

BAB III

PEMBAHASAN

3.1. Analisis Yuridis Moda Transportasi Darat

Transportasi darat termasuk dari salah satu potensi dalam pembangunan nasional di bidang transportasi maka harus adanya sistem yang baik untuk mendukung transportasi tersebut. Sistem transportasi nasional (SITARNAS) dimaksudkan sebagai pedoman pembangunan transportasi dengan tujuan agar dapat dicapai penyelenggaraan transportasi nasional yang efektif dan efisien. Sistarnas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman, terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari prasarana dan sarana, kecuali transportasi pipa, membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan/atau barang yang terus berkembang secara dinamis.⁸⁸ Inti dari sistem transportasi nasional adalah menjadikan transportasi menjadi lebih mudah bagi masyarakat karena sasaran utama adalah masyarakat secara luas. Pengguna transportasi massal ini akan semakin berkembang bersamaan dengan kebutuhan masyarakat yang cenderung instan dan cepat saji. Maka pembangunan sitarnas harus menjadi solusi bagi masyarakat. Dalam kajian sitarnas bukan hanya pada transportasi tertentu saja melainkan seluruh moda transportasi yang ada di Indonesia, menentukan transportasi yang terbaik, menetapkan sistem yang bisa dicapai masyarakat dan, dapat menyentuh semua kalangan tanpa terkecuali.

Sasaran Sitarnas adalah terwujudnya penyelenggaraan sistem transportasi yang efektif dan efisien. Efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu kapasitas mencukupi, teratur lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta polusi rendah. Efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional. Tujuan sitarnas adalah terwujudnya transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membentuk terciptanya pola distribusi nasional yang mantab dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah, dan lebih memantabkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan meningkatkan hubungan internasional.⁸⁹ Perkembangan sistem transportasi ini tak luput dari peran seluruh

⁸⁸ Sakti Adji Adisasmata, *Op. Cit*, h. 5.

⁸⁹ *Ibid*, h. 6.

komponen yang ada dari penyelenggara pemerintah hingga masyarakat yang merasakan sepenuhnya perubahan yang ada.

Transportasi publik perkotaan merupakan bagian dari transportasi jalan, transportasi jalan adalah salah satu sub sektor dari sektor transportasi nasional. Jadi transportasi perkotaan merupakan salah satu unsur dalam sistem transportasi nasional (sistarnas), yang berarti sasaran dan tujuannya adalah sejalan dengan sasaran dan tujuan sistarnas, yaitu mewujudkan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien.⁹⁰ Transportasi yang ada di kota dapat dibuat contoh perkembangan transportasi yang ada di desa, dengan menerapkan aturan yang sama tapi menyesuaikan dengan kondisi geografis yang ada, memang tidak sembarangan dalam menentukan sistem transportasi yang ada ini, harus dikaji dengan penuh pengamatan yang sistematis. Memang transportasi yang ada di desa lebih longgar dalam aturan karena kondisi yang berbeda dalam pelaksanaan.

Transportasi yang paling banyak digunakan di Indonesia menurut survey yang dilakukan pada akhir tahun 2017 dengan responden sejumlah 6.904 orang dan hasilnya adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan kendaraan yang sering digunakan orang Indonesia
 - a. Kendaraan pribadi sejumlah 53,9 %.
 - b. Kendaraan umum sejumlah 52,4 %.
2. Berdasarkan kendaraan pribadi yang sering digunakan
 - a. Motor Sejumlah 80,2 %.
 - b. Mobil Sejumlah 36,7 %.
3. Alasan menggunakan kendaraan pribadi
 - a. Hemat Sejumlah 52,3 %.
 - b. Aman dan nyaman Sejumlah 43,5%.
 - c. Tidak suka menunggu Sejumlah 37,7 %.
 - d. Jarak ke kantor dekat Sejumlah 23,3 %.
 - e. Alasan lainnya Sejumlah 4,4 %.
 - f. Lebih cepat Sejumlah 0,15 %.⁹¹

Dari data diatas dapat kita lihat memang kendaraan pribadi masih menjadi primadona masyarakat untuk melakukan aktifitas pergerakan, tapi kita tidak mungkin bisa langsung menyatakan betapa pentingnya kendaraan pribadi karena

⁹⁰ *Ibid.*

⁹¹ <https://www.cermati.com/artikel/hasil-survei-ternyata-transportasi-umum-ini-yang-digandrungi-orang-indonesia> Di Akses tanggal 18 Desember 2019 pukul 21.53 WIB.

selisih penggunaan transportasi publik juga tidak terlalu signifikan, hanya terpaut 1,5 % saja dari 6.904 responden. Hal ini penting dikaji mengapa transportasi dengan menggunakan mobil pribadi lebih disukai, dari alasan tersebut yang menjadi faktor utama adalah hemat secara finansial. Yang perlu kita soroti selanjutnya adalah sistem keamanan yang menempati urutan kedua alasan menggunakan kendaraan pribadi. Sebenarnya dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan nomor 22 tahun 2009 keamanan sudah diatur sedemiakian rupa untuk mengantisipasi hal yang tidak diinginkan, tapi faktanya masih banyak kejadian yang menyebabkan kerugian bagi konsumen. Dari hasil survei menunjukkan, jumlah responden yang pernah mengalami kejadian kurang menyenangkan saat menggunakan transportasi umum *offline* mencapai 62,3 %. Sedangkan yang mengaku tidak pernah mengalami kejadian tidak menyenangkan hanya 37,7 %.

