus tersebut adalah keluaran tahun 2012 dan semua komponennya masih berfungsi dengan normal. Menurut Direktur Lantas Polda Jawa Tengah Kombes Istu Hari, hasil sementara dari olah TKP menyimpulkan bahwa penyebab kecelakaan bus adalah kesalahan dari manusia (*human error*), yang diduga dikarenakan pengemudi mengalami kelelahan. Pukul 03.00 WIB rombongan baru sampai di Pekalongan, dan acara selesai pukul 10.00 WIB. Diperkirakan pukul 03.00 WIB sampai pukul 08.00 WIB pengemudi tidak istirahat, sehingga kelelahan yang akhirnya mempengaruhi konsentrasi. Perlu diketahui bahwa bus yang melaju dari Bojonegoro menuju Pekalongan tersebut hanya dikemudikan oleh seorang sopir bernama M Husen, dan tanpa adanya sopir pengganti. Ketika itu diduga sopir sudah mulai lelah karena perjalanan jauh, ditambah lagi ternyata rombongan tidak langsung pulang namun hendak mampir ke Kabupaten Semarang untuk pengajian lagi.

Olah Tempat Kejadian Perkara segera dilakukan oleh Tim *Traffic Accident Analyst (TAA)* Ditlantas Polda Jateng. Hasilnya, sopir yang kelelahan itu melaju dengan kecepatan 115 km/jam dan dianggap telah melebihi batas kecepatan maksimal yang telah ditentukan oleh rambu-rambu jalan yaitu tidak lebih dari 60 km/jam. Sopir melewati tikungan pertama dan menyalip tiga mobil. Namun 200 meter berikutnya, sopir yang melaju dengan kecepatan tinggi itu hilang kendali dan tidak bisa mengurangi kecepatan. Gaya sentrifugal menyeret bus yang sudah mulai miring ke kanan hingga menabrak beton pembatas jalan. Bus bernomor polisi B 7222 KGA itu kemudian melompati beton pembatas jalan dan jatuh dengan posisi bagian kiri di atas. Bus itu terus meluncur hingga menabrak dinding tebing.

Ada kelebihan muatan pada bus “Sang Engon” pada waktu itu. Bus tersebut mengangkut 73 orang, sedangkan kapasitas bus itu sendiri hanya 58 orang. Hal itu juga mempengaruhi sistem kerja kemudi dan gaya sentrifugal yang terjadi pada saat terjadinya kecelakaan. Enam belas orang dinyatakan tewas dalam kecelakaan itu dan lainnya luka berat dan ringan. Sampai berita ini dimuat, sopir

bus telah ditetapkan sebagai tersangka karena dinilai lalai. Kondisinya sendiri mengalami luka ringan dan di rawat di Rumah Sakit setempat.⁵⁰

Berdasarkan fakta hukum yang saya angkat dalam pembahasan ini, kecelakaan bus “Sang Engon” diakibatkan karena kelalaian sopir bus itu sendiri. Hal itu dibuktikan dengan hasil olah Tempat Kejadian Perkara yang dilakukan oleh Tim *Traffic Accident Analyst (TAA)* Ditlantas Polda Jateng yang menyimpulkan bahwa sopir bus tersebut kelelahan karena perjalanan jauh dan bukannya memutuskan untuk beristirahat namun memutuskan untuk melanjutkan perjalanan. Faktor kondisi tubuh yang lelah membuat sopir bus “Sang Engon” menjadi kurang konsentrasi yang berimbas pada sistem kerja kemudi yang menjadi tidak terkendali dan akhirnya terjadi kecelakaan.

Berdasarkan pemaparan kasus yang saya angkat pada skripsi ini, perlu diketahui terlebih dahulu pengertian dari “perbuatan” dalam istilah perbuatan melawan hukum. Pengertian “perbuatan” dalam istilah perbuatan melawan hukum secara klasiknya meliputi *nonfeasance*, yaitu tidak berbuat sesuatu yang diwajibkan oleh hukum; *misfeasance*, yaitu perbuatan mana merupakan kewajibannya namun dilakukan secara salah; dan *malfeasance*, yaitu perbuatan yang dilakukan padahal pelakunya tidak berhak untuk melakukannya. Ketiga pengertian “perbuatan” secara klasik seperti di atas, salah satunya mencocoki perbuatan yang dilakukan oleh sopir bus dalam kasus kecelakaan seperti yang telah dipaparkan di atas, yaitu “perbuatan” dalam arti *nonfeasance*. Perbuatan melawan hukum dalam kasus kecelakaan tersebut di mulai pada saat sopir bus tidak berbuat sesuatu yang diwajibkan oleh hukum, yaitu beristirahat. Undang-Undang telah memaparkan dengan jelas keharusan untuk beristirahat bagi pengemudi kendaraan bermotor umum, yaitu dalam Pasal 90 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan, “Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.” dan ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia

⁵⁰ <http://m.liputan6.com/news/read/2179177/ini-penyebab-kecelakaan-bus-sang-engon-telan-16-jiwa-di-semarang> diakses pada tanggal 21 Februari, pukul 13.24 WIB.

Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan, “Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam.”

