

KETERLIBATAN HUKUM PERDATA DALAM PENGATURAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Oleh : Ari Purwadi *)

Masalah pengaturan ganti-rugi korban kecelakaan-lintas merupakan keterlibatan hukum perdata dalam pengaturan lalu-lintas dan angkutan jalan. UULLAJ juga mengatur tentang masalah ganti-rugi korban kecelakaan dan angkutan jalan, namun pengaturannya dianggap kurang lengkap dan tidak sistematis. Apakah ini terbawa dari sifat UULLAJ yang bersifat "pokok". UULLAJ tidak mengatur secara baik mengenai tanggung-jawab [baca: tanggung-gugat] yang saling berhubungan antara pengemudi, pemilik, dan pengusaha angkutan umum, serta batas-batas tanggung-gugat di antara mereka tidak jelas. Oleh karena itu, masih sangat relevan untuk mengkaitkan tuntutan korban kecelakaan lalu-lintas dengan menggunakan dasar hukum pasal 1365 BW beserta ajaran-ajarannya yang menyertainya.

I. Pendahuluan

Pada tanggal 17 September 1992 dinyatakan mulai berlakunya Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan (LN Tahun 1992 Nomor 49), untuk selanjutnya ditulis UULLAJ. UULLAJ ini dibentuk sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan Raya, yang dirasakan tidak sesuai lagi dengan perkembangan jaman kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Lalu-lintas dan angkutan jalan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional. UULLAJ ini dimaksudkan untuk menata lalu-lintas dan angkutan jalan dalam satu kesatuan sistem yang merupakan bagian dari transportasi secara keseluruhan. Sistem transportasi yang diinginkan adalah transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu-lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, aman, nyaman, teratur, lancar, dan selamat. UULLAJ ini merupakan produk undang-undang yang "unik". Pertama, UULLAJ ini berlakunya ditandai dengan adanya sikap beberapa warga negara yang kontra terhadap berlakunya UULLAJ. UULLAJ ini mengundang reaksi keras dengan menentang berlakunya

UULLAJ, bahkan di beberapa daerah ditandai dengan demonstrasi dan atau pemogokan sopir angkutan umum. Yang pada akhirnya, pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (PERPU) Nomor 1 Tahun 1993, yang intinya berisi menetapkan penundaan berlakunya UULLAJ untuk selama 1 (satu) tahun. Nampaknya, terbitnya PERPU ini memenuhi kriteria "hal ihwal kepentingan memaksa". Apakah demikian? Kedua, UULLAJ ini terdiri dari 74 pasal (yang dikelompokkan ke dalam 16 Bab). Dari 74 pasal yang terdapat pada UULLAJ harus diikuti oleh peraturan pelaksanaannya sebanyak 32 materi yang harus diatur dalam Peraturan Pemerintah agar peraturan lalu-lintas dan angkutan jalan dilaksanakan dengan baik. Paling tidak pemerintah harus menetapkan Peraturan Pemerintah yang cukup banyak, sehingga penamaan UULLAJ harus ditambah dengan kata-kata "Undang-Undang Pokok". Kata "Pokok" ditemui pada penjelasan umum UULLAJ, yang berbunyi: "Dalam undang-undang ini diatur hal-hal yang bersifat pokok, sedangkan yang bersifat teknis dan operasional akan diatur dalam Peraturan Pemerintah dan peraturan pelaksanaan lainnya". Barangkali ini di dalam praktek dapat menimbulkan "policy of non enforcement", karena adanya kekosongan hukum pada peraturan pelaksanaan apabila

* Penulis adalah Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma Surabaya

tidak segera diikuti oleh pembentukan Peraturan Pemerintah sebagai peraturan pelaksanaannya. Dan tidak dapat dipungkiri hampir setiap produk hukum mutlak diperlukan peraturan pelaksanaan. Sampai saat ini, berdasarkan pengetahuan saya, baru ada 3 (tiga) Peraturan Pemerintah yang merupakan peraturan pelaksanaan dari UULLAJ, yaitu:

1. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan (LN Tahun 1993 Nomor 59);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan (LN Tahun 1993 Nomor 60);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Dan Lalu-Lintas Jalan (LN Tahun 1993 Nomor 63).

Ketiga, UULLAJ ini melakukan pengaturan yang meliputi 3 (tiga) aspek bidang hukum, yaitu aspek hukum administrasi negara, aspek hukum pidana, dan aspek hukum perdata.

Tulisan ini tidak berpretensi untuk mengupas seluruh "keunikan" UULLAJ sebagaimana yang dipaparkan di atas, namun tulisan ini hanya mencoba mengupas aspek hukum perdata dalam pengaturan lalu-lintas dan angkutan jalan, terutama sekali mengenai tanggung-gugat yang terjadi apabila terjadi kecelakaan lalu-lintas.

