

## BAB III

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Hasil Penelitian

##### 1. Gambaran Umum tentang UABK Perum Damri Kota Semarang

###### a). Sejarah Berdirinya Perum Damri Kota Semarang

Masa setelah perang kemerdekaan memberikan kesempatan pada Pemerintah Republik Indonesia untuk melakukan berbagai perbaikan jalan yang mengalami kerusakan, menata kembali keberadaan perusahaan angkutan yang ada agar dapat difungsikan sebagaimana diharapkan masyarakat pada waktu, yaitu dapat meningkatkan kesejahteraan. Pada saat itu pula Pemerintah mengganti nama perusahaan angkutan dari masa pendudukan tentara Jepang menjadi :

- 1). Jawatan Pengangkutan untuk Perusahaan Angkutan Jawa Unyu Zigyosha
- 2). Jawatan Angkutan Darat untuk Perusahaan Angkutan Zidosha Sokyoku

Perkembangan selanjutnya kedua perusahaan angkutan tersebut digabungkan menjadi satu dan diberi nama “**Djawatan Angkoetan Motor Republik Indonesia**” atau disingkat Damri pada tanggal 25 November 1946. Dasar hukum yang digunakan untuk menggabungkan kedua perusahaan angkutan ini adalah Maklumat yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan Nomor 1 / DM / 1946 tanggal 20 November 1946.

Untuk memberikan keleluasaan terhadap Damri dalam usahanya sebagai perusahaan angkutan milik negara, maka terhitung mulai tanggal 1 Januari 1960 sampai dengan 31 Mei 1963 menteri Perhubungan mengeluarkan Surat Keputusan Nomor T.112 / 1 / 21 tanggal 2 Mei 1960 memberikan status diperlakukan sebagai perusahaan Negara dalam arti Indische Bedrijven Wet (IBW) atas dasar swasembada. Berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 101 / KPTS / DJ / I / 77 tanggal 20 Januari 1977 dan 3 Februari 1977 bertempat di gedung DPRD Kotamadya Semarang diresmikan pembukaan Angkutan Bis Kota yang pada saat pembukaannya masih disebut PN. DAMRI kemudian dengan Peraturan Pemerintah No. 30 tanggal 29 September 1982 mengenai status hukum menjadi Perum Damri, dan disempurnakan lagi dengan Peraturan Pemerintah No. 31 tahun 2002 tentang Perusahaan Umum ( Perum ) Damri.

b). Tugas Pokok Perum Damri Kota Semarang

Tugas pokok Perum Damri adalah menciptakan suatu sistem angkutan kota yang disesuaikan dan dapat diandalkan bagi kelancaran angkutan pada perekonomian kota, serta membantu tercapainya sistem angkutan kota dan tertib lalu lintas mengusahakan dan mengembangkan pelayanan angkutan penumpang diatas jalan raya dengan kendaraan bermotor untuk menunjang pembangunan negara dalam rangka meningkatkan ketahanan nasional untuk mencapai masyarakat adil dan makmur material spiritual. Sedangkan kewajiban Perum Damri selaku

perusahaan yang bergerak di bidang angkutan jalan, dalam operasionalnya di lapangan tunduk pada UULLAJ<sup>31</sup>.

c). Fungsi Perum Damri Kota Semarang

Fungsi UABK Perum Damri kota Semarang adalah menyediakan pelayanan angkutan penumpang bagi kepentingan masyarakat umum kota Semarang dan tidak memupuk keuntungan berdasarkan pengelolaan perusahaan, serta turut memberikan sumbangan bagi perkembangan perekonomian Negara. Disamping itu UABK Perum Damri kota Semarang juga membantu di bidang pendidikan dengan cara memberikan subsidi pada para pelajar dan mahasiswa melalui tarif angkutan, terbukti untuk tarif pelajar dan mahasiswa 50% lebih murah dari tarif umum.<sup>32</sup> Sebagai contohnya<sup>33</sup>:

- 1). Trayek Ngaliyan – Pucang gading ( AC ), jauh – dekat tarifnya Rp.3.500, untuk pelajar dan mahasiswa ditetapkan tarif Rp.1.500.
- 2). Trayek Ungaran – Penggaron ( AC ), jauh – dekat tarifnya Rp.5.000, untuk tarif pelajar dan mahasiswa ditetapkan tarif Rp.2.500.
- 3). Trayek Mangkang – Ungaran ( AC ), jauh – dekat tarifnya Rp.5.000, untuk pelajar dan mahasiswa ditetapkan tarif Rp.2.500.

---

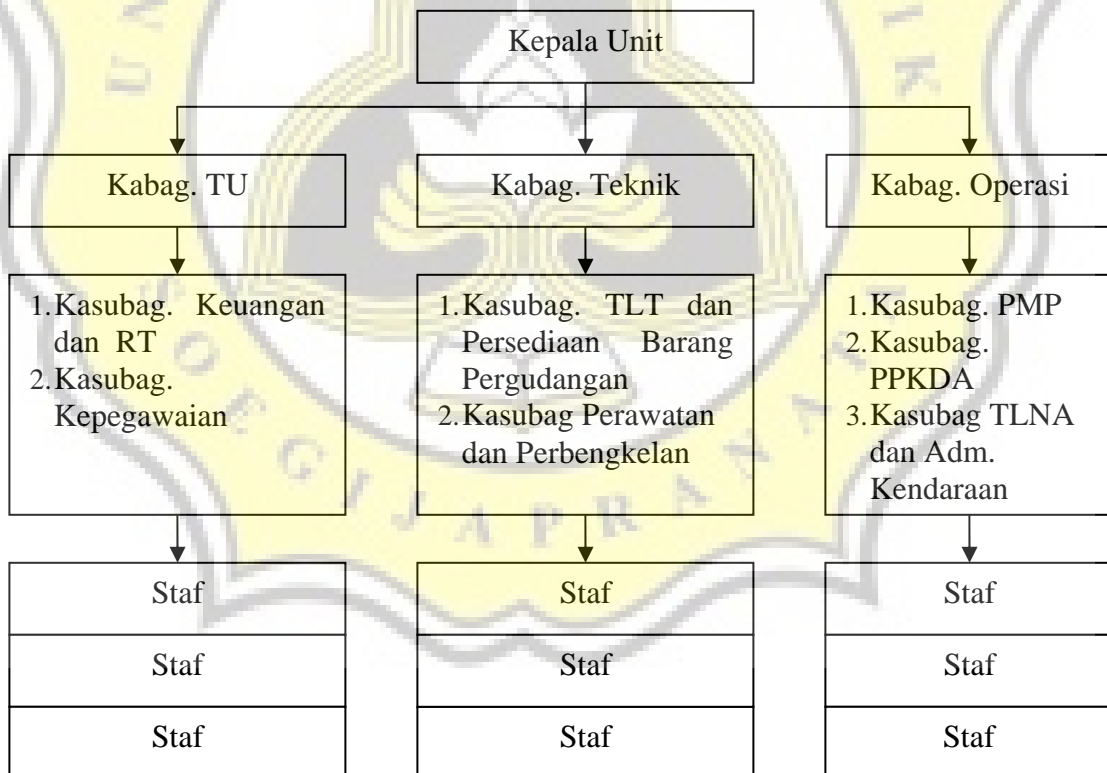
<sup>31</sup> Bp. Prihadi Utomo, 2006, Makalah Seminar tentang UABK Perum Damri Kota Semarang, Semarang, Perum Damri Kota Semarang, hal. 27.

<sup>32</sup> Wawancara pribadi dengan Bp. Prihadi Utomo, Kasubag. Kepegawaian UABK Perum Damri Kota Semarang, Sabtu 19 Juni 2010.

<sup>33</sup> Wawancara pribadi dengan Bp. Nana Suryana, Kasubag. Administrasi Kendaraan UABK Perum Damri Kota Semarang, Selasa 22 Juni 2010.

- 4). Trayek Mangkang – Terboyo ( Non AC ), jauh – dekat tarifnya Rp.3.000, untuk pelajar dan mahasiswa ditetapkan tarif Rp.1.500.
- 5). Trayek Mangkang – Johar ( Non AC ), jauh – dekat tarifnya Rp.3.000, untuk pelajar dan mahasiswa ditetapkan tarif Rp.1.500.
- 6). Trayek Terboyo – Banyumanik ( Non AC ), jauh – dekat tarifnya Rp.3.000, untuk pelajar dan mahasiswa ditetapkan tarif Rp.1.500
- d). Struktur Organisasi UABK Perum Damri Kota Semarang.