Perbuatan melawan hukum juga mempunyai unsur-unsur yang apabila suatu perbuatan mencocoki setiap unsur dari perbuatan melawan hukum maka sudah dapat dipastikan bahwa perbuatan tersebut dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum. Tidak hanya mencocoki dengan pengertian “perbuatan” dalam istilah perbuatan melawan hukum, kasus kecelakaan yang saya angkat pada pembahasan ini juga mencocoki unsur-unsur perbuatan melawan hukum, antara lain:

1. Adanya suatu perbuatan.

Suatu perbuatan melawan hukum pasti diawali dengan adanya suatu perbuatan dari si pelaku. Pada kasus di atas, tampaklah sifat aktif dari perbuatan melawan hukum yang ditunjukkan dengan perilaku sopir bus “Sang Engon” yang memutuskan untuk meneruskan perjalanan dalam kondisinya yang tengah kelelahan yang berakibat kurangnya konsentrasi pada saat mengemudikan bus. Hal itu bertentangan dengan ketentuan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan “setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.” Kurangnya konsentrasi pada diri sopir bus tersebut berdampak pada sistem kerja kemudi yang menjadi tidak stabil. Sopir yang kelelahan itu melaju dengan kecepatan tinggi yaitu 115 km/jam yang mana telah melebihi batas kecepatan maksimal yang telah ditentukan oleh rambu-rambu jalan yaitu tidak lebih dari 60 km/jam. Hal tersebut bertentangan dengan ketentuan Pasal 106 ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan,

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:

- a. Rambu perintah atau rambu larangan;
- b. Marka Jalan;
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- d. Gerakan Lalu Lintas;

- e. Berhenti dan Parkir;
- f. Peringatan dengan Bunyi dan Sinar;
- g. Kecepatan Maksimal atau Minimal; dan/atau
- h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.”

2. Perbuatan tersebut melawan hukum.

1. Perbuatan yang melanggar Undang-Undang yang berlaku.

Seperti yang telah dijelaskan di atas bahwa sopir bus “Sang Engon” telah melanggar Pasal 106 ayat (1) dan ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Perbuatan sopir bus “Sang Engon” yang melanggar ketentuan Pasal 106 ayat (1) dan ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan adalah tidak dipatuhinya rambu perintah atau rambu larangan dan melebihi batas kecepatan maksimal atau minimal.

2. Perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku.

Maksudnya adalah melanggar kewajiban yang telah diberikan oleh Undang-Undang kepada pelaku perbuatan melawan hukum. Sopir bus tersebut telah melanggar ketentuan Pasal 522 KUHD yang memberikan kewajiban kepada sopir selaku pengangkut untuk menjaga keselamatan si penumpang, sejak saat si penumpang ini masuk hingga meninggalkan angkutan. Kelalaian yang terjadi pada diri sopir bus “Sang Engon” membuatnya tidak dapat memenuhi kewajiban hukum yang telah diberikan Undang-Undang kepadanya, yaitu menjaga keselamatan para penumpang.

3. Perbuatan yang bertentangan dengan sikap yang baik dalam bermasyarakat untuk memperhatikan kepentingan orang lain.

Kecelakaan bus yang menimpa rombongan pengajian dari Bojonegoro menuju Pekalongan ini disebabkan karena kelalaian sopir. Sopir bus “Sang Engon” yang kelelahan ini lebih memilih untuk meneruskan perjalanan daripada berhenti sejenak untuk beristirahat sehingga terjadi kecelakaan karena kurangnya konsentrasi. Perilaku sopir bus “Sang

Engon” ini menunjukkan bahwa ia tidak mengutamakan keselamatan para penumpangnya. Akibatnya, kecelakaan yang terjadi karena kelalaian sopir bus ini membuat para penumpang yang merupakan rombongan pengajian tidak dapat kembali ke rumah dengan selamat.

3. Adanya kesalahan dari pihak pelaku

Adanya suatu kesalahan yang dapat dimintakan pertanggung jawaban hukum pada kasus ini berupa adanya unsur kelalaian dan tidak adanya alasan pembenar atau pemaaf. Kasus kecelakaan bus “Sang Engon” yang terjadi di Semarang, Jawa Tengah ini diakibatkan karena kelalaian sopir, yaitu kurang konsentrasi akibat kelelahan setelah menempuh perjalanan jauh dari Bojonegoro menuju Pekalongan. Kurangnya penghati-hati pada diri sopir bus “Sang Engon” itu mengakibatkan keadaan yang tidak diinginkan terjadi. Hasil olah Tempat Kejadian Perkara yang dilakukan oleh Ditlantas Polda Jateng menyimpulkan bahwa kecelakaan murni terjadi karena kelalaian sopir, bukan karena keadaan *overmacht* maupun keadaan yang dikarenakan kondisi kejiwaan dari sopir bus.

4. Adanya kerugian bagi korban

Hasil olah TKP yang dilakukan oleh Tim *Traffic Accident Analyst (TAA)* Ditlantas Polda Jateng mencatat 16 orang dinyatakan tewas, dan yang lainnya luka berat dan ringan. Kerugian materil pasti diderita oleh korban dari perbuatan melawan hukum. Tidak hanya mengakibatkan kerugian materil tetapi juga kerugian moril seperti ketakutan, terkejut, sakit, dan kehilangan kesenangan hidup. Peristiwa kecelakaan yang menimpa rombongan pengajian tersebut tentunya menimbulkan dampak psikologis bagi korbannya. Seperti perasaan ketakutan yang berlebihan terhadap sesuatu yang disebut dengan trauma.