II TANGGUNG-GUGAT DALAM KECELAKAAN LALU-LINTAS

Tanggung-gugat dalam kecelakaan lalu-lintas diatur pada pasal 28 UULLAJ. Pasal 28 UULLAJ berbunyi: "Pengemudi kendaraan bermotor *bertanggung-jawab* atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan atau pemilik barang dan/ atau pihak ketiga, yang timbul karena kelalaian atau kesalahan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor". Seyogyanya dalam pasal ini tidak digunakan kata "*tanggung jawab*" tetapi lebih tepat menggunakan kata "*tanggung-gugat*". Dalam hukum perdata, istilah "*tanggung-gugat*" ini sebagai terjemahan dari kata aansprakelijk atau

liability (bukan responsibility), sehingga istilah tanggung-gugat bukan sekedar bertanggung-jawab. Tanggung-gugat dimaksudkan pertanggungjawaban perdata yang diselesaikan melalui pengadilan dengan cara mengajukan gugatan. Apabila hanya sekedar tanggung-jawab, maka korban kecelakaan lalu-lintas setelah menerima uang dari pengemudi yang menimbulkan kerugian akan dianggap sudah bertanggung-jawab dan selesailah persoalannya. Padahal tidaklah demikian. Kalau melihat pasal 31 UULLAJ, yang berbunyi:

- (1) Apabila korban meninggal, pengemudi dan atau pemilik dan atau pengusaha angkutan umum wajib memberi bantuan kepada ahli waris dari korban berapa biaya pengobatan dan atau biaya pemakaman;
- (2) Apabila terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban, bantuan yang diberikan kepada korban berupa biaya pengobatan.

Jadi menurut hemat saya, justru inilah yang disebut tanggung-jawab, yaitu merupakan tanggung jawab yang bersumber dari "*kewajiban moral*", bukan berasal dari hukum. Hal ini lebih dipertegas lagi dari bunyi penjelasan pasal 31 UULLAJ, yaitu: "Bantuan yang diberikan kepada korban atau ahli warisnya adalah atas dasar kemanusiaan, di luar hak korban yang dilindungi oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku". Hal ini berarti korban masih mempunyai hak untuk menuntut ganti-rugi dengan cara mengajukan gugatan di pengadilan.

Meskipun pada bunyi pasal 28 UULLAJ tidak menyebutkan "kecelakaan lalu-lintas" yang timbul karena kelalaian atau kesalahan pengemudi, tetapi kalau melihat penjelasan pasal 28 UULLAJ dan pasal 28 UULLAJ ini merupakan pasal pada Bab VII Bagian Keempat yang menyebutkan atau mengatur tentang "kecelakaan lalu-lintas". Oleh karena itu, yang dimaksudkan di sini adalah tanggung-gugat dalam kecelakaan lalu-lintas.

Selanjutnya, pasal 29 UULLAJ menyatakan bahwa ketentuan sebagaimana dimaksud

dalam pasal 28 UULLAJ tidak berlaku dalam hal:

- a. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan,
- b. disebabkan perilaku korban sendiri atau pihak ketiga,
- c. disebabkan gerakan orang dan atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Sedangkan dalam penjelasan pasal ini diterangkan tentang pengertian keadaan memaksa, yaitu "peristiwa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan pengemudi untuk mengelakkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas".

Ketentuan pasal 29 UULLAJ ini di dalam hukum perdata dikenal dengan istilah "alasan pembenar". Kalau pelaku berhasil mengajukan atau mendalilkan alasan pembenar, maka hapuslah tanggung-gugatnya. Hanya saja yang termasuk alasan pembenar hanya "keadaan memaksa" (alasan pada huruf a pasal 29 UULLAJ).

Sedangkan mengenai alasan huruf b, dalam hukum perdata dikenal dengan istilah "kesalahan sendiri", artinya kerugian yang timbul juga disebabkan oleh perilaku korban sendiri. Misalnya dalam ilustrasi kasus di bawah ini:

A, pengendara sepeda motor, telah mendahului B yang naik sepeda, tetapi kemudian B tersenggol dan jatuh, karena B mengendarai sepeda tidak di jalur yang telah disediakan (terlalu ke kanan) dan menimbulkan kerugian. Dalam hal ini ada alasan untuk pengurangan

tanggung-gugat pelaku karena "kesalahan sendiri" korban, yaitu naik sepeda kurang ke kiri (tidak berada di jalur sepeda).

Sampai sejauh mana tanggung-gugat pelaku harus dibatasi dan bagian mana dari kerugian itu harus dipikul sendiri oleh korban bergantung pada berat-ringannya kesalahan masing-masing.

Hakim akan menilai perbandingan kesalahan pelaku dan korban. Jadi kalau terdapat peranan korban yang dinilai cukup mempunyai andil terjadinya kecelakaan lalu-lintas, maka kewajiban pengemudi untuk mengganti kerugian dibatasi sampai jumlah tertentu. Sampai sejauh mana peranan perilaku baik korban maupun pihak ketiga dalam menimbulkan kecelakaan lalu-lintas diserahkan penilaiannya kepada hakim secara jeli dan teliti.

Demikian pula untuk alasan huruf c, hakim juga dituntut untuk jeli dan teliti menilai gerakan apa dan sejauh mana dari orang atau hewan dan sejauh mana pula telah diambil tindakan pencegahan sehingga dapat membebaskan pengemudi dari tanggung-gugat.