Menurut data, kejadian yang kurang menyenangkan saat menggunakan transportasi *offline* adalah:

1. Sopir ugal-ugalan (65,4%).
2. Pernah dicopet (25,4%).
3. Diganggu preman (21,5%).
4. Pernah mengalami tindakan pelecehan seksual verbal/nonverbal (14,4%).
5. Barang tertinggal (11,7%).
6. Kejadian kurang menyenangkan lainnya seperti gangguan sinyal kereta, angkutan ngetem, merokok sembarangan (21,2%).⁹²

Untuk menuju sistem transportasi yang baik maka kejadian seperti diatas harus bisa teratasi karena mengingat bahwa Negara maju mayoritas memakai kendaraan umum untuk melakukan aktifitas. Perlu adanya sejenis pendidikan jika kita melihat kasus yang terbanyak yakni sopir ugal-ugalan, bisa juga dengan adanya uji layak berkendara secara periodik untuk menentukan sopir yang sesuai dengan kriteria bagi pemerintah, agar terwujudnya sistem transportasi massal yang efektif dan efisien dan nantinya transportasi massal akan menjadi primadona pilihan utama bagi masyarakat.

Perubahan yang ada dalam sistem transportasi nasional ini dapat dipengaruhi oleh Sistem Transportasi Modern dapat dijelaskan dengan bentuk sistem transportasi makro yang terdiri dari beberapa sistem transportasi mikro. Sistem transportasi secara menyeluruh atau dinamakan makro dapat dipecah menjadi beberapa sistem yang lebih kecil atau mikro yang disebut sebagai sistem, yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem inilah yang dalam

⁹² *Ibid.*

konteks pemahaman sistem pada penjelasan sebelumnya disebut sebagai komponen. Masing-masing sistem tersebut terdiri dari beberapa komponen pembentuk yang juga saling berhubungan antara satu dengan lainnya. Sistem-sistem pembentuk sistem transportasi modern tersebut adalah sebagai berikut:

1. Sistem Kegiatan

Sistem kegiatan merupakan sistem mikro yang pertama. Sebagaimana dijelaskan pada kegiatan belajar sebelumnya bahwa transportasi timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan, dimana kita melakukan pergerakan dikarenakan tidak semua kebutuhan kita bisa dipenuhi ditempat dimana kita berada.

Berbicara mengenai sistem kegiatan sesungguhnya sangat berkaitan dengan apa yang disebut tata guna lahan dan pada setiap sistem kegiatan ini memiliki jenis kegiatan tertentu yang dapat membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem tersebut merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan sebagainya.

Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut. Pergerakan yang dimaksudkan dapat meliputi pergerakan manusia maupun pergerakan barang. Pada konteks ekonomi, pergerakan barang lebih dimaksudkan untuk mendapatkan nilai tambah (*value added*), sementara untuk pergerakan manusia memiliki banyak tujuan, baik untuk tujuan bekerja, berbelanja, sekolah, ke tempat pelayanan kesehatan, hiburan, dan sebagainya. Namun ada intinya, besarnya pergerakan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

2. Sistem Jaringan

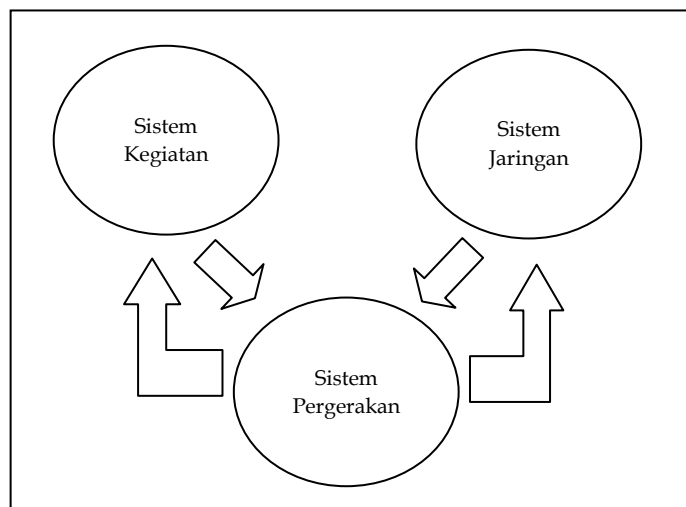
Pergerakan baik yang berupa pergerakan manusia dan/atau barang sebagaimana dimaksudkan tersebut diatas jelas membutuhkan sarana dan prasarana yang menunjang. Sarana yang dimaksudkan disini lebih kepada kebutuhan akan moda transportasi untuk melakukan pemindahan orang dan/atau barang, sementara prasarana yang dimaksudkan adalah tempat moda transportasi tersebut bergerak.