5. Adanya hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian

Sopir bus “Sang Engon” dinilai telah lalai karena tetap meneruskan perjalanan di tengah kondisinya yang kelelahan sehingga membuat kurangnya konsentrasi pada kemudi yang akhirnya membuat bus tersebut mengalami kecelakaan dan menimbulkan kerugian bagi korban.

Kasus kecelakaan bus “Sang Engon” telah sesuai dengan setiap unsur dari perbuatan melawan hukum seperti yang telah dipaparkan di atas. Tidak hanya

memenuhi unsur-unsur perbuatan melawan hukum, tetapi juga memenuhi setiap unsur dari kelalaian, antara lain:

1. Adanya suatu perbuatan atau mengabaikan sesuatu yang seharusnya dilakukan.

Perbuatan melawan hukum dalam kasus ini bermula ketika sopir bus “Sang Engon” tetap mengemudikan bus pada saat dia kelelahan setelah menempuh perjalanan dari Bojonegoro menuju Pekalongan untuk mengantarkan rombongan pengajian.

2. Adanya suatu kewajiban untuk berhati-hati.

Sopir bus tersebut kurang mengutamakan keselamatan para penumpangnya, buktinya dia lebih memilih untuk meneruskan perjalanan ditengah kondisinya yang sedang kelelahan daripada beristirahat. Unsur adanya suatu kewajiban untuk berhati-hati disini dimaksudkan untuk diri sopir yang seharusnya beristirahat bukannya meneruskan perjalanan, karena istirahat merupakan suatu bentuk pencegahan akan terjadinya peristiwa yang tidak diinginkan.

3. Tidak dijalankan kewajiban kehati-hatian tersebut.

Sesuai ketentuan Pasal 90 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan, “Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.” atau ketentuan Pasal 90 ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan, “Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam.” Seperti yang telah dipaparkan sebelumnya, kelalaian bermula saat pelaku tidak menjalankan kewajiban untuk berhati-hati. Pada kasus kecelakaan seperti yang saya angkat dalam skripsi ini, kewajiban berhati-hati ditunjukkan dengan kewajiban beristirahat yang harus dilakukan oleh sopir bus “Sang Engon”. Ketentuan kedua Pasal di atas telah jelas menerangkan bahwa ada keharusan untuk seorang pengemudi kendaraan bermotor umum untuk beristirahat setelah beberapa jam bekerja, dan hal itu tidak dilaksanakan oleh sopir bus “Sang Engon”.

4. Adanya kerugian bagi orang lain.

Kerugian jelas ada dan diderita oleh para penumpang bus yang menjadi korban dalam kecelakaan. Tidak hanya kerugian materiil tetapi juga kerugian moril seperti ketakutan, terkejut, sakit, dan kehilangan kesenangan hidup.

5. Adanya hubungan kausal antara perbuatan atau tidak melakukan perbuatan dengan kerugian yang timbul.

Kecelakaan yang diakibatkan karena kelalaian sopir bus “Sang Engon” tersebut telah menimbulkan kerugian bagi korban. Enam belas orang dinyatakan tewas dan sebagian penumpang menderita luka ringan dan berat akibat kecelakaan tersebut.

Seperti yang sudah dipaparkan di atas, bahwa kecelakaan ini murni karena kelalaian sopir. Jadi kerugian apapun yang diderita korban tidak lain disebabkan karena kecelakaan bus yang dikemudikan oleh sopir bus yang kelelahan tersebut. Pemaparan di atas membuat jelas bahwa kasus kecelakaan bus “Sang Engon” yang terjadi di Semarang, Jawa Tengah tidak hanya mencocoki pengertian dari “perbuatan” dalam istilah perbuatan melawan hukum, tetapi juga mencocoki unsur-unsur perbuatan melawan hukum dan unsur-unsur dari kelalaian. Membahas tentang perbuatan melawan hukum yang timbul karena unsur kelalaian, ada satu teori yang cocok dengan kasus kecelakaan bus yang terjadi di Semarang, Jawa Tengah tersebut yaitu Teori *Contributory Negligence* atau Teori Kelalaian Kontributor. Suatu teori yang mengajarkan bahwa kerugian yang timbul dari suatu perbuatan adalah akibat dari kelalaian si pelaku. Maksudnya adalah, kesalahan yang berupa kelalaian pada kasus ini, yang dilakukan oleh pelaku juga ikut berkontribusi terhadap timbulnya kerugian. Korban dapat melakukan gugatan dengan catatan bahwa pihak korban tidak boleh ikut lalai yang berarti ikut juga berkontribusi terhadap kerugian yang ada.⁵¹ Kecocokan teori ini dengan kasus kecelakaan bus “Sang Engon” seperti yang sudah dipaparkan di atas, adalah sopir bus yang kelelahan setelah menempuh perjalanan jauh dari Bojonegoro menuju Pekalongan itu tetap memilih untuk meneruskan perjalanan, dan karena

⁵¹ Dyah Ochtorina Susanti, *Materi Kuliah Perbuatan Melawan Hukum*. Diberikan pada tanggal 11 Mei 2014.

kelalaiannya yang tetap mengemudikan bus dalam keadaan kelelahan itulah yang menyebabkan bus tersebut mengalami kecelakaan. Kecocokan antara kasus kecelakaan ini dengan Teori *Contributory Negligence* menjelaskan bahwa kesalahan pelaku yaitu sopir bus, ikut berkontribusi terhadap timbulnya kerugian.