Bagaimanakah kalau dalam kecelakaan lalu-lintas itu melibatkan lebih dari seorang pengemudi. Menurut penjelasan pasal 28 UULLAJ: "Dalam hal kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu

orang pengemudi maka tanggung-jawab [baca: tanggung-gugat] terhadap kerugian materi yang ditimbulkan ditanggung secara bersama-sama". Kadang-kadang kerugian ditimbulkan oleh tingkah laku beberapa orang, sehingga

Mengenai "kelalaian", sebenarnya perkataan ini - menurut hukum perdata - lebih memperjelas bahwa tidak hanya perbuatan yang disengaja, tetapi juga perbuatan yang kurang hati-hati dapat digugat untuk membayar ganti-rugi. Jadi sebenarnya kata "kelalaian" tersebut mempertegas unsur "kesalahan" dalam tanggung-gugat pada kecelakaan lalu-lintas. Bila manakah pengemudi "bersalah"? Mengenai hal ini akan dibahas pada bagian lain pada tulisan ini.

tanggung-gugat berdasarkan pasal 1365 BW pada kecelakaan lalu-lintas menimbulkan masalah tentang apakah dan bagaimana beban kerugian itu harus dibagi di antara mereka. Akibat perbuatan melanggar hukum oleh dua orang atau lebih, pihak ketiga menderita kerugian (turut bersalah), sebagaimana kasus yang diputus oleh Hoge Raad tanggal 4 Nopember 1955.

Kasus posisinya adalah:

Ketika De Lange berusaha mendahului sebuah truk yang dikemudikan oleh Beek, tiba-tiba Beek mendadak membelok ke kiri. Akibatnya, De Lange harus mengerem dengan kuat.

Huygen yang terlalu dekat dengan De Lange menabrak mobil De Lange (kerugian mobil De Lange: f. 430,-).

Hakim menilai kesalahan Beek lebih berat daripada kesalahan Huygen dan menaksir kesalahan mereka 4 (Beek) : 1 (Huygen).

(J.H. Nieuwenhuis, 1985: 132).

Pasal 1365 BW telah dipenuhi oleh tingkah laku Beek maupun Huygen, namun mengenai tanggung-gugat mereka berdua atas kerugian De Lange, menimbulkan 2 (dua) pertanyaan:

1. Sejauh mana masing-masing pelaku bersama (mededaders, Beek dan Huygen) harus mengganti kerugian yang diderita oleh pihak yang dirugikan (*De Lange*)?
2. Bagaimana para pelaku bersama (Beek dan Huygen) membagi beban kerugian di antara mereka? (J.H. Nieuwenhuis, 1985: 132).

Untuk pertanyaan yang pertama, secara bersama-sama mereka bertanggung-gugat atas kerugian itu, sehingga kalau salah seorang telah membayar, maka yang lain bebas membayar. Jadi De Lange, bebas memilih: menggugat Beek atautah menggugat Huygen. Sedangkan untuk pertanyaan kedua, kewajiban membayar mereka bergantung dari berat-ringannya kesalahan masing-masing. Jadi pelaku yang digugat untuk membayar seluruh kerugian mempunyai *hak regres* sebesar bagian yang melebihi bebannya dari pelaku yang lain. Dari kasus tadi, maka Beek harus

membayar 4/5 bagian dari seluruh kerugian, dan Huygen harus membayar 1/5 bagian dari seluruh kerugian. Kalau De Lange menuntut Beek, dan Beek harus membayar f. 430,-, maka ia dapat menuntut dari Huygen $1/5 \times f. 430,-$ (f. 86,-).

Kalau kita perhatikan bunyi pasal 28 UULLAJ, maka terlihat betapa luas dan beratnya tanggung-gugat pengemudi yang mengalami kecelakaan lalu-lintas, karena tidak hanya wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang tetapi juga pemilik barang dan pihak ketiga. Oleh karena itu, penumpang, pemilik barang, dan pihak ketiga dapat menuntut kerugian berdasarkan pasal 1365 BW dalam hal terjadi kecelakaan lalu-lintas.

Persoalannya sekarang: bagaimanakah tanggung-gugat pengemudi kalau terjadi kecelakaan lalu-lintas dan menimbulkan kerugian terhadap penumpang yang menumpang gratis (dengan cuma-cuma)? Menurut Masmoein, perjanjian pengangkutan cuma-cuma (beliau memberi nama demikian)- atau "lebih konkrit bisa dikata perjanjian membawa orang dengan cuma-cuma dalam kendaraan bersama-sama yang tidak diatur dalam undang-undang" (Masmoein, 1980 : 15). Selanjutnya, menurut Masmoein, perjanjian pengangkutan cuma-cuma ini mirip dengan perjanjian pengangkutan namun berbeda dalam sifat cuma-cuma dan mirip dengan perjanjian cuma-cuma yang diatur dalam undang-undang hanya berbeda dalam hal sifat prestasinya. Ketentuan undang-undang tentang perjanjian pengangkutan tidak dapat diterapkan. Mengenai tanggung-gugatnya dapat mengambil pedoman dari ketentuan-ketentuan khusus bagi jenis perjanjian cuma-cuma, di mana pasal 1706 - 1707 BW jo. pasal 1801 BW menyatakan bahwa dalam perjanjian cuma-cuma tanggung-gugatnya lebih ringan daripada tanggung-gugat pada perjanjian dengan bayaran. Dasar pembedaan ini karena pada perjanjian cuma-cuma tidak diimbangi dengan kontra-prestasi. Dari ketentuan itu, dapatlah ditarik suatu ketentuan umum, yaitu dalam perjanjian cuma-

cuma yang berisi kewajiban menjaga itu dalam derajat lebih ringan daripada jika perjanjiannya tidak dengan cuma-cuma. Jadi sesuai dengan sifatnya dan berpedoman pada keadilan, maka kewajiban berjaga-jaga yang dibebankan kepada pengangkut cuma-cuma proporsinya adalah lebih ringan daripada pengangkutan dengan bayaran (Masmoein, 1980 : 16).