**Gambar 1**  
**Skema Struktur Organisasi UABK Perum Damri Kota Semarang<sup>34</sup>**



<sup>34</sup> Sumber : Kasubag Kepegawaian UABK Perum Damri Kota Semarang, Bp. Prihadi Utomo.

Keterangan :

PPKDA : Pengaturan dan Persiapan Kendaraan Dinas dan Angkutan

PMP : Pemeriksaan Muatan Penumpang

TLNA : Tata Laksana Niaga Angkutan

TLT : Tata Laksana Teknik

Struktur Organisasi UABK Perum Damri Kota Semarang diatur dalam Peraturan Pelaksanaan Perum Damri Nomor Perpel : 12 / OT.044 / 1984 tentang Kedudukan, Susunan, Organisasi, Tugas, Kewajiban dan Tata Kerja Angkutan Bis Kota.

Dalam Bab I Pasal 2, peraturan tersebut di atas disebutkan bahwa kedudukan dan tugas dalam susunan Organisasi Perum Damri adalah sbb :

- 1) Kepala unit mempunyai tugas mengawasi dan menjadi koordinator untuk semua bagian dibawahnya.
- 2) Bagian Tata Usaha (TU)
  - (a) Sub Bagian Keuangan dan Rumah Tangga (RT)

Sub bagian ini mempunyai tugas :

Mempersiapkan, membuat dan mengusulkan untuk mendapatkan pengesahan dari Kantor Pusat Anggaran Pendapatan dan Pembiayaan baik anggaran tahunan maupun anggaran bulanan.

- (1) Melaksanakan tagihan-tagihan baik melalui pihak kedua maupun pihak ketiga.
- (2) Mengadakan kas opname pada setiap hari Sabtu dengan disaksikan oleh Kepala Bagian Tata Usaha, dan disahkan oleh Kepala Unit.
- (3) Menerima surat, baik dari Kantor Pusat, Wilayah dan satuan kerja lainnya di lingkungan Perum Damri maupun mutasi lain diluar lingkungan Perum Damri.
- (4) Mempersiapkan laporan-laporan dan ikhtiar bulanan yang diperlukan Kepala Unit.
- (5) Mencatat dalam buku Agenda, memberikan nomor dan kode semua surat-surat dinas yang keluar sesuai dengan pola klasifikasi serta kode kearsipan yang telah ditetapkan.

(b) Sub Bagian Kepegawaian

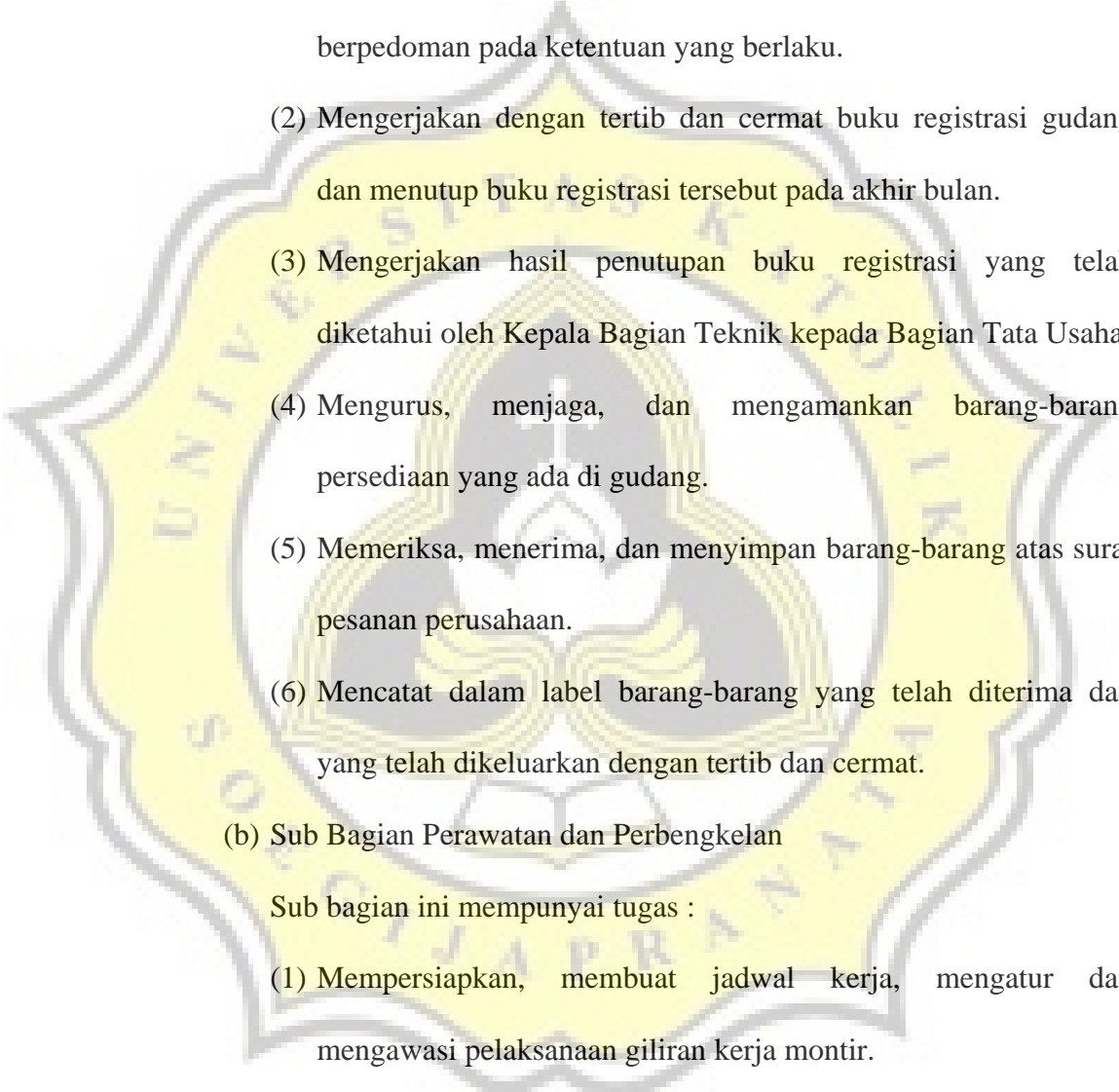
Sub bagian ini mempunyai tugas :

- (1) Mengerjakan, mempersiapkan dan menyediakan daftar hadir para pegawai.
- (2) Melakukan dan membuat pencatatan tentang kondisi pegawai.
- (3) Mengerjakan Kartu Pegawai.

3) Bagian Teknik

(a) Sub Bagian TLT dan Persediaan Barang Pergudangan

Sub bagian ini mempunyai tugas :

- 
- (1) Membuat Surat Perintah Kerja (SPK) bagi pekerja yang termasuk golongan reparasi besar ke bengkel luar dengan dilengkapi perincian kerja dan besarnya biaya dengan berpedoman pada ketentuan yang berlaku.
  - (2) Mengerjakan dengan tertib dan cermat buku registrasi gudang dan menutup buku registrasi tersebut pada akhir bulan.
  - (3) Mengerjakan hasil penutupan buku registrasi yang telah diketahui oleh Kepala Bagian Teknik kepada Bagian Tata Usaha.
  - (4) Mengurus, menjaga, dan mengamankan barang-barang persediaan yang ada di gudang.
  - (5) Memeriksa, menerima, dan menyimpan barang-barang atas surat pesanan perusahaan.
  - (6) Mencatat dalam label barang-barang yang telah diterima dan yang telah dikeluarkan dengan tertib dan cermat.

(b) Sub Bagian Perawatan dan Perbengkelan

Sub bagian ini mempunyai tugas :

- (1) Mempersiapkan, membuat jadwal kerja, mengatur dan mengawasi pelaksanaan giliran kerja montir.
- (2) Mempersiapkan program pemeliharaan dan perawatan kendaraan, baik harian, mingguan, maupun bulanan untuk kendaraan dinas angkutan dan kendaraan pengawas lainnya.