3.2 Bentuk Pertanggung Jawaban Perusahaan Otobus “Sang Engon” dan Sopir Bus Sebagai Pengemudi Atas Kerugian Yang Timbul Dari Kecelakaan Yang Diakibatkan Karena Kelalaian Pengemudi

Salah satu ciri khas manusia adalah adanya kewajiban untuk bertindak hati-hati dalam setiap kegiatan di dalam pergaulan antar sesama manusia. Adanya unsur kewajiban untuk berhati-hati dan tidak dipenuhinya unsur tersebut merupakan syarat agar seseorang dapat dikatakan telah melakukan suatu kelalaian, yakni merupakan perbuatan tidak dipenuhinya suatu kewajiban untuk bersikap tindak kepada korban (dari perbuatan melawan hukum) dengan tingkat kepedulian yang wajar seperti seorang manusia normal akan melakukannya dalam situasi yang serupa. Kriteria manusia normal yang wajar banyak kekecualiannya, misalnya sebagai berikut:⁵²

1. Kebutaan pelaku.
2. Keadaan mental pada umumnya.
3. Kegilaan pelaku.
4. Keterbelakangan mental pelaku.
5. Pelaku adalah anak di bawah umur.
6. Kebiasaan masyarakat.
7. Keadaan emergensi.
8. Antisipasi pelaku terhadap perbuatan dari pihak lain.
9. Kurang kesadaran/mabuk dari pelaku.

Kegagalan dalam berbuat hati-hati tentunya menimbulkan kerugian sebagai akibat dari kurangnya penghati-hati tersebut, dan setiap akibat baik atau buruk yang timbul dari suatu perbuatan seseorang, maka wajib bagi seseorang itu untuk bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkannya. Ada beberapa bentuk tanggung jawab yang terdapat dalam pengaturan KUHPerdara yang berlaku di Indonesia, antara lain:

⁵² Munir Fuady, *Op.Cit.*, hlm.87

1. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian), sebagaimana yang terdapat dalam Pasal 1365 KUHPerdara yang menyatakan bahwa “Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan menyebabkan kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menyebabkan kerugian wajib mengganti rugi.”
2. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan, khususnya unsur kelalaian, sebagaimana terdapat dalam Pasal 1366 KUHPerdara yang menyatakan bahwa “Setiap orang bertanggung jawab, bukan hanya atas kerugian yang ditimbulkan karena perbuatan-perbuatannya, melainkan juga atas kerugian yang ditimbulkan karena kelalaian atau kesembronoannya.”
3. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) dalam arti yang sangat terbatas ditemukan dalam Pasal 1367 KUHPerdara yang menyatakan bahwa “Seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan karena kesalahannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang ditimbulkan dari perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.”

Tanggung jawab juga harus dilakukan oleh pengangkut dalam melaksanakan pengangkutan apabila terjadi kerusakan/kecelakaan pada saat proses pengangkutan. Seperti pada kasus kecelakaan bus “Sang Engon” yang mengangkut rombongan pengajian dari Bojonegoro menuju Pekalongan yang terjadi di ruas Tol Jatingaleh KM 9.300 lingkaran Tol Jangli Semarang, Jawa Tengah pada tanggal 21 Februari 2015. Sesuai Surat Tanda Nomor Kendaraan (selanjutnya disebut STNK), bus tersebut adalah keluaran tahun 2012 dan semua komponennya masih berfungsi dengan normal. Menurut Direktur Lantas Polda Jawa Tengah Kombes Istu Hari, hasil sementara dari olah TKP menyimpulkan bahwa penyebab kecelakaan bus adalah kesalahan dari manusia (*human error*), yang diduga dikarenakan pengemudi mengalami kelelahan. Pukul 03.00 WIB rombongan baru sampai di Pekalongan, dan acara selesai pukul 10.00 WIB. Diperkirakan pukul 03.00 WIB sampai pukul 08.00 WIB pengemudi tidak istirahat, sehingga kelelahan yang akhirnya mempengaruhi konsentrasi. Perlu

diketahui bahwa bus yang melaju dari Bojonegoro menuju Pekalongan tersebut hanya dikemudikan oleh seorang sopir bernama M Husen, dan tanpa adanya sopir pengganti. Ketika itu diduga sopir sudah mulai lelah karena perjalanan jauh, ditambah lagi ternyata rombongan tidak langsung pulang namun hendak mampir ke Kabupaten Semarang untuk pengajian lagi.

Olah Tempat Kejadian Perkara segera dilakukan oleh Tim *Traffic Accident Analyst (TAA)* Ditlantas Polda Jateng. Hasilnya, sopir yang kelelahan itu melaju dengan kecepatan 115 km/jam dan dianggap telah melebihi batas kecepatan maksimal yang telah ditentukan oleh rambu-rambu jalan yaitu tidak lebih dari 60 km/jam. Sopir melewati tikungan pertama dan menyalip tiga mobil. Namun 200 meter berikutnya, sopir yang melaju dengan kecepatan tinggi itu hilang kendali dan tidak bisa mengurangi kecepatan. Gaya sentrifugal menyeret bus yang sudah mulai miring ke kanan hingga menabrak beton pembatas jalan. Bus bernomor polisi B 7222 KGA itu kemudian melompati beton pembatas jalan dan jatuh dengan posisi bagian kiri di atas. Bus itu terus meluncur hingga menabrak dinding tebing.