Dalam kaitannya dengan perbuatan melanggar hukum, maka ajaran tanggung-gugat pada penumpang gratis (cuma-cuma) adalah seorang pengemudi hanya bertanggung-gugat dalam ukuran yang lebih kecil terhadap penumpang yang nunut tanpa bayar yang disebabkan oleh kecelakaan lalu-lintas. Pengemudi akan bertanggung-gugat kalau ia di dalam mengemudikannya terdapat kesengajaan atau ada kesalahan besar atas terjadinya kecelakaan lalu-lintas.

Argumentasi ajaran ini adalah:

1. adanya asas hukum, bahwa tanggung-gugat pada pelayanan gratis ada bilamana terdapat kesalahan yang besar (pasal 1697 dan 1707 ke-2 BW).
2. penumpang yang nunut tanpa bayar harus menerima resiko yang disebabkan oleh kesalahan yang kecil.
3. penumpang yang nunut tanpa bayar harus dianggap secara diam-diam menyetujui tertutupnya tanggung-gugat pengemudi (asas dari klausula eksonerasi diam-diam).
4. pengemudi yang mengangkut dengan cuma-cuma, dalam hal ini hakim harus dapat memperlunak pemberian ganti-rugi (pasal 1356 BW).
5. pada kecelakaan lalu-lintas yang berakibat luka-luka maupun mati (pasal 1370 dan 1371 BW), maka dapat menerapkan ketentuan-ketentuan mengenai perlunakan ganti-rugi (R. Soetojo Prawirohamidjojo, 1979: 23-24).

III TANGGUNG-GUGAT PEMILIK DAN PENGUSAHA KENDARAAN DALAM KECELAKAAN LALU-LINTAS

Gugatan untuk menuntut ganti-rugi akibat kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu-lintas lazimnya berdasarkan ketentuan pasal 1365 BW. Baik menurut pasal 1365 BW maupun pasal 28 UULLAJ, orang yang mengemudikan kendaraan yang menimbulkan kerugian bertanggung-gugat hanya apabila ia bersalah (adanya unsur kesalahan). Seseorang pengemudi yang tetap menjalankan kendaraannya walaupun lampu lalu-lintas menunjukkan warna merah, dan kemudian menimbulkan kecelakaan berupa tabrakan dengan kendaraan yang datang dari arah yang lain, maka pengemudi ini dinyatakan bersalah. Pengemudi ini di samping bersalah, dia juga dapat dikatakan berbuat melanggar hukum. Kualifikasi "melanggar hukum" ditandai dengan mengabaikan nyala merah lampu lalu-lintas. Jadi terjadi pelanggaran ketentuan peraturan perundang-undangan lalu-lintas sebagaimana yang diatur dalam pasal 23 jo. pasal 61 UULLAJ. Pasal 23 UULLAJ di antaranya mengatur kewajiban pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan untuk mematuhi ketentuan alat pemberi isyarat lalu-lintas (i.c. lampu tiga warna). Sedangkan pasal 61 UULLAJ ayat (1) memberikan ancaman pidana baik pidana kurungan atau denda terhadap barangsiapa yang melanggar alat pemberi isyarat lalu-lintas. Meskipun telah diputus pidana oleh hakim, tidak berarti persoalan telah selesai. Pelaku masih harus menghadapi tuntutan pembayaran kerugian manakala pihak yang ditabrak menderita kerugian, sehingga ia menghadapi gugatan perdata.

Pada hukum perdata, etiket "melanggar hukum" hanya mengkualifikasikan perbuatan. Sedangkan mengenai "kesalahan" memberikan informasi tentang pelakunya. Informasi ini mengungkapkan bahwa pelaku ini dapat disesali karena tingkah laku yang melanggar hukum itu telah dilakukannya. Syarat kesalahan pada tanggung-gugat berdasarkan pasal 1365 BW ialah: 1. sifat tercelanya perbuatan (sifat melanggar hukum) dan 2. dapat disesalnya

pelaku perbuatan itu (kesalahan).

Bilakah pelaku dapat disesali karena ia tidak menghindarkan diri dari melakukan perbuatan melanggar hukum? Cara yang paling sederhana dengan mempertanyakan ini secara negatif dengan menyatakan apabila tingkah laku yang melanggar hukum itu tidak dapat disesalkan kepada pelaku, maka ia tidak bersalah. Dalam situasi selebihnya, pelaku bersalah (J.H. Nieuwenhuis, 1985 : 129).

Pasal 23 UULLAJ di dalam hal tanggung-gugat adalah tanggung-gugat pribadi si pengemudi (*persoonlijke aansprakelijkheid*). Bagaimanakah dengan tanggung-gugat pemilik (yang tidak mengemudikan sendiri) dan pengusaha angkutan umum?

Di dalam UULLAJ, hanya mengatur bahwa pemilik dan pengusaha angkutan umum bertanggung-jawab atas kerusakan jalan dan fasilitas lalu-lintas. Jadi yang menjadi tanggung-jawab pemilik dan pengusaha angkutan umum bukanlah korban yang bersifat perorangan tetapi yang menjadi korban adalah pemerintah/negara, yang mempunyai atau menguasai jalan, jembatan dan fasilitas lainnya. Hal ini dapat dilihat pada pasal 30 UULLAJ, yang berbunyi:

- (1) Setiap pengemudi, pemilik, dan atau pengusaha angkutan umum bertanggung-jawab terhadap kerusakan jalan dan jembatan atau fasilitas lalu-lintas yang merupakan bagian dari jalan itu yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor yang dioperasikannya;
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku dalam hal keadaan memaksa sebagaimana dimaksud dalam pasal 29 huruf a.