- (3) Memelihara dan merawat kendaraan-kendaraan dinas angkutan dan kendaraan lainnya sesuai dengan program yang ditetapkan.

#### 4) Bagian Operasi

##### (a) Sub Bagian PMP

Sub bagian ini mempunyai tugas :

- (1) Membuat jadwal giliran kerja dan mengawasi pelaksanaan kerja.
- (2) Memberikan petunjuk kepada para timer mengenai sistem pengendalian sebelum melaksanakan tugas.
- (3) Mengawasi disiplin para kru tentang pakaian, pelanggaran disiplin pegawai, dll.

##### (b) Sub Bagian PPKDA

Sub bagian ini mempunyai tugas :

- (1) Mempersiapkan dan membuat jadwal giliran kerja bagi para kru baik untuk shift pertama maupun shift kedua.
- (2) Mempersiapkan surat perintah dinas angkutan sesuai dengan daftar giliran kru.
- (3) Mempersiapkan dan mengatur giliran dinas kru cadangan sebagai pengganti atau sewaktu-waktu diperlukan.

##### (c) Sub Bagian TLNA dan Administrasi Kendaraan

Sub Bagian TLNA dibagi menjadi 3 bagian yang masing-masing mempunyai tugas :



### (1) Pengusahaan

Pengusahaan mempunyai tugas yakni menghimpun data yang ada kaitannya dengan penyelenggaraan angkutan kota, baik dengan bis maupun non bis. Selain itu, juga bertugas mempelajari serta mempersiapkan kalkulasi harga pokok tarif angkutan.

### (2) Administrasi Pengkarcisan

Tugas administrasi pengkarcisan diantaranya mengerjakan Kartu Persediaan Bukti-bukti Penumpang (KPBP), secara berkala mengerjakan laporan tentang penggunaan dan sisa-sisa bukti penumpang.

### (3) Administrasi Pendapatan

Administrasi pendapatan bertugas dalam menerima dan mengurus pesanan pemasangan iklan pada bis-bis Perum Damri, serta membuat faktur terhadap angkutan borongan yang pembayarannya dilunasi pada waktu pemesanan atau perjanjian dilakukan.

Sub Bagian Administrasi Kendaraan dibagi menjadi 3 bagian yang masing-masing mempunyai tugas :

- (1) Menyelenggarakan pencatatan yang tertib dan teratur tentang kelengkapan surat-surat kendaraan.

- (2) Mengatur jadwal pengujian kendaraan (Keur) dan mengurus penyelesaiannya dengan pejabat yang bersangkutan.
- (3) Menyelesaikan masalah kecelakaan dan menyelidiki sebab-sebab terjadinya kecelakaan.

## 2. Perjanjian Pengangkutan UABK Perum Damri Kota Semarang

Perjanjian pengangkutan penumpang oleh UABK Perum Damri Kota Semarang adalah suatu perjanjian yang terjadi antara calon penumpang dengan UABK Perum Damri Kota Semarang, dimana pihak UABK Perum Damri Kota Semarang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan dan pihak lainnya yaitu penumpang mengikatkan diri untuk menyertakan dirinya dalam proses pengangkutan dengan membayar sejumlah ongkos tertentu. Perjanjian pengangkutan tersebut terjadi pada saat pihak calon penumpang telah berada diatas bis kota, setelah itu membayarkan ongkos karcis sesuai dengan kesepakatan atau tarif yang sudah ditentukan kepada pihak UABK Perum Damri Kota Semarang sebagai pihak pengangkut. Saat ini karcis sudah jarang dipakai dalam penyelenggaraan pengangkutan pada bis kota<sup>35</sup>, yang masih menggunakan karcis yaitu trayek *Ungaran – Penggaron* dan trayek *Ungaran – Mangkang*. Untuk trayek dalam kota seperti *Mangkang – Terboyo*, *Mangkang – Johar*,

---

<sup>35</sup> Wawancara pribadi dengan Bp. Nana Suryana, Kasubag. Administrasi Kendaraan UABK Perum Damri Kota Semarang, Selasa 24 Agustus 2010.

*Terboyo – Banyumanik* dan *Ngaliyan – Pucang gading* tidak menggunakan karcis dengan alasan sistem setoran yang dipakai adalah plafon, sehingga para kru hanya diberi target tertentu untuk setoran tiap harinya. Selain itu, para penumpang pun kadang tidak membayar secara penuh pada tiap trayeknya. Seperti contoh pada trayek *Ngaliyan – Pucang gading* yang tarif aslinya Rp.5.000, namun kadang ada penumpang yang hanya bertujuan dekat tidak berkenan membayar secara penuh, sehingga jika menggunakan karcis maka akan membuat kru menutup kekurangan dari tarif per karcis<sup>36</sup>. Perjanjian pengangkutan bersifat tidak tertulis sehingga secara otomatis terjadi setelah penumpang berada diatas bis kota.

Pada dasarnya dalam setiap perjanjian pengangkutan didalamnya juga terkandung suatu perjanjian pertanggungan. Perjanjian pertanggungan yang dimaksud adalah bahwa pihak pengangkut, yaitu UABK Perum Damri Kota Semarang telah mengasuransikan pihak penumpang kepada perusahaan asuransi, dalam hal ini PT. Jasa Raharja, sehingga apabila pihak penumpang menderita kerugian yang diakibatkan karena proses penyelenggaraan pengangkutan oleh UABK Perum Damri Kota Semarang maka akan mendapatkan sejumlah uang santunan sebagai bentuk ganti rugi. Bentuk pertanggungan yang dibayarkan oleh UABK Perum Damri Kota Semarang yaitu Iuran Wajib Kendaraan Bermotor Umum (IWKBU) yang

---

<sup>36</sup> Wawancara pribadi dengan Bp. Purwanto, Kondektur Bis Kota Damri Kota Semarang, Selasa 24 Agustus 2010.

dananya diambil dari perhitungan jumlah kapasitas maksimal penumpang yang dapat diangkut per armada, dikalikan 25 hari kerja, dikalikan jumlah premi asuransi tiap penumpang yang ditentukan oleh PT. Jasa Raharja (contoh : pada Damri Rp.60,- per penumpang) dibayarkan oleh UABK Perum Damri Kota Semarang kepada PT.Jasa Raharja setiap bulan, IWKBU ini bisa disebut sebagai preminya para penumpang<sup>37</sup>.

### 3. Penyelenggaraan Pengangkutan UABK Perum Damri Kota Semarang

#### a). Persiapan Pengangkutan

Persiapan penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh UABK Perum Damri Kota Semarang di pool terminal ( terminal awal ) diawali apel pagi karyawan Damri dilanjutkan dengan pembagian order untuk masing-masing kru, setelah masing-masing kru bis kota mendapatkan order dan nomor bis, mereka melakukan pengecekan mesin dan segala peralatan yang akan digunakan untuk pengangkutan agar dapat dipastikan semuanya laik jalan. Apabila terdapat kerusakan pada mesin, dan meskipun kru dapat memperbaikinya namun tidak diperbolehkan karena harus diserahkan pada bagian teknik. Jika bis kota dinyatakan tidak laik jalan maka kru meminta diganti dengan bis cadangan, dan misalnya bis cadangan juga tidak ada maka kru terpaksa tidak beroperasi dan

---

<sup>37</sup> Wawancara pribadi dengan Bp. Safarudin Sarif Pulungan, bagian Humas PT. Jasa Raharja kota Semarang, Selasa 21 September 2010.

dinyatakan HTO ( Hadir Tanpa Operasi )<sup>38</sup>. Apabila bis dinyatakan sudah siap, maka bis kota pun dapat dijalankan dan keluar dari pool terminal untuk siap mengangkut penumpang. Setiap bis kota yang keluar dari pool terminal akan melewati pos timer yang fungsinya untuk pengawasan waktu tiap bis kota yang melakukan pengangkutan 1 tangkep<sup>39</sup>. Pos timer ini berada di ujung pintu keluar dari pool terminal.

b). Kegiatan Pengangkutan

Penyelenggaraan pengangkutan dapat terjadi setelah bis kota keluar dari pool terminal maupun ketika masih berada di dalam pool terminal, karena tak jarang juga calon penumpang yang akan menggunakan jasa bis kota sudah menunggu di dalam pool terminal dan naik bis kota ketika akan berangkat<sup>40</sup>. Bis kota menjalankan pengangkutan sesuai dengan trayek masing-masing. Perjanjian pengangkutan terjadi secara otomatis pada waktu penumpang naik bis kota dan membayar tarif. Di tengah perjalanan bis kota berhenti di pos PA (Pengawas Angkutan) yang terletak di tengah-tengah jalur trayek, yang tugasnya mengawasi bis kota di tengah perjalanan, juga bertugas mengontrol jumlah penumpang yang sampai pada pos PA tersebut melebihi kapasitas atau tidak, dan ada juga beberapa trayek yang menggunakan pos PA untuk mengontrol

---

<sup>38</sup> Wawancara pribadi dengan Bp. Purwanto, Kondektur Bis Kota Damri Kota Semarang, Selasa 24 Agustus 2010.