Ada kelebihan muatan pada bus “Sang Engon” pada waktu itu. Bus tersebut mengangkut 73 orang, sedangkan kapasitas bus itu sendiri hanya 58 orang. Hal itu juga mempengaruhi sistem kerja kemudi dan gaya sentrifugal yang terjadi pada saat terjadinya kecelakaan. Enam belas orang dinyatakan tewas dalam kecelakaan itu dan lainnya luka berat dan ringan. Sampai berita ini dimuat, sopir bus telah ditetapkan sebagai tersangka karena dinilai lalai. Kondisinya sendiri mengalami luka ringan dan di rawat di Rumah Sakit setempat.

Pasal 1365 KUHPerdara telah mensyaratkan bagi seseorang yang karena perbuatannya telah mengakibatkan kerugian, maka seseorang itu wajib bertanggung jawab. Lebih khusus lagi tentang kelalaian telah diungkapkan dalam Pasal 1366 KUHPerdara bahwa seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karena kesengajaannya, tetapi juga kerugian yang timbul akibat dari kelalaian atau kesembronoannya.

Menurut hasil olah tempat kejadian perkara, kecelakaan yang menimpa bus “Sang Engon” yang membawa rombongan pengajian dari Bojonegoro menuju

Pekalongan itu disebabkan karena kelalaian sopir. Sopir yang kelelahan setelah menempuh perjalanan jauh tersebut terus mengemudikan busnya dalam keadaan mengantuk. Akibatnya, bus tersebut kehilangan kontrol pada kemudi sehingga bus itu melaju dengan kecepatan tinggi dan melanggar ketentuan rambu lalu lintas yang pada akhirnya mengalami kecelakaan.

Berikut ini adalah pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh sopir bus “Sang Engon” akibat dari kelalaiannya, antara lain:

1. Pelanggaran terhadap Pasal 90 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Setelah menempuh jarak yang cukup jauh dan menghabiskan waktu berjam-jam dalam mengendarai bus, sopir bus “Sang Engon” tersebut tidak lantas memenuhi kewajibannya sebagai pengangkut untuk beristirahat. Hal tersebut bertentangan dengan ketentuan Pasal 90 ayat (3) yang menyatakan, “Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.”

Ketentuan dalam Pasal 90 ayat (3) di atas sudah jelas menerangkan bahwa merupakan suatu kewajiban bagi pengemudi untuk beristirahat setelah mengemudikan kendaraan. Namun kewajiban itu tidak dipatuhi oleh sopir bus “Sang Engon” yang pada akhirnya mengalami kecelakaan pada saat mengantarkan rombongan pengajian menuju Kabupaten Semarang.

2. Pelanggaran terhadap Pasal 106 ayat (1) dan ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Sebelum terjadinya kecelakaan, bus yang mengangkut rombongan pengajian dari Bojonegoro menuju Pekalongan tersebut dikemudikan oleh seorang sopir yang mengemudikan bus dalam keadaan lelah. Keadaannya yang kelelahan setelah menempuh perjalanan jauh membuat sopir bus tersebut tidak konsentrasi dalam mengemudikan busnya. Hal tersebut bertentangan dengan ketentuan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan, “Setiap orang yang mengemudikan

Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.”

Kondisi sopir bus yang kurang berkonsentrasi akibat kelelahan itu kemudian membuat bus tersebut hilang kendali, melaju dengan kecepatan tinggi, dan melanggar rambu lalu lintas yang memberi peringatan tentang batas kecepatan maksimal di jalan itu. Hal tersebut bertentangan dengan ketentuan Pasal 106 ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan,

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:

- a. rambu perintah atau rambu larangan;
- b. Marka Jalan;
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- d. gerakan Lalu Lintas;
- e. berhenti dan Parkir;
- f. peringatan dengan bunyi dan sinar;
- g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
- h. tata cara pengandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.”

Sopir bus tersebut telah melanggar Pasal 106 ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan pada huruf a berupa pelanggaran terhadap rambu perintah yang memberi ketentuan batas kecepatan maksimal, dan huruf g berupa pelanggaran dengan melampaui batas kecepatan maksimal.

Hasil olah Tempat Kejadian Perkara menyimpulkan jumlah korban yang tewas dalam kecelakaan tersebut adalah 16 (enam belas) orang dengan sebagian penumpang mengalami luka ringan dan berat. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan telah menggolongkan kecelakaan lalu lintas ke dalam 3 (tiga) golongan. Pengaturan tersebut terdapat dalam Pasal 229 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan,

“Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:

- a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
- b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang;

c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.”

Kecelakaan yang menimpa rombongan pengajian tersebut tergolong kecelakaan lalu lintas sedang sampai berat. Seperti yang terdapat dalam Pasal 229 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan “Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang” dan ayat (4) yang menyatakan “Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.”