Jadi UULLAJ, sama sekali tidak mengatur tentang bagaimana tanggung-gugat pemilik kendaraan atau pengusaha angkutan umum terhadap kerugian orang yang terlibat dalam kecelakaan lalu-lintas manakala yang menabrak adalah sopir, demikian juga tanggung-gugat pengemudi yang masih belum cukup umur (belum dewasa), serta apabila penyebabnya adalah gerakan hewan. Menurut

hemat saya, mengenai hal-hal tersebut dapat digunakan ketentuan yang ada di dalam BW sebagai dasar gugatannya.

Sistem BW, di samping menggunakan konsep tanggung-gugat berdasarkan kesalahan (pasal 1365 BW) sebagaimana yang dikemukakan di muka, juga menggunakan konsep tanggung-gugat yang dipertajam. Konsep tanggung-gugat yang dipertajam ini meliputi 2 jenis, yaitu:

1. Tanggung-gugat berdasarkan kesalahan dengan beban pembuktian terbalik. Penggugat tidak perlu membuktikan bahwa tergugat tidak cukup berhati-hati, sebaliknya tergugat untuk menghindari tanggung-gugat wajib membuktikan bahwa dia cukup berupaya untuk berhati-hati, sehingga dia tidak dapat dipersalahkan. Konsep tanggung-gugat ini tertuang dalam: a. Pasal 1367 ayat (2) jo. ayat (5) BW tentang tanggung-gugat orang-tua dan wali; dan b. Pasal 1368 BW tentang tanggung-gugat pemilik hewan.
2. Tanggung-gugat berdasarkan resiko (*risico-aansprakelijkheid*). Tanggung-gugat ini meniadakan syarat-syarat: sifat melanggar hukum dan unsur kesalahan. Ia bertanggung-gugat, meskipun di pihaknya sama sekali tidak terdapat sifat melanggar hukum atau unsur kesalahan. Jenis tanggung-gugat ini tertuang dalam: a. Pasal 1367 ayat (3) BW tentang tanggung-gugat majikan; dan 2. Pasal 1369 BW mengenai tanggung-gugat pemilik gedung (J.H. Nieuwenhuis, 1985 : 135 -137).

Pasal 1367 ayat (2), ayat (3), dan pasal 1368 BW, merupakan pasal-pasal yang relevan digunakan dasar gugatan atas permasalahan di muka, mengingat UUULLAJ tidak mengatur tentang tanggung-gugat yang demikian itu.

Menurut pasal 1367 ayat (2) BW, orang tua dan wali bertanggung-gugat atas kerugian yang disebabkan oleh anak-anak belum dewasa, yang tinggal pada mereka dan terhadap siapa mereka melakukan kekuasaan orang-tua atau wali. Namun, berdasarkan pasal 1367 ayat (5)

BW, orang-tua atau wali diberi kemungkinan *disculpatie*, karena orang-tua atau wali telah dapat membuktikan bahwa ia tidak dapat mencegah perbuatan si anak yang menjadi tanggungannya.

Ilustrasi:

Anak A yang masih berusia 12 tahun belum memiliki SIM mengendarai sepeda motor milik orang-tuanya telah menabrak mobil milik B, sehingga menimbulkan kerugian. Dalam ilustrasi ini, A hanya bertanggung-gugat atas kerugian B jika A tidak melakukan kewajibannya selaku "*orang-tua yang baik*" dan menjaga anak tersebut menimbulkan kerugian pada pihak ketiga (sifat melanggar hukum) dan selain itu dapat disesali karena telah mengabaikan tugasnya itu (unsur kesalahan). B tidak perlu membuktikan bahwa A tidak secukupnya menjaga anaknya, melainkan sebaliknya untuk menghindari tanggung-gugat, A harus membuktikan bahwa ia sudah cukup baik menjaga anak itu.

Dalam menentukan unsur kesalahan terhadap anak di bawah umur dipergunakan kriteria '*kennen-en-kunnen*' (*dapat serta mampu bertanggung-jawab*) sebagaimana yang digunakan oleh Hoge Raad dalam putusan Joke Stapper (tanggal 9 Desember 1966; NJ 1967, 69), dengan pokok perkara sebagai berikut:

Joke Stapper, seorang anak berusia 4 tahun 10 bulan, mengendarai otopednya, secara tiba-tiba tanpa melihat ke kiri maupun ke kanan jalan, menyeberangi jalan tersebut. Pada waktu yang bersamaan telah melaju seorang bernama Willems dengan sepeda motornya, tidak dapat menguasai kendaraannya dan terjatuh, lalu mengalami cedera. Kendaraan itu tidak bisa dikuasai karena Joke muncul secara tiba-tiba dari belakang sebuah mobil penjual susu yang sedang parkir. Kerugian yang diderita Willems dibayar oleh perusahaan asuransi, dan kemudian perusahaan asuransi tersebut menuntut orang-tua Joke Stapper atas dasar

subrogasi (Setiawan, 1987: 111).