<sup>39</sup> Istilah dari kru bis, 1 tangkep = 2 rit, 1 rit = sekali perjalanan dari pool terminal pemberangkatan sampai sub terminal ( batas pemberhentian tiap trayek ).

<sup>40</sup> Wawancara pribadi dengan Bp. Purwanto, Kondektur Bis Kota Damri Kota Semarang, Selasa 24 Agustus 2010.

habisnya karcis bis kota pada tiap rit. Setiap trayek mempunyai jumlah pos PA yang berbeda-beda.

Apabila dalam penyelenggaraan pengangkutan bis kota mengalami masalah dengan mesin maka prosedurnya sama seperti pada persiapan penyelenggaraan pengangkutan. Kru menghubungi bagian teknik dan tidak diperbolehkan memperbaikinya sendiri. Jika bis dinyatakan harus diganti dengan bis cadangan, maka yang membawa bis yang rusak tadi dan menggantinya dengan bis cadangan di pool terminal adalah bagian teknik. Sedangkan kru dan para penumpang menunggu tepat di tempat bis rusak<sup>41</sup>. Untuk tanggung jawab kepada penumpang atas terhambatnya proses pengangkutan, maka dari pihak kru biasanya melakukan pelimpahan pengangkutan pada bis kota yang lainnya atau jika penumpang tidak berkenan dan memilih untuk tidak melanjutkan perjalanan dengan bis kota maka tarif yang sudah dibayarkan sebelumnya dikembalikan kepada penumpang secara utuh.

#### c). Pasca Pengangkutan

Penumpang yang naik bis kota akan memilih trayek yang sesuai dengan tujuannya, setelah melakukan perjanjian pengangkutan dan penumpang sudah sampai pada tujuannya, maka penumpang akan diturunkan di tempat tujuan tersebut. Disitulah perjanjian pengangkutan telah selesai dilaksanakan, kecuali terdapat kerugian pada penumpang

---

<sup>41</sup> *Ibid.*

selama proses pengangkutan, maka akan diurus sesuai aturan yang berlaku. Penyelenggaraan pengangkutan ini akan berhenti di sub terminal sebagai pemberhentian terakhir sebelum nantinya bis kota melakukan pengangkutan kembali ke arah pool terminal.

4. Jumlah Trayek dan Ketersediaan Armada UABK Perum Damri Kota Semarang.

UABK Perum Damri kota Semarang melayani angkutan umum untuk masyarakat kota Semarang, namun selain itu UABK Perum Damri Kota Semarang juga melayani angkutan rombongan, yaitu dengan cara menyewa bis kota untuk tujuan tertentu. Armada untuk angkutan rombongan diambilkan dari bis cadangan yang laik jalan, bis tersebut sudah dipersiapkan dan dicek terlebih dahulu jauh-jauh hari dari hari keberangkatan, karena angkutan rombongan biasanya dipesan jauh sebelum hari keberangkatan.

Untuk angkutan umum, UABK Perum Damri Kota Semarang menyediakan 5 trayek dalam penyelenggaraan pengangkutannya, diantaranya:

**Tabel 1. Trayek yang Dilayani UABK Perum Damri Kota Semarang<sup>42</sup>**

NO	JURUSAN	KETERSEDIAAN	LAIK JALAN	RUSAK
1	JOHAR - MANGKANG	12 Bis	9 Bis	3 Bis
2	TERBOYO - MANGKANG	11 Bis	5 Bis	6 Bis
3	NGALIYAN – PC. GADING	11 Bis	10 Bis	1 Bis
4	UNGARAN - MANGKANG	5 Bis	4 Bis	1 Bis
5	UNGARAN - PENGGARON	5 Bis	3 Bis	2 Bis
6	TERBOYO - BANYUMANIK	7 Bis	5 Bis	2 Bis

Keterangan :

Ketersediaan : jumlah armada yang dimiliki Perum Damri Kota Semarang pada tiap trayeknya.

Laik Jalan : jumlah armada yang dapat beroperasi

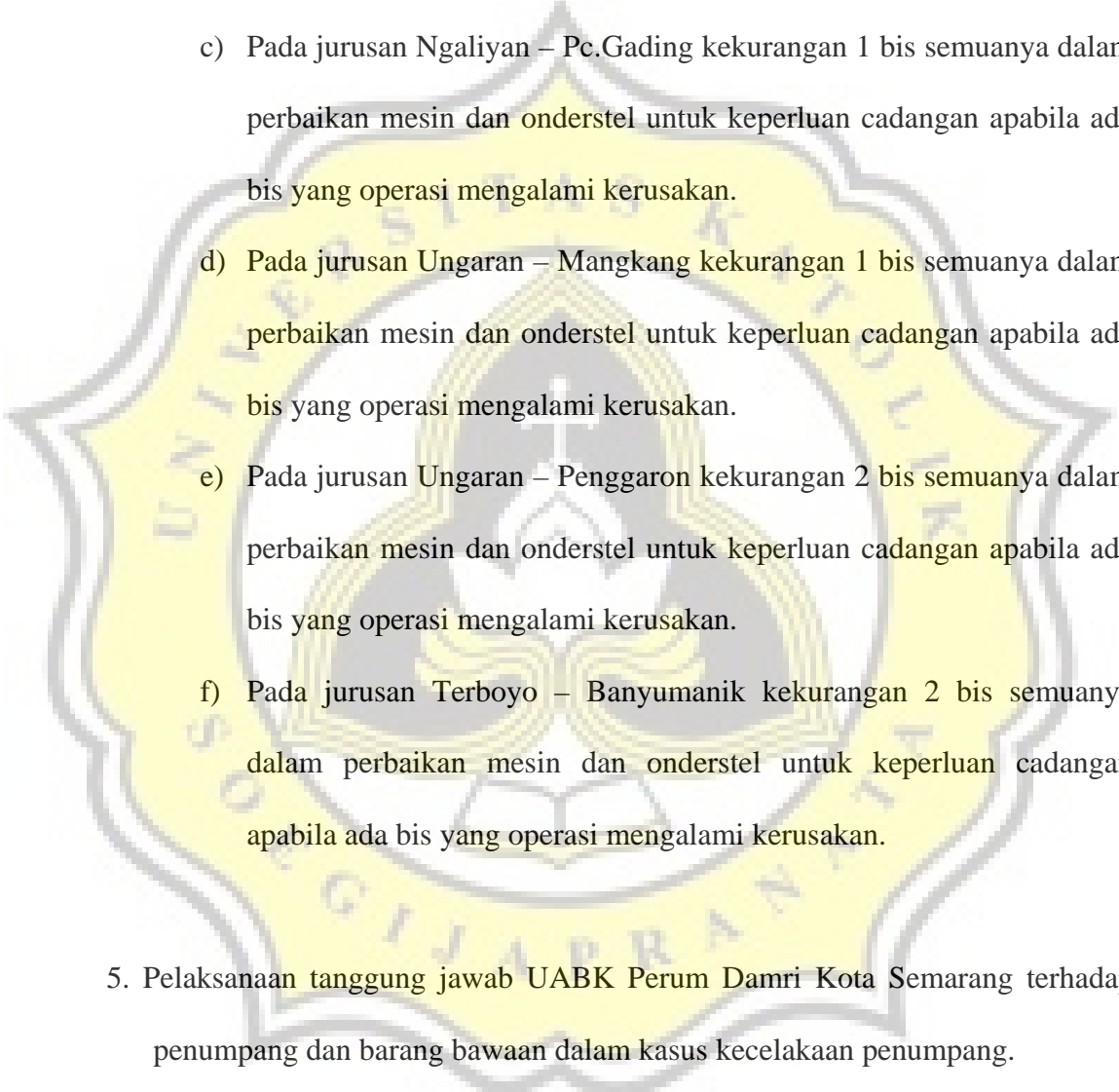
Rusak : jumlah armada yang tidak dapat beroperasi pada tiap trayek.