Setelah dilakukan olah Tempat Kejadian Perkara di tempat terjadinya kecelakaan maka pihak Polda Jateng menyimpulkan bahwa kecelakaan yang terjadi di lingkaran Tol Jangli Semarang, Jawa Tengah tersebut disebabkan karena kelalaian sopir dan sampai berita ini dimuat, sopir bus “Sang Engon” telah ditetapkan sebagai tersangka pelaku perbuatan melawan hukum. Sopir bus tersebut, sebagai seseorang yang karena perbuatannya telah mengakibatkan kerugian wajib bertanggung jawab atas kerugian yang telah ia timbulkan. Seperti yang dijelaskan pada Pasal 91 dan Pasal 468 KUHD bahwa pengangkut wajib bertanggung jawab atas keselamatan barang angkutan. Pihak pengangkut dalam kasus ini adalah pihak sopir bus dan barang angkutan berarti para penumpang bus. Selain itu, telah dijelaskan dalam Pasal 1367 KUHPerdara bahwa seseorang tidak hanya wajib bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan karena perbuatannya sendiri melainkan juga wajib bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya. Majikan bertanggung jawab untuk kerugian yang terjadi karena perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pegawai-pegawainya. Tujuan dari Pasal 1367 KUHPerdara adalah untuk lebih memberikan kepastian bahwa kerugian yang terjadi pada seseorang akan diganti. Berdasarkan Pasal 1367 KUHPerdara Perusahaan Otobus tempat sopir bus itu bekerja juga wajib bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh sopir bus sebagai orang yang menjadi tanggungan perusahaan. Selain itu, Pasal 191 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009

tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan juga menjelaskan bahwa “Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.”

Pasal 1367 KUHPdata menunjuk pihak mana sebagai yang wajib bertanggung jawab:⁵³

1. Majikan untuk perbuatan melawan hukum para pegawainya dalam arti Pasal 1601 huruf a KUHPdata. Termasuk di dalamnya pegawai harian dan pegawai-pegawai yang mempunyai jabatan penting seperti direktur;
2. Pemerintah untuk perbuatan melawan hukum para pejabatnya. Hendaknya diperhatikan bahwa pemerintah seperti badan-badan hukum lainnya pada umumnya langsung bertanggung jawab berdasarkan Pasal 1365 KUHPdata untuk perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh alat-alat perlengkapannya.

Pertanggung jawaban tersebut disyaratkan bahwa perbuatan melawan hukum itu dilakukan oleh bawahannya pada saat melaksanakan pekerjaan untuk majikannya. Ini berarti bahwa perbuatan melawan hukum harus terjadi pada waktu jam kerja pegawainya dan harus terdapat hubungan antara perbuatan tersebut dan tugas yang diberikan kepadanya. Menurut kriteria tersebut, majikan tidak bertanggung jawab jika seorang pegawai pada waktu jam kerja meninggalkan pekerjaannya dan melakukan pencurian. Lain halnya jika pada jam kerja pegawai yang bersangkutan baik dengan sengaja ataupun karena kelalaiannya menyebabkan kematian seseorang dengan menggunakan sarana atau kesempatan yang dimungkinkan oleh pekerjaan yang ditugaskan padanya, misalnya alat-alat, mesin atau mobil. Pendapat ini adalah sesuai dengan yurisprudensi.⁵⁴

Perbuatan melawan hukum karena faktor kelalaian dalam kasus kecelakaan bus “Sang Engon” yang terjadi di lingkaran Tol Jangli Semarang, Jawa Tengah terjadi pada waktu sopir tersebut melaksanakan tugasnya, yaitu mengantar

⁵³ Rachmat Setiawan, *Tinjauan Elementer Perbuatan Melanggar Hukum*, (Bandung: Binacipta, 1991), hlm.37

⁵⁴ *Ibid.*

rombongan pengajian dari Bojonegoro menuju Pekalongan. Hal tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan bus terjadi pada waktu jam kerja sopir tersebut.

Seperti yang telah dipaparkan di atas, bahwa apabila perbuatan melawan hukum terjadi pada waktu jam kerja pegawai maka baik pegawai maupun perusahaan tempat pegawai tersebut bekerja berkewajiban untuk bertanggung jawab atas kerugian yang muncul. Kewajiban untuk bertanggung jawab yang harus dilakukan oleh sopir dan perusahaan angkutan umum tempat sopir bus tersebut bekerja telah dijelaskan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Pasal 235 ayat (1) dan ayat (2). Kedua Pasal tersebut berturut-turut menyatakan:

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

“Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, Pengemudi, Pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.”

Berbicara mengenai hubungan majikan dengan buruh, hubungan tersebut sama dengan hubungan antara Perusahaan Otobus dengan sopir bus “Sang Engon” dalam kasus kecelakaan yang saya angkat pada pembahasan ini. Terdapat 1 (satu) teori tentang hubungan majikan dengan buruh yang dikenal dengan Teori *Corporate Liability*. Teori tersebut mengajarkan bahwa seorang majikan atau suatu badan yang memperkerjakan buruh harus bertanggung jawab terhadap kerugian yang ditimbulkan oleh anak buahnya dan untuk mengurangi resiko kerugian yang dialami oleh majikan atau badan tersebut maka tanggung jawab itu dibagi atas pihak majikan atau badan dengan buruh.⁵⁵ Berdasarkan pemaparan di atas, apabila kita cocokkan ajaran Teori *Corporate Liability* dengan peristiwa

⁵⁵ J. Guwandi, *Hukum Rumah Sakit & Corporate Liability*, (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Kedokteran Universitas Indonesia, 2011), hlm. 1

kecelakaan bus seperti yang diangkat dalam pembahasan ini maka keharusan untuk bertanggung jawab terletak pada pihak majikan yaitu Perusahaan Otobus. Namun, untuk mengurangi resiko kerugian yang dialami oleh Perusahaan Otobus maka kewajiban untuk bertanggung jawab dibagi atas Perusahaan Otobus dengan pihak sopir yang berarti kedua belah pihak sama-sama wajib bertanggung jawab.