Hoge Raad dalam pertimbangan putusannya menyatakan sebagai berikut:

1. Apakah pelanggaran terhadap suatu kaidah hukum dapat dipertanggung-jawabkan kepada seorang anak yang masih di bawah umur tidak semata-mata ditentukan oleh pengetahuan anak-anak itu tentang adanya kaidah hukum yang dilanggar, akan tetapi juga ditentukan oleh kemampuan anak itu, sampai sejauh mana kemungkinannya untuk bertindak sesuai dengan pengetahuannya tentang kaidah hukum tersebut.
2. Anak-anak dalam usia seperti ini, lebih lebih yang sedang terlibat dalam satu permainan, tidak begitu waspada dan cermat dalam memperhatikan keadaan sekitarnya, dibandingkan dengan anak-anak yang usianya lebih tinggi serta orang-orang dewasa. Oleh karena itu, hal yang harus dijadikan dasar pertimbangan dalam menilai kesalahan si anak, bukan hanya pengetahuan yang dimiliki oleh anak itu perihal apa yang harus dilakukan oleh seorang pemakai jalan raya pada saat hendak menyeberang. Dalam melakukan penilaian tersebut harus juga dipertimbangkan apakah seorang anak dalam usia seperti itu (maksudnya: 4 tahun 10 bulan), serta mengingat hal-hal yang meliputinya, dapat dipersalahkan, apabila ia dalam situasi tertentu kurang hati-hati dan kurang cermat terhadap keadaan sekitarnya, dibandingkan dengan apa yang diharapkan dapat dipenuhi oleh orang-orang dewasa.
3. Dalam hal menilai apakah orang-tua seorang anak dapat dipertanggung-jawabkan berdasarkan ketentuan pasal 1403 BW (pasal 1367 BW Indonesia), satu dan lain hal sehubungan dengan persoalan apakah pihak orang-tua dapat membuktikan bahwa mereka tidak dapat mencegah perbuatan anak itu, maka ukuran yang harus dijadikan dasar

pertimbangan ialah: apakah mereka cukup mengambil tindakan penghati-hati untuk mencegah terjadinya kerugian bagi pihak ketiga, sebagaimana dapat diharapkan dari orang-tua yang baik dalam keadaan semacam itu (Setiawan, 1987: 112).

Berdasarkan pasal 1367 ayat (3) BW, maka majikan bertanggung-gugat atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan melanggar hukum oleh bawahannya yang dilakukan dalam lingkup tugasnya. Tanggung-gugat dalam pasal ini berlandaskan pada hubungan bawahan dan atasan, dengan ditentukan oleh kewenangan memberikan perintah kepada yang lain dan kewenangan tersebut timbul dari perjanjian kerja. Tanggung-gugat ini bergantung pada keadaan, bahwa perbuatan melanggar hukum itu dilakukan dalam pelaksanaan tugas oleh bawahan dan diisyaratkan adanya perbuatan melanggar hukum dan kesalahan pada pihak bawahan. Jadi tanggung-gugat tidak bergantung pada suatu pelanggaran norma atau kesalahan oleh majikan.

Putusan Mahkamah Agung Nomor: 3679 K/Pdt./1987, tanggal 29 November 1990, yaitu perkara antara Ali Poerwoto melawan Soeradji, Edy Haryadi, dan Karman Amat, dengan duduk perkara sebagai berikut:

Tergugat asli I menjalankan/ mengemudikan bus, di mana Tergugat asli II sebagai penanggungjawab perusahaan otobus, dan Tergugat asli III sebagai Direktur Utamanya, telah menabrak colt taxi milik Penggugat, sehingga menimbulkan kerusakan. Kerugian riil yang diderita oleh Penggugat untuk memperbaiki mobil yang rusak sebesar Rp 2.000.000,-.

Tergugat asli I telah dinyatakan bersalah oleh Pengadilan Negeri Krasaan, karena terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar pasal 2 ayat (1) UUL, di mana putusan ini telah mempunyai kekuatan hukum tetap.

Putusan Mahkamah Agung atas kasus ini adalah:

1. Tergugat asli I telah melanggar kewajiban hukum, sehingga ia melakukan perbuatan

melanggar hukum (pasal 1365 BW)

2. Penggugat telah menderita kerugian akibat kesalahan Tergugat I.
3. Tergugat II dan Tergugat III turut bertanggung-jawab atas kerugian tersebut, karena Tergugat I adalah karyawan Tergugat II dan Tergugat III (pasal 1367 BW).
4. Para tergugat secara tanggung-renteng harus membayar ganti-rugi kepada Penggugat dengan besar ganti-rugi yang dipandang layak dan adil (*ex equo et bono*) sebesar Rp 2.000.000,-, yang merupakan kerugian yang nyata (riil) yang telah dikeluarkan oleh Penggugat.

Selain itu, putusan Mahkamah Agung Nomor: 1288 K/Pid/1986 tanggal 31 Januari 1991, perkara antara Budiman melawan Perusahaan Otobus Jaya Utama dan Sutrisno. Pemeriksaan perkara pidana ini digabung dengan gugatan perdata sesuai dengan pasal 98 jo. 99 KUHAP.

Dalam acara persidangan secara cepat, Sutrisno, sopir bus, diputus oleh pengadilan melanggar pasal 2 ayat (1) UUL jo. pasal 11 ayat (4) PPL dengan dipidana percobaan.