Perbedaan ketersediaan jumlah armada di tiap trayek berdasarkan kebutuhan, semakin sedikit permintaan masyarakat pada suatu trayek, maka semakin sedikit juga jumlah armada yang akan disediakan di trayek tersebut.

- a) Pada jurusan Johar – Mangkang kekurangan 3 bis dengan perincian : 1 bis rusak karena terbakar, 2 bis lainnya dalam perbaikan mesin dan onderstel.

<sup>42</sup> Wawancara pribadi dengan Bp. Nana Suryana, Kasubag. Administrasi Kendaraan UABK Perum Damri Kota Semarang, Selasa 22 Juni 2010.



- 
- b) Pada jurusan Terboyo – Mangkang kekurangan 6 bis semuanya dalam perbaikan mesin dan onderstel untuk keperluan cadangan apabila ada bis yang operasi mengalami kerusakan.
  - c) Pada jurusan Ngaliyan – Pc.Gading kekurangan 1 bis semuanya dalam perbaikan mesin dan onderstel untuk keperluan cadangan apabila ada bis yang operasi mengalami kerusakan.
  - d) Pada jurusan Ungaran – Mangkang kekurangan 1 bis semuanya dalam perbaikan mesin dan onderstel untuk keperluan cadangan apabila ada bis yang operasi mengalami kerusakan.
  - e) Pada jurusan Ungaran – Pengaron kekurangan 2 bis semuanya dalam perbaikan mesin dan onderstel untuk keperluan cadangan apabila ada bis yang operasi mengalami kerusakan.
  - f) Pada jurusan Terboyo – Banyumanik kekurangan 2 bis semuanya dalam perbaikan mesin dan onderstel untuk keperluan cadangan apabila ada bis yang operasi mengalami kerusakan.

5. Pelaksanaan tanggung jawab UABK Perum Damri Kota Semarang terhadap penumpang dan barang bawaan dalam kasus kecelakaan penumpang.

Tanggung jawab UABK Perum Damri Kota Semarang yang didapat dari hasil penelitian ada dua hal, yaitu :

a). Terhadap Penumpang

Dalam hal tanggung jawab UABK Perum Damri terhadap penumpang, terjadi apabila penumpang mengalami kerugian dalam kecelakaan dan UABK Perum Damri bertanggung jawab dengan cara mengganti kerugian dan dapat diajukan santunan kecelakaan kepada PT. Jasa Raharja sebagai perusahaan asuransi. Setelah melakukan penelitian, peneliti mendapatkan data dari UABK Perum Damri bahwa kasus yang menimbulkan kerugian penumpang dan menuntut tanggung jawab dari UABK Perum Damri kota Semarang dalam kurun waktu Januari 2008 – Juni 2010 terdapat satu kecelakaan bis Damri yang menyebabkan korban berasal dari penumpang<sup>43</sup>.

Kecelakaan tersebut terjadi pada tanggal 7 Januari 2009 yang berlokasi di turunan gombel Jl. Setiabudi. Berdasarkan laporan dari kepolisian, kecelakaan terjadi karena kelalaian dari pihak pengemudi yang telah mengabaikan peringatan untuk berhati-hati pada saat melalui turunan gombel dan diminta untuk menggunakan gigi rendah supaya dapat mengendalikan kendaraan. Kecelakaan tersebut menyebabkan korban sebanyak 9 orang. Dari 9 korban kecelakaan, peneliti hanya menggunakan 6 penumpang yang menjadi korban kecelakaan untuk diteliti, sedangkan 3 korban lainnya terdiri dari 2 orang kru bis yaitu Pamuji Harjono (sopir) dan Suratno (kondektur), serta 1 sopir mikrolet yaitu Kusman Hadi.

---

<sup>43</sup> *Ibid.*

Data-data penumpang korban kecelakaan yang diambil untuk penelitian ini diantaranya :

**Tabel 2.**

**Daftar Penumpang yang Menjadi Korban Kecelakaan tanggal 7 Januari 2009<sup>44</sup>**

NO	NAMA	UMUR	ALAMAT	GANTI RUGI	KETERANGAN
1	Ika Ratnasari	40	Jl. Ulin Utara II No.274	Rp. 1.861.000	Klaim Asuransi
2	Woro N	16	Jl. Waru III No.191	Rp. 342.000	Tidak klaim
3	Edy Hermanto	58	Jl. Jatiraya blok K No.2	Rp. 418.000	Tidak klaim
4	Dwi Yulianti	40	Jl. Rejomulyo IV No.10	Rp. 2.470.000	Tidak klaim
5	Veda Saharita	9	Jl. Rejomulyo IV No.10	Rp. 138.038	Tidak klaim
6	Soejarwo	65	Jl. Depoksari C-13	Rp. 2.500.000	Klaim Asuransi
	Jumlah			<b>Rp. 7.729.038</b>	

Jumlah biaya tersebut diatas merupakan jumlah biaya ganti rugi yang dikeluarkan oleh UABK Perum Damri Kota Semarang kepada penumpang korban kecelakaan untuk biaya perawatan. Namun, dari keenam penumpang yang menjadi korban tersebut, hanya Woro N, Edy Hermanto dan Veda Saharita saja yang biaya perawatannya ditanggung penuh oleh UABK Perum Damri Kota Semarang, dan untuk korban Dwi

<sup>44</sup> Data bagian Administrasi Kendaraan UABK Perum Damri Kota Semarang, Laporan Kepolisian Resort Semarang Selatan mengenai Laka, 12 Januari 2009

Yulianti dibantu sebesar Rp.2.470.000, sedangkan total biaya perawatannya sebesar Rp. 2.600.000<sup>45</sup>.

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa terdapat 2 (dua) orang penumpang korban kecelakaan yang mendapat santunan dari PT. Jasa Raharja yaitu Ibu Ika Ratnasari dan Bp. Soejarwo, karena hanya mereka yang mengurus santunan asuransi ke PT. Jasa Raharja. Sedangkan 4 penumpang lainnya, yaitu Woro N, Edy Hermanto, Dwi Yulianti dan Veda Saharita tidak mendapatkan santunan asuransi karena tidak mengajukan permohonan santunan asuransi. Sedangkan korban lainnya yang mendapatkan santunan dari PT.Jasa Raharja yaitu kru bis kota (sopir dan kondektur bis kota ), hal ini juga dibuktikan dengan data yang didapatkan oleh penulis berupa surat pemberitahuan dari PT. Jasa Raharja mengenai pemberian santunan kepada para korban kecelakaan dalam kasus ini. Data penumpang yang mendapatkan santunan dari PT. Jasa Raharja adalah :

- 1). Ika Ratnasari sebesar Rp. 1.965.386,00
- 2). Soejarwo sebesar Rp. 6.530.710,00

Kerugian yang dialami penumpang adalah luka-luka yang membutuhkan perawatan. Luka-luka yang dialami oleh penumpang tersebut dirawat di rumah sakit yang nantinya akan timbul biaya perawatan. Keenam korban tersebut diatas, setelah kecelakaan terjadi

---

<sup>45</sup> Wawancara pribadi dengan ibu Dwi Yulianti, korban kecelakaan, Rabu 14 Juli 2010

langsung diambil tindakan intensif dengan dirujuk ke RS. Dr. Kariadi , RS. Panti wilasa Citarum dan RS. Elizabeth Semarang, dan rata-rata dari keenam korban hanya dirawat kurang dari 3 hari, bahkan ada yang hanya 1 hari, hal ini disebabkan dari pihak Damri yang langsung menanggung biaya perawatan, meskipun ada dari pihak korban yang sudah membayar biaya rumah sakit sendiri, namun pihak Damri pun bersedia menggantinya<sup>46</sup>.