Baik pihak sopir maupun pihak Perusahaan Otobus sama-sama wajib untuk bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh korban. Bentuk pertanggung jawaban yang harus dilakukan oleh sopir bus dan Perusahaan Otobus telah dijelaskan dalam ketentuan Pasal 235 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Pemenuhan atas tuntutan untuk bertanggung jawab secara perdata atas kerugian yang diderita korban seperti yang terdapat dalam Pasal 235 ayat (1) dan ayat (2), tidak lantas menggugurkan tuntutan secara pidananya atas kerugian yang timbul dari kecelakaan tersebut.

Sopir bus tersebut adalah seseorang yang bekerja pada Perusahaan Otobus “Sang Engon” dan bekerja sebagai pengangkut, yaitu pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang.⁵⁶ Sesuai dengan tugasnya, sopir tersebut mengantarkan penumpang yang merupakan rombongan pengajian dari Bojonegoro menuju Pekalongan dan di dalam perjalanannya dari Pekalongan menuju tempat pengajian berikutnya yaitu di Kabupaten Semarang bus tersebut mengalami kecelakaan yang berarti kecelakaan terjadi pada saat jam kerja sopir.

Kesalahan tidak sepenuhnya dikarenakan oleh sopir bus, tetapi kesalahan juga terdapat pada perusahaan tempat sopir bus tersebut bekerja. Olah Tempat Kejadian Perkara yang telah dilakukan oleh Ditlantas Polda Jateng menyatakan bahwa sopir tersebut mengemudikan bus itu seorang diri. Maksudnya, bus tersebut hanya dikemudikan oleh seorang sopir tanpa adanya sopir pengganti. Hal tersebut merupakan suatu pelanggaran dari suatu kewajiban yang telah dijelaskan dalam Undang-Undang yaitu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22

⁵⁶ Sutiono Usman Adji, dkk, 1991, *Loc.Cit.*, hlm.6

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan terdapat dalam Pasal 90 ayat (1) yang menyatakan:

“Setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Perusahaan Otobus “Sang Engon” sebagai perusahaan angkutan umum tempat sopir bus tersebut bekerja, telah melanggar ketentuan dalam Pasal 90 ayat (1) yaitu perusahaan tersebut tidak memenuhi ketentuan mengenai pergantian pengemudi dalam perjalanan bus “Sang Engon” dari Bojonegoro menuju Pekalongan ini. Bus tersebut hanya dikemudikan oleh seorang sopir bernama M Husen dan tanpa adanya sopir pengganti. Tidak bisa disalahkan jika sopir bus tersebut merasa kelelahan setelah menempuh perjalanan jauh. Pihak yang bertanggung jawab atas pergantian pengemudi adalah pihak Perusahaan Otobus. Namun, pihak Perusahaan Otobus tidak melakukan kewajibannya untuk memberlakukan ketentuan mengenai pergantian pengemudi, maka Perusahaan Otobus tersebut wajib dinilai lalai dalam melaksanakan tugas. Sanksi untuk pelanggaran yang telah dilakukan oleh perusahaan tersebut telah jelas diterangkan dalam Pasal 92 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan:

“Setiap Perusahaan Angkutan Umum yang tidak mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 dikenai sanksi administratif.”

Sanksi administratif yang dimaksud dalam Pasal 92 ayat (1) telah dijelaskan dalam Pasal 92 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yaitu:

“Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:

- a. peringatan tertulis;
- b. pemberian denda administratif;
- c. pembekuan izin; dan/atau
- d. pencabutan izin.”

Tidak hanya pelanggaran dalam hal tidak terpenuhinya ketentuan mengenai pergantian pengemudi, tetapi juga kelalaian perusahaan dalam hal menerima penumpang. Perusahaan Otobus tersebut menerima penumpang sebanyak 73 orang yang mana jumlah tersebut melebihi batas maksimal kursi dalam bus yang hanya untuk 58 penumpang saja. Seperti yang terdapat pada Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan,

“Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi:

- a. keamanan;
- b. keselamatan;
- c. kenyamanan;
- d. keterjangkauan;
- e. kesetaraan; dan
- f. keteraturan”

Perbuatan Perusahaan Otobus yang menerima penumpang melebihi kapasitas di dalam bus telah melanggar ketentuan yang terdapat dalam Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Tepatnya pelanggaran tersebut terjadi pada huruf a, b, dan c Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Hal itu memang bukan sebagai pemicu terjadinya kecelakaan, namun karena faktor kelebihan penumpang itulah yang membuat gaya sentrifugal yang timbul pada saat kecelakaan menjadi sempurna.