Akibat kecelakaan ini, Budiman, pemilik mobil, mengajukan gugatan ganti-rugi sebesar Rp 2.000.000,- atas kerusakan mobilnya terhadap:

1. Sutrisno (sopir bus) sebagai Tergugat I dan
2. Perusahaan Otobus Jaya Utama sebagai Tergugat II.

Dalam kasus ini, Tergugat II mengajukan bukti berupa "Akta Kontrak Kerja Bagi Hasil" yang dituangkan dalam akta notaris, yang berisi kesepakatan antara sopir bus dan pengusaha bus, yaitu: -hasil uang dibagi dan -siapa yang menimbulkan kerugian, dialah yang harus bertanggung-jawab dan memberi ganti-rugi kepada yang dirugikan.

Mengenai hal ini, Mahkamah Agung memepertimbangkan, bahwa "Kontrak Kerja Bagi Hasil" tidaklah merupakan ketentuan hukum yang mutlak harus diikuti ataupun berakibat hukum bagi pihak ketiga, sebab isi dan bunyi kontrak kerja tersebut bagaimanapun

tidaklah dapat mengesampingkan ukuran Tertib Hukum Umum, Norma Susila, maupun Kelayakan, termasuk kepentingan Penggugat sebagai pihak ketiga. Tergugat I dan Tergugat II secara tanggung-renteng dan secara tunai untuk membayar ganti-rugi riil sebesar Rp 1.934.000,- kepada Penggugat (pasal 1367 BW).

Mengenai tanggung-gugat pemilik hewan diatur pada pasal 1368 BW. Pemilik hewan, atau orang yang menggunakannya, bertanggung-gugat atas kerugian yang ditimbulkan oleh hewan tersebut pada pihak ketiga. Dalam hal ini perlu diperhatikan: 1. orang yang bukan pemilik bertanggung-gugat apabila ia menggunakan hewan untuk kebutuhannya sendiri (penjaga hewan tidak bertanggung-gugat, tetapi penyewa atau peminjam hewan bertanggung-gugat); 2. jika orang lain bertanggung-gugat, maka akan meniadakan tanggung-gugat pemilik; dan 3. pemilik atau orang yang menggunakan harus membuktikan untuk menghindari tanggung-gugat, bahwa ia telah mengambil langkah-langkah yang cukup guna mencegah timbulnya kerugian (pembalikan beban pembuktian).

IV KERUGIAN DALAM KECELAKAAN LALU-LINTAS

Kerugian adalah berkurangnya harta kekayaan. Pengemudi mobil telah melanggar peraturan lalu-lintas yang mengakibatkan seorang laki-laki menderita gegar otak sehingga ia tidak dapat bekerja selama 6 bulan, sehingga menimbulkan kerugian hilangnya penghasilan sebesar Rp 3.000.000,-. Selain itu, selama sisa hidupnya ia kehilangan daya rasa dan daya ciumnya. Dalam kasus ini, posisi harta kekayaan korban kecelakaan dipengaruhi secara merugikan oleh pelanggaran pengemudi. Andaikata pengemudi tidak melakukan kesalahan, tentu korban akan memperoleh penghasilan yang sekarang tidak diperolehnya (yaitu Rp 3.000.000,-). Sedangkan kehilangan daya rasa dan daya

cium itu merupakan faktor dominan dalam pekerjaannya atau setidaknya mengurangi kegembiraan hidup dapat dimintakan ganti-rugi secara immateriil.

Dalam kecelakaan lalu-lintas, kerugian yang timbul berupa kerugian dalam harta kekayaan termasuk kerugian pada benda, pada orang, serta kerugian immateriil. Pada bentuk kerugian immateriil ini, yang dirugikan bukan merupakan pengurangan harta kekayaan. Penggantian dalam bentuk uang, dalam hal ini berarti penambahan harta kekayaan, bukan kompensasi dari kerugian kekayaan.

Kerugian pada benda adalah kerugian dalam nilai diakibatkan oleh kerusakan, hancurnya, dan hilangnya benda. Sedangkan luas kerugiannya yang harus diganti berdasarkan penghitungan konkrit (kerugian riil), sebagaimana yang telah ditetapkan dalam Putusan Mahkamah Agung.

Untuk kerugian pada orang dapat berupa luka-luka atau cacat badan, dan dapat pula mati. Menurut pasal 1370 BW, bahwa gugatan bagi kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal, hanya dapat diajukan oleh istri/suami, anak atau orang-tua korban yang biasanya memperoleh nafkah dari hasil pekerjaan korban. Ganti-rugi hanya merupakan kehilangan pengeluaran untuk keperluan biaya hidup, sehingga tidak dapat menuntut penggantian biaya-biaya pemakaman dan uang duka (kerugian idiil: c.f. pasal 31 UULLAJ). Luasnya kerugian yang harus diganti oleh pelaku ditentukan oleh tiga tahap, yaitu: 1. menentukan apakah pada para anggota keluarga ada kebutuhan, dan kalau ya, ditetapkan luasnya; 2. kemudian menetapkan kerugian, yaitu berapa kiranya jumlah nafkah kehidupan yang masih akan dapat dinikmati oleh para anggota keluarga dari si pemberi nafkah, andaikata orang ini tidak meninggal dunia; dan 3. menyelidiki tentang kemungkinan adanya faktor-faktor yang memberikan petunjuk untuk melunakkan kewajiban membayar, artinya melihat daya pikul pelaku.