Sebenarnya jika terjadi kerugian penumpang dalam proses pengangkutan, maka dapat dimintakan santunan kepada perusahaan asuransi. Untuk masalah asuransi, UABK Perum Damri Kota Semarang telah membayarkan iuran wajib setiap bulan sebagai premi untuk pertanggungungan kecelakaan penumpang melalui Iuran Wajib Kendaraan Bermotor Umum (IWKBU) yang dibayarkan tiap bulannya kepada PT. Jasa Raharja<sup>47</sup>.

Penulis juga melakukan wawancara dengan keenam penumpang korban untuk melakukan ricek pada perihal pemberian bantuan ganti rugi oleh UABK Perum Damri, dan para penumpang korban menyatakan bahwa memang benar biaya perawatan pada saat di rumah sakit sudah dibantu oleh UABK Perum Damri kota Semarang<sup>48</sup> sebagai

---

<sup>46</sup> Wawancara pribadi dengan Bp. Nana Suryana, Kasubag. Administrasi Kendaraan UABK Perum Damri Kota Semarang, Selasa 22 Juni 2010.

<sup>47</sup> *Ibid*

<sup>48</sup> Wawancara pribadi dengan ibu Ika Ratnasari, korban kecelakaan, Senin 5 Juli 2010

bentuk rasa tanggung jawab, hal ini sebenarnya dapat dibuktikan dengan adanya surat pernyataan yang ditandatangani oleh para penumpang yang menjadi korban, namun dari pihak Perum Damri tidak berkenan memberikannya sebagai data penelitian, dengan alasan surat pernyataan tersebut merupakan data perusahaan dan tidak boleh dipublikasikan<sup>49</sup>. Para penumpang korban juga menyatakan tidak ada kerugian materiil yang dialami, karena hanya berupa luka-luka yang berbeda dialami setiap korban<sup>50</sup>.

b). Barang bawaan penumpang

Terkait dengan tanggung jawab terhadap barang bawaan penumpang ini terjadi apabila ada barang bawaan penumpang bis kota yang tertinggal, hilang, musnah maupun rusak di dalam bis. Terdapat satu kasus, seorang penumpang merasa barang bawaannya yang berupa satu paket makanan tertinggal di dalam bis kota, penumpang tersebut menghubungi UABK Perum Damri Kota Semarang. Setelah menelusuri keberadaan barang bawaan tersebut akhirnya ditemukan dan satu paket makanan tersebut disimpan oleh kru dari bis yang ditumpangi oleh penumpang tersebut, namun si penumpang akhirnya berpesan bahwa barang bawaan tersebut diserahkan kepada kru untuk dimakan saja,

---

<sup>49</sup> Wawancara pribadi dengan Bp. Nana Suryana, Kasubag. Administrasi Kendaraan UABK Perum Damri Kota Semarang, Selasa 24 Agustus 2010.

<sup>50</sup> Wawancara pribadi dengan ibu Dwi Yulianti, korban kecelakaan, Rabu 14 Juli 2010.

dengan alasan keberadaan dari penumpang sudah terlanjur jauh dari tempat penyimpanan barang. Sehingga jika barang tersebut tetap diambil, maka barang bawaan yang berupa makanan tersebut akan lebih dulu busuk.

Dalam aturan perusahaan memang tidak mengatur secara detail tentang barang bawaan tersebut, namun perusahaan memberikan kebijakan bahwa permasalahan barang bawaan diserahkan pada kru masing-masing bis kota untuk membantu penumpang yang melaporkan barang bawaannya tertinggal, hilang, musnah maupun rusak didalam bis kota.

6. Hambatan-hambatan yang timbul dalam pelaksanaan tanggung jawab UABK Perum Damri Kota Semarang terhadap penumpang dan barang bawaan.

Hambatan-hambatan yang dihadapi UABK Perum Damri Kota Semarang dalam melaksanakan tanggung jawabnya sebagai pengangkut terhadap penumpang dan barang bawaan, diantaranya :

a). Terhadap Penumpang

Hambatan yang dihadapi oleh UABK Perum Damri Kota Semarang dalam pelaksanaan tanggung jawab terhadap penumpang adalah adanya pihak ketiga dari korban yang ikut serta mengurus ganti rugi dari UABK Perum Damri Kota Semarang. Hal ini membuat pihak UABK

Perum Damri Kota Semarang merasa bingung tentang kepastian siapa yang akan mewakili korban mengurus ganti rugi tersebut.

Hambatan lain yang dihadapi oleh UABK Perum Damri Kota Semarang adalah mengenai pengurusan santunan asuransi untuk penumpang yang menjadi korban, ada beberapa pihak dari korban yang bersikeras akan mengurus santunan asuransi sendiri. Hal ini membuat pihak UABK Perum Damri Kota Semarang menjadi kurang berperan dalam pengurusan santunan asuransi untuk korban.

Hambatan selanjutnya yaitu mengenai pemberian ganti rugi 100% untuk korban dari UABK Perum Damri Kota Semarang. Mengenai hal ini, pihak UABK Perum Damri Kota Semarang sedikit terhambat oleh kondisi perusahaan, dan apabila akan mengajukan anggaran untuk ganti rugi korban diatas Rp.1.000.000 pihak UABK Perum Damri Kota Semarang harus mengajukan kepada UABK Perum Damri Pusat dan hal tersebut akan memakan waktu yang tidak sebentar.

b). Barang bawaan penumpang

Untuk pelaksanaan tanggung jawab UABK Perum Damri Kota Semarang terhadap barang bawaan penumpang terdapat beberapa hambatan, diantaranya penumpang yang kehilangan barang karena tertinggal di bis kota tidak mencari barang bawaannya karena merasa barang tersebut tidak terlalu penting buat mereka, sehingga pihak UABK Perum Damri Kota Semarang kesulitan untuk mengembalikan barang



tersebut jika tidak ada identitas pemilik barang bawaan. Hambatan yang lainnya adalah belum adanya aturan yang jelas mengenai apa yang harus dilakukan apabila ada barang bawaan penumpang yang tertinggal di bis kota, dan jika ada aturan yang jelas maka pihak UABK Perum Damri kota Semarang tahu harus berbuat apa terhadap barang bawaan tersebut, pihak penumpang juga akan mengetahui dimana akan mencari barang bawaannya jika tertinggal, hilang, musnah maupun rusak di bis kota. Pihak UABK Perum Damri kota Semarang sendiri belum membuat kebijakan mengenai barang bawaan penumpang yang tertinggal, hilang, musnah maupun rusak di bis kota untuk menjadi tanggung jawab perusahaan.

## **B. Pembahasan**

1. Pelaksanaan tanggung jawab UABK Perum Damri Kota Semarang terhadap penumpang dan barang bawaan.

a). Tanggung jawab terhadap penumpang

Berdasarkan hasil penelitian, dari Januari 2008 sampai dengan Juni 2010 terdapat satu kasus kecelakaan yang menyebabkan penumpang bis kota menjadi korban, yaitu kecelakaan yang terjadi pada tanggal 7 Januari 2009, berlokasi di turunan gombel Jl. Setiabudi. Menurut laporan dari Polres Semarang Selatan bagian Laka (surat keterangan dari UABK Perum Damri Kota Semarang bagian administrasi kendaraan), kecelakaan

ini merupakan kesalahan dari kru bis kota yang dalam hal ini adalah pengemudi. Kecelakaan ini menyebabkan 6 orang penumpangnya menjadi korban.

Tanggung jawab yang dilaksanakan UABK Perum Damri Kota Semarang menurut penulis menganut prinsip tanggung jawab pengangkut berdasarkan kesalahan, bahwa setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam menyelenggarakan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti rugi atas segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu dan beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, yaitu penumpang sebagai korban kecelakaan. Hal ini sesuai dengan Pasal 1365 KUH Perdata dan Pasal 192 ayat (4) UULLAJ yang berbunyi :

*1365 :*

*“Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut”*

*(4) Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.*

Dalam kasus kecelakaan ini, telah disebutkan bahwa kecelakaan tersebut terjadi karena kesalahan dari kru bis kota yang dalam hal ini adalah pengemudi. Menurut Pasal 191 UULLAJ yang berbunyi :

191:

*Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.*

Pihak UABK Perum Damri kota Semarang yang bertanggung jawab atas perbuatan yang dilakukan oleh pekerjanya.