KUHPerdara yang merupakan kiblatnya hukum perdata di Indonesia mengatur kerugian dan ganti rugi dalam hubungannya dengan perbuatan melawan hukum. KUHPerdara juga mengatur ganti rugi secara khusus, yakni pemberian ganti rugi terhadap hal-hal sebagai berikut:

1. Ganti rugi untuk semua perbuatan melawan hukum (Pasal 1365)
2. Ganti rugi untuk perbuatan yang dilakukan oleh orang lain (Pasal 1366 dan Pasal 1367 KUHPerdara)
3. Ganti rugi untuk pemilik binatang (Pasal 1368 KUHPerdara)
4. Ganti rugi untuk pemilik gedung yang ambruk (Pasal 1369 KUHPerdara)
5. Ganti rugi untuk keluarga yang ditinggalkan oleh orang yang dibunuh (Pasal 1370 KUHPerdara)

6. Ganti rugi karena orang telah luka atau cacat anggota badan (Pasal 1371 KUHPperdata)
7. Ganti rugi karena tindakan penghinaan (Pasal 1372 sampai Pasal 1380 KUHPperdata)

Dilihat dari jenis konsekuensi dari perbuatan melawan hukum, khususnya perbuatan melawan hukum terhadap tubuh orang maka ganti rugi dapat diberikan jika terdapat salah satu dari unsur-unsur sebagai berikut:⁵⁷

1. Kerugian secara ekonomis, misalnya pengeluaran biaya pengobatan dan rumah sakit.
2. Luka atau cacat terhadap tubuh korban.
3. Adanya rasa sakit secara fisik.
4. Sakit secara mental, misalnya *stress*, sangat sedih, rasa bermusuhan yang berlebihan, cemas, dan berbagai gangguan mental/jiwa lainnya.

KUHPperdata tidak dengan tegas atau bahkan tidak mengatur secara rinci tentang ganti rugi tertentu atau tentang salah satu aspek dari ganti rugi. Oleh sebab itu, hakim mempunyai kebebasan untuk menerapkan ganti rugi tersebut sesuai dengan asas kepatutan, sejauh hal tersebut memang dimintakan oleh pihak penggugat. KUHPperdata di Indonesia mengatur juga cara menghitung ganti rugi atau model-model ganti rugi khusus terhadap perbuatan melawan hukum tertentu saja. Pengaturan ganti rugi khusus untuk perbuatan melawan hukum karena kesengajaan atau kelalaian yang menyebabkan orang meninggal dan luka atau cacat anggota badan adalah sama, yaitu untuk keluarga korban yang ditinggalkan dan korban yang luka atau cacat anggota badan ganti rugi akan diberikan dengan syarat keharusan penilaian menurut kedudukan dan kekayaan kedua belah pihak dan keharusan penilaian menurut keadaan.

Kerugian yang timbul pada kecelakaan bus “Sang Engon” yang terjadi karena kelalaian sopir, berdasarkan pemaparan di atas adalah wajib untuk diganti rugi. Ganti rugi dapat dibayarkan apabila terdapat unsur-unsur seperti yang telah dipaparkan di atas dan pada kasus kecelakaan bus ini kerugian yang muncul memenuhi setiap unsur seperti yang telah disebutkan. Besarnya ganti rugi juga akan ditentukan dengan melihat kedudukan, kekayaan, dan keadaan dari pihak

⁵⁷ Munir Fuady, 2010, *Op.Cit.*, hlm. 138

korban maupun pelaku perbuatan melawan hukum. Baik sopir bus maupun Perusahaan Otobus sama-sama memegang kewajiban untuk bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh korban dalam kasus kecelakaan yang saya angkat dalam pembahasan ini.

Perbuatan melawan hukum tidak hanya membawa kerugian secara materiil, namun juga kerugian secara moril seperti penderitaan mental akibat dari perbuatan melawan hukum tersebut. Salah satu hal yang khas dari perbuatan melawan hukum yang tidak terdapat dalam kontrak adalah adanya pergantian kerugian berupa sejumlah uang kepada pihak korban yang telah mengalami penderitaan mental. Ini berarti ada suatu kewajiban bagi seseorang untuk tidak menimbulkan penderitaan mental bagi orang lain dan karena itu, ganti rugi yang berhubungan dengan tekanan mental merupakan ganti rugi yang biasanya berupa pemberian sejumlah uang yang diberikan kepada korban dari perbuatan melawan hukum disebabkan korban telah menderita tekanan mental. Ganti rugi seperti ini dalam praktek sering disebut dengan istilah ganti rugi immateril, sebagai lawan dari ganti rugi biasa yang disebut ganti rugi materiil.

Ganti rugi immateril ini merupakan pemberian sejumlah uang, yang jumlahnya tidak dapat diperhitungkan secara matematis, tetapi lebih merupakan kebijaksanaan hakim dengan syarat bahwa jumlah ganti rugi tersebut haruslah wajar. Kewajaran dari jumlah ganti rugi tersebut bergantung kepada banyak hal, antara lain sebagai berikut:⁵⁸

1. Beratnya beban mental yang dipikul oleh korban.
2. Status dan kedudukan dari korban.
3. Situasi dan kondisi di mana perbuatan melawan hukum terjadi.
4. Situasi dan kondisi mental dari korban.
5. Situasi dan kondisi mental dari pelaku.
6. Latar belakang dilakukannya perbuatan melawan hukum.
7. Jenis perbuatan melawan hukum, yakni kesengajaan, kelalaian, atau tanggung jawab mutlak.

Selain itu, ganti rugi immateril ini hanya dapat dibebankan terhadap kerugian karena perbuatan melawan hukum, dan tidak layak diterapkan atas kerugian yang disebabkan oleh wanprestasi. Kerugian immateril dapat berupa rasa

⁵⁸ *Ibid.*, hlm.96