Untuk korban yang luka atau cacat badan,

menurut pasal 1371 BW, yang berhak menuntut ganti-rugi akibat luka atau cacat yang dideritanya hanyalah korban. Kerugian yang diganti bukan hanya kerugian semua harta kekayaan sebagai akibat luka-luka, tetapi juga mungkin dituntut pembayaran uang atas rasa sakit akibat luka dan kehilangan gairah hidup (kerugian idiil). Kerugian harta kekayaan tersebut dapat dibedakan menjadi: 1. pos kerugian biaya-biaya pemulihan dan sejauh menyangkut luka yang mengakibatkan cacat permanen, dan 2. pos kerugian penghasilan yang terdiri atas selisih antara penghasilan yang akan diperoleh korban, andaikata ia tidak menderita luka, dan penghasilan yang masih diperolehnya sekarang sebagai akibat lukanya itu.

Perlunakan kewajiban dilakukan dengan memperhitungkan daya pikul pelaku dan situasi keuangan orang yang berhak.

Mengenai tanggung-jawab perdata pengangkut diatur dalam pasal 45 UULLAJ, yang berbunyi:

- (1) Pengusaha angkutan umum bertanggung-jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim

barang atau pihak ketiga, karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan umum;

- (2) Besarnya ganti-rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah sebesar

kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, barang atau pihak ketiga;

(3) Tanggung-jawab pengusaha angkutan umum terhadap penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan pengangkutan yang telah disepakati;

(4) Tanggung-jawab pengusaha angkutan umum terhadap pemilik barang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dimulai sejak diterimanya barang yang

diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim dan/ atau penerima barang.

Sedangkan penjelasan pasal 45 UULLAJ untuk ayat (1) di antaranya disebutkan: Dalam pelaksanaan angkutan, keselamatan orang dan barang yang diangkut pada dasarnya berada pada tanggung-jawab pengusaha angkutan. Dan ayat (2)-nya diberi

Menurut pasal 1371 BW, yang berhak menuntut ganti-rugi akibat luka atau cacat yang dideritanya hanyalah korban. Kerugian yang diganti bukan hanya kerugian semua harta kekayaan sebagai akibat luka-luka, tetapi juga mungkin dituntut pembayaran uang atas rasa sakit akibat luka dan kehilangan gairah hidup (kerugian idiil).

penjelasan sebagai berikut:

Besarnya ganti-rugi yang harus ditanggung oleh pengusaha angkutan yang harus dibayar pada pengguna jasa atau pihak ketiga adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang atau pengirim barang atau pihak ketiga.

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

- a. keuntungan yang diharapkan akan diperoleh;
- b. kekurangnyamanan yang diakibatkan karena kondisi jalan, atau jembatan yang dialui selama dalam perjalanan;
- c. biaya atas pelayanan yang sudah dinikmati. Pasal 45 UULLAJ ini menimbulkan pertanyaan: apakah melaksanakan pelayanan angkutan itu juga termasuk dalam pengertian penumpang selamat sampai tujuan atau terhindar dari kecelakaan lalu-lintas (lihat penjelasan ayat (1)-nya ada kata: "keselamatan orang dan barang)? Kalau memang demikian atau jawabannya: ya, maka pasal ini juga dapat digunakan sebagai dasar tanggung-gugat pengusaha angkutan umum (di sini menurut hukum perdata ada hubungan antara sopir dan pengusaha) apabila terjadi kecelakaan lalu-lintas, namun mengapa hanya pengusahanya saja yang bertanggung-jawab, tidak termasuk pengemudinya (sopir). Mengenai hal ini memang tidak ada penjelasan dalam UULLAJ dan memang pasal 45 UULLAJ ini tidak ditempatkan pada Bab VII Bagian Keempat dengan judul: Kecelakaan Lalu-Lintas. Dan yang menarik lagi, pasal 45 UULLAJ ini juga memberikan pedoman luasnya besar ganti-rugi yang harus ditanggung oleh pengusaha angkutan umum.

E. KESIMPULAN

Dalam masalah kecelakaan lalu-lintas paling tidak terdapat subyek-subyek terlibat, yaitu antara lain: pengemudi-pemilik, pengemudi-sopir (sopir pribadi atau sopir angkutan umum), dan pengusaha angkutan umum. Nampaknya, dalam UULLAJ mengenai tanggung-gugatnya tidak diatur secara sistematis. Di dalam menyebutkan tanggung-jawab (istilah yang digunakan UULLAJ) baik pengemudi, pemilik maupun pengusaha angkutan umum tidak diatur batas-batasnya dan bagaimana hubungannya antar subyek yang satu dengan yang lain. Pada Bab VII Bagian Keempat yang berjudul: "Kecelakaan Lalu-Lintas" sama sekali tidak diamanatkan perlunya diatur lebih lanjut dengan peraturan pelaksanaannya.

Oleh karena itu, seyogyanya UULLAJ tidak perlu mengatur mengenai tanggung-gugat (pertanggungjawaban perdata) pada kecelakaan lalu-lintas dan angkutan jalan secara tidak tuntas, dan alangkah baiknya menunjuk saja pada penggunaan pasal 1365 BW yang selama ini digunakan beserta yurisprudensinya dan ajaran hukumnya. Dengan demikian, menurut hemat saya, dalam tanggung-gugat pada kecelakaan lalu-lintas saat ini masih relevan dengan menggunakan dasar gugatan melalui pasal 1365 BW.

DAFTAR-PUSTAKA

- Masmoein, "Tanggung Jawab Pada Angkutan Cuma-Cuma", *Majalah Fakultas Hukum Unair*, No. Perdana Th. I, April-Juni, 1980
- Nieuwenhuis, J.H., *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Terjemahan Djasadin Saragih,