Dalam hal ini, pengemudi adalah orang yang dipekerjakan oleh UABK Perum Damri Kota Semarang, sehingga secara otomatis Perum Damri Kota Semarang yang bertanggung jawab memberikan ganti rugi dalam kasus kecelakaan ini. Pihak UABK Perum Damri kota Semarang sudah memberikan bantuan biaya perawatan sebagai bentuk tanggung jawab atas kecelakaan yang disebabkan karena kesalahan pengemudi yang merupakan orang yang dipekerjakannya.

Tanggung jawab terhadap penumpang yang sudah dilaksanakan oleh UABK Perum Damri kota Semarang sebagai pengangkut selama ini dapat diwujudkan setelah terjadi kecelakaan didalam bis kota. Kecelakaan yang dialami oleh bis kota dari UABK Perum Damri kota Semarang, telah mendapatkan tanggung jawab dari pihak UABK Perum Damri kota Semarang kepada penumpang yang menjadi korban, kerugian yang dialami oleh korban yaitu luka-luka (kerugian materiil tidak ditemukan dalam kecelakaan ini) telah mendapatkan ganti rugi dari UABK Perum Damri kota Semarang, namun biaya perawatan korban tidak dibayarkan secara penuh oleh pihak UABK

Perum Damri Kota Semarang. Sehingga hal ini menurut penulis tidak sesuai dengan pasal 188 dan pasal 192 ayat (1) dan (2) UULLAJ, yang berbunyi :

*Pasal 188*

*Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.*

*192 :*

*(1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang.*

*(2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan.*

Biaya yang dikeluarkan UABK Perum Damri Kota Semarang untuk biaya perawatan luka-luka totalnya adalah Rp. 7.729.038,-. Total biaya tersebut ternyata belum merupakan total biaya perawatan beberapa penumpang yang menjadi korban. Ibu Ika Ratnasari mendapatkan Rp. 1.861.000,- dari UABK Perum Damri Kota Semarang untuk penggantian biaya perawatan, pada kenyataannya total biaya perawatan Ibu Ika Ratnasari adalah Rp. 1.965.386. Biaya perawatan Bapak Soejarwo yang diberikan UABK Perum Damri Kota Semarang adalah sebesar Rp. 2.500.000, sedangkan total biaya perawatannya adalah Rp. 6.530.710. Untuk Ibu Dwi Yulianti dibantu UABK Perum Damri Kota Semarang sebesar Rp.2.470.000, sedangkan total biaya perawatannya sebesar Rp. 2.600.000. Bagi korban Ibu Woro N, Bapak Edy Hermanto dan Veda

Saharita biaya perawatannya ditanggung secara penuh oleh UABK Perum Damri Kota Semarang. Dari 6 penumpang yang menjadi korban, hanya 2 penumpang yang mengurus klaim ke perusahaan asuransi untuk mendapatkan santunan asuransi, yaitu :

- 1). Ika Ratnasari sebesar Rp. 1.965.386,00
- 2). Soejarwo sebesar Rp. 6.530.710,00

Sedangkan penumpang lainnya tidak mendapatkan santunan dikarenakan tidak mengurus santunan tersebut ke PT. Jasa Raharja sebagai perusahaan asuransi.

Tanggung jawab yang telah dilaksanakan oleh UABK Perum Damri Kota Semarang menurut penulis adalah tidak tepat. Hal ini dikarenakan tanggung jawab yang berupa ganti rugi terhadap biaya perawatan korban tidak dipenuhi seluruhnya oleh UABK Perum Damri Kota Semarang. Seperti yang sudah disebutkan dalam pasal 192 ayat (1) dan (2) UULLAJ, bahwa perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang nyata-nyata dialami oleh korban. Kerugian yang nyata-nyata disini menunjukkan bahwa tanggung jawab yang dilaksanakan oleh UABK Perum Damri Kota Semarang seharusnya sesuai dengan nilai yang diderita oleh korban.

Mengenai santunan asuransi yang telah diberikan oleh perusahaan asuransi PT. Jasa Raharja kepada beberapa korban sudah

sesuai dengan pasal 10 ayat (1) huruf (a) PP no. 17 tahun 1965, yang berbunyi :

*(1) Kecuali dalam hal-hal tersebut dalam pasal 13 di bawah, tiap penumpang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, termasuk mereka yang dikecualikan dari iuran wajib menurut /berdasarkan pasal 19 Peraturan Pemerintah ini, diberi jaminan pertanggungan kecelakaan diri selama penumpang itu berada di dalam alat angkutan yang disediakan oleh pengangkutan untuk jangka waktu antara saat-saat sebagai berikut:*

*a. dalam hal kendaraan bermotor umum: antara saat penumpang naik kendaraan yang bersangkutan di tempat berangkat dan saat turunnya dari kendaraan tersebut di tempat tujuan.*

Menurut penulis, walaupun ada beberapa penumpang yang menjadi korban mendapatkan santunan dari PT. Jasa Raharja, tidak menutup tanggung jawab dari UABK Perum Damri kota Semarang untuk memberikan ganti rugi kepada penumpang yang menjadi korban tersebut, hal ini sesuai dengan pasal 14 PP No. 17 tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang yang berbunyi :

*Pasal 14*

*Pembayaran ganti kerugian pertanggungan berdasarkan Peraturan Pemerintah ini tidak mengurangi tanggung-jawab dari pihak Pengangkut dan/atau pihak lain yang dapat dipersalahkan menurut hukum pidana, perdata atau perjanjian-perjanjian internasional yang bersangkutan untuk kecelakaan yang terjadi.*

Untuk pengajuan permohonan santunan asuransi yang dilakukan beberapa penumpang yang menjadi korban tersebut, menurut penulis seharusnya dapat dibantu pengurusannya oleh pihak pengangkut sebagai rasa tanggung jawabnya. Namun, pada kenyataannya korban sendirilah yang mengurusnya. Menurut penulis, Mengenai ganti rugi yang diharapkan pihak pengangkut atas biaya perawatan yang sudah dibayarkan juga tidak tepat, karena menurut syarat pengajuan santunan asuransi, salah satunya menyebutkan bahwa wajib membawa kwitansi asli dari rumah sakit yang merawat. Dalam hal ini, prinsip utama dari pemberian santunan asuransi adalah mengganti berupa dana bagi siapa saja yang telah membayar semua biaya perawatan, dengan syarat membawa kwitansi asli untuk bukti pembayarannya.

Menurut penulis, Jika pihak pengangkut tidak membayar seluruh biaya perawatannya, secara otomatis pihak pengangkut tidak akan mendapatkan kwitansi bukti pembayaran. Dari sini terdapat kesempatan bagi korban untuk mendapatkan ganti rugi ganda, yaitu karena sudah mendapatkan biaya perawatan dari pihak pengangkut yang tidak sepenuhnya, dan nantinya korban menutup kekurangan dari total biaya perawatan yang harus dibayar. Maka, korban secara otomatis akan mendapatkan kwitansi asli dan sah dari rumah sakit sebagai bukti pembayaran biaya perawatan. Dengan membawa kwitansi asli dan sah tersebut, maka korban dapat mengurus permohonan santunan asuransi.

Hal ini sangat dimungkinkan, bahwa pihak korban dalam kasus kecelakaan ini bisa saja mendapatkan ganti rugi ganda, yaitu dari santunan asuransi dan ganti rugi dari pihak pengangkut yang dalam hal ini UABK Perum Damri kota Semarang. Kemungkinan ini tertuang dalam pasal 14 PP No. 17 tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang seperti yang telah disebutkan diatas.

b). Tanggung jawab terhadap barang bawaan

Kasus dalam hal barang bawaan penumpang yang terjadi di UABK Perum Damri kota Semarang, yaitu seorang penumpang yang barang bawaannya yang berupa satu paket makanan tertinggal di dalam bis kota, dan ditemukan serta disimpan oleh kru dari bis yang ditumpangi oleh penumpang tersebut, namun penumpang tersebut akhirnya berpesan bahwa barang bawaan tersebut diserahkan kepada kru untuk dimakan saja, dengan alasan keberadaan penumpang tersebut sudah terlanjur jauh dari tempat penyimpanan barang. Sehingga jika barang tersebut tetap diambil, maka barang bawaan yang berupa makanan tersebut akan lebih dulu busuk.

Kasus mengenai barang bawaan penumpang disini hanya berupa barang bawaan yang tertinggal di bis kota. Oleh karena itu, bukan berarti UABK Perum Damri kota Semarang tidak bertanggung jawab, hal



ini dapat dilihat pada peraturan mengenai barang bawaan penumpang yang tertuang dalam pasal 192 ayat (4) UULLAJ yang berbunyi :

*(4) Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.*

Berdasarkan pasal ini, maka seharusnya UABK Perum Damri kota Semarang dapat menggunakannya sebagai acuan untuk tanggung jawab terhadap barang bawaan penumpang yang tertinggal pada saat terjadi proses pengangkutan.

Menurut penulis, penanganan dari pihak pengangkut mengenai barang bawaan penumpang sudah cukup baik, karena sudah ada itikad baik dari pihak kru untuk menyimpan barang bawaan tersebut sampai yang punya barang bawaan tersebut mengambilnya. Sayangnya, itikad baik ini hanya ditemui pada pihak kru saja tanpa diikuti itikad baik dari perusahaan. Dari pihak perusahaan sendiri kurang perhatian jika ada barang bawaan penumpang yang tertinggal, karena seolah-olah hal ini dilimpahkan urusannya kepada kru dengan alasan para kru lah yang menghadapi penumpang secara langsung.

2. Hambatan-hambatan yang dihadapi UABK Perum Damri Kota Semarang dalam tanggung jawabnya terhadap penumpang dan barang bawaan dan upaya mengatasinya.

a). Tanggung jawab terhadap penumpang

Hambatan yang dihadapi oleh UABK Perum Damri Kota Semarang dalam pelaksanaan tanggung jawab terhadap penumpang adalah adanya pihak ketiga dari korban yang ikut serta mengurus ganti rugi dari UABK Perum Damri Kota Semarang. Hal ini membuat pihak UABK Perum Damri Kota Semarang merasa bingung tentang kepastian siapa yang akan mewakili korban mengurus ganti rugi tersebut.

Upaya untuk mengatasi hambatan diatas adalah dengan cara meminta kepastian kepada pihak korban mengenai siapa yang akan mewakili korban dalam mengurus ganti rugi dari UABK Perum Damri Kota Semarang. Menurut penulis, hal ini memang harus dipastikan terlebih dahulu, supaya ganti rugi yang dikeluarkan oleh pihak UABK Perum Damri Kota Semarang tepat dan tidak terjadi salah paham. Kepastian untuk hal tersebut diatas sebaiknya dinyatakan lewat surat kuasa, supaya kepastian mengenai siapa yang berhak mengurus juga mendapatkan kekuatan hukum.

Hambatan lain yang dihadapi oleh UABK Perum Damri Kota Semarang adalah mengenai pengurusan santunan asuransi untuk penumpang yang menjadi korban, ada beberapa pihak dari korban yang bersikeras akan mengurus santunan asuransi sendiri. Hal ini membuat

pihak UABK Perum Damri Kota Semarang menjadi kurang berperan dalam pengurusan santunan asuransi untuk korban.

Upaya untuk mengatasi hambatan diatas adalah dengan cara memberikan kesempatan kepada pihak korban untuk mengurus sendiri santunan asuransinya dan pihak UABK Perum Damri Kota Semarang hanya memberikan rekomendasi kepada pihak Perusahaan asuransinya saja. Menurut penulis, yang dilakukan pihak UABK Perum Damri Kota Semarang sudah tepat karena hal tersebut tidak akan mengganggu pemberian santunan asuransi untuk korban, namun hal ini ternyata hanya dimanfaatkan oleh 2 penumpang yang menjadi korban saja, karena korban lainnya tidak mau repot untuk mengurus santunan asuransi dan hanya mengandalkan ganti rugi dari UABK Perum Damri Kota Semarang.

Hambatan selanjutnya yaitu mengenai pemberian ganti rugi 100% untuk korban dari UABK Perum Damri Kota Semarang. Mengenai hal ini, pihak UABK Perum Damri Kota Semarang sedikit terhambat oleh kondisi perusahaan, dan apabila akan mengajukan anggaran untuk ganti rugi korban diatas Rp.1.000.000 pihak UABK Perum Damri Kota Semarang harus mengajukan kepada UABK Perum Damri Pusat dan hal tersebut akan memakan waktu yang tidak sebentar.

Upaya untuk mengatasi hambatan diatas adalah dengan cara memberikan ganti rugi yang tidak penuh, hal ini dilakukan karena pihak korban tidak sabar dalam menunggu keputusan dari UABK Perum Damri

Pusat. Menurut penulis, pemberian ganti rugi yang tidak penuh atau tidak sesuai dengan kerugian yang diderita korban adalah tidak tepat. Seharusnya pihak UABK Perum Damri Kota Semarang dapat mengambil keputusan untuk memberikan ganti rugi secara penuh, karena hal tersebut merupakan tanggung jawab UABK Perum Damri Kota Semarang sebagai pihak pengangkut.

b). Tanggung jawab terhadap barang bawaan

Hambatan yang dihadapi UABK Perum Damri kota Semarang untuk pelaksanaan tanggung jawab terhadap barang bawaan yaitu, penumpang yang kehilangan barang karena tertinggal di bis kota tidak mencari barang bawaannya karena merasa barang tersebut tidak terlalu penting buat mereka, sehingga pihak UABK Perum Damri Kota Semarang kesulitan untuk mengembalikan barang tersebut.

Upaya untuk mengatasi hambatan ini yaitu, Selama ini apabila ada barang bawaan penumpang yang tertinggal didalam bis dan ditemukan oleh kru bis, maka akan dititipkan pada pos timer yaitu pos pemberangkatan bis kota yang terletak di pool terminal, di terminal pemberangkatan, atau pada pos satpam UABK Perum Damri kota Semarang, Ada juga barang bawaan penumpang yang tertinggal didalam bis kota dan ditemukan oleh kru, kemudian disampaikan kehilangannya di

media massa<sup>51</sup>. semua itu tergantung dari kru yang menemukan barang bawaan tersebut.

Menurut penulis, upaya seperti ini sudah cukup baik, sehingga harus tetap dipertahankan. Jika perlu, diadakan peningkatan mutu berkaitan dengan pemeliharaan barang bawaan penumpang yang tertinggal, hilang, musnah maupun rusak di bis kota.

Hambatan lainnya yaitu belum adanya aturan yang jelas mengenai apa yang mesti dilakukan apabila ada barang bawaan penumpang yang tertinggal di bis kota, dan jika ada aturan yang jelas maka pihak Damri tahu harus berbuat apa terhadap barang bawaan tersebut, pihak penumpang juga akan mengetahui dimana akan mencari barang bawaannya jika tertinggal di bis kota. Selain itu, pihak UABK Perum Damri kota Semarang sendiri belum membuat kebijakan bahwa perihal barang bawaan penumpang yang tertinggal, hilang, musnah maupun rusak di bis kota untuk menjadi tanggung jawab perusahaan.

Upaya untuk mengatasi hambatan tersebut yaitu dengan cara mempercayakan urusan barang bawaan penumpang yang tertinggal kepada kru bis, supaya pihak perusahaan dapat menjalankan tugas lainnya dengan baik. Perusahaan hanya sebatas memberikan kepada pekerjanya pengarahan jika terjadi kasus barang bawaan penumpang yang tertinggal,

---

<sup>51</sup> Wawancara pribadi dengan Bp. Purwanto, Kondektur Bis Kota Damri Kota Semarang, Kamis 24 Juni 2010.

hilang, musnah maupun rusak di bis kota, sebaiknya disimpan dan dijaga dengan baik.

Menurut penulis, walaupun belum ada aturan yang jelas mengenai barang bawaan penumpang, sebenarnya dapat dipakai aturan yang lebih umum mengenai barang bawaan yang ada di UULLAJ. Karena UABK Perum Damri kota Semarang dalam melaksanakan tugasnya tunduk dengan UULLAJ. Pengarahan kepada pekerja sudah merupakan langkah yang baik dari pihak perusahaan. Oleh karena itu, sebenarnya dapat lebih ditingkatkan lagi jika perusahaan dapat memasukkan tanggung jawab barang bawaan penumpang ini ke dalam kepentingan perusahaan, karena hal ini terkait dengan peningkatan mutu pelayanan dari UABK Perum Damri kota Semarang.