Pada konteks sistem jaringan yang merupakan sistem mikro yang kedua dimaksudkan lebih kepada prasarana transportasi yang merupakan media bagi moda transportasi untuk melakukan pergerakan misalnya jarinya jalan raya, juga termasuk didalamnya beberapa simpul seperti terminal bus, stasiun kereta api, bandara, dan pelabuhan laut.

3. Sistem Pergerakan

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan ini menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan/atau orang (pejalan kaki). Disinilah pembahasan mengenai sarana transportasi tercakup, dimana sarana transportasi ini merupakan media yang mawadahi berbagai kebutuhan pergerakan tersebut.

Sebagaimana telah disebutkan diatas bahwa antar komponen pendukung sistem dalam sistem transportasi modern ini akan berinteraksi antara satu dengan yang lain, dan interaksi ini akan menyebabkan beberapa perubahan pada masing-masing sistem atau pendukung. Maksudnya adalah bahwa interaksi dalam sistem kegiatan atau sistem tata guna lahan dengan sistem jaringan transportasi, perubahan pada salah satu komponen (sistem kegiatan) dapat menyebabkan perubahan pada komponen lainnya (sistem jaringan dan sistem pergerakan). Dari ketiga sistem transportasi modern dapat digambarkan dan diilustrasikan sebagai berikut:



Gambar 1.1.
Sistem Transportasi Modern

Dari gambar diatas, jelas terlihat hubungan keterkaitan atau interaksi antar sistem atau komponen pendukung dari sitem transportasi modern yang terdiri dari sitem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan. Ketiga sistem mikro ini saling berinteraksi dalam suatu sistem yang lebih makro yaitu sistem transportasi modern. Ketiga sistem tersebut di Indonesia dapat digambarkan sebagai berikut:

- a. Sistem kegiatan

Bappenas, Bappeda Provinsi dan Bappeda kabupaten/kota, Bangda, dan Pemda.

- b. Sistem Jaringan
Departemen Perhubungan (darat, laut, udara), Bina Marga.
- c. Sistem Pergerakan
Organda, Polantas, Masyarakat dan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ).⁹³

Sistem transportasi yang menunjukkan bahwa komponen pendukung diatas bukan saja berpengaruh dalam perjalanan transportasi masa depan yang ada di Indonesia tapi menjadi faktor penting dalam mewujudkan sistem transportasi nasional yang dapat dirasakan dan dinikmati manfaatnya oleh masyarakat secara luas, bukan hanya dari beberapa orang yang memanfaatkan, tapi terciptanya sistem transportasi massal ini berguna untuk pengembangan kehidupan yang berkelanjutan.

Transportasi yang ada di Indonesia sebenarnya sudah ada aturan mengenai jaringan lalu lintas dan angkutan jalan yakni pada bab VI bagian kesatu pasal 14 yang berbunyi :

- (1) Untuk mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu dilakukan pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah di daratan.
- (2) Pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berpedoman pada Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan kebutuhan.
- (3) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas: a. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional; b. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi; dan c. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota.⁹⁴

Pasal 14 tersebut menjadi pedoman dalam menjelaskan betapa pentingnya jaringan yang ada untuk menentukan transportasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat mulai dari sistem yang tersusun secara nasional hingga kabupaten juga pedesaan. Sasaran yang tepat untuk masyarakat pedesaan terkadang lebih fleksibel dalam penerapan aturan, karena masyarakat desa lebih mengutamakan kekeluargaan untuk menyelesaikan masalah, juga adanya rasa tenggangrasa yang

⁹³ Endriyani Widyastuti, Damayanti dan Yasmin Lurusati, *Op. Cit.*, h. 5.20.

⁹⁴ Undang-Undang lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009

tinggi, mengapa demikian, karena transportasi yang ada di desa lebih kepada kebersamaan untuk mencapai tujuan. Secara aturan jaringan yang ditetapkan pemerintah menyesuaikan keadaan sesuai dengan wilayah.

Sistem transportasi tak lepas juga dari tata guna lahan atau sistem aktivitas, perencanaan transportasi untuk masa yang akan datang selalu dimulai dari perubahan dan perkembangan tata guna lahan. Oleh sebab itu, adalah penting mengetahui perencanaan tata guna lahan dalam merencanakan sistem angkutan. Kondisi demikian itu semakin menguatkan asumsi dasar perencanaan sistem transportasi, yaitu bahwa kebutuhan akan transportasi berhubungan langsung dengan penyebaran dan intensitas petak tata guna lahan yang berlainan disebuah kota.

Kecenderungan pola penyebaran tata guna lahan ini berindikasi pada pola aktivitas masyarakat dan menimbulkan jarak fisik antara suatu lokasi aktivitas dengan lokasi aktivitas lainnya. Dua elemen ini, pola penyebaran lokasi aktivitas masyarakat dan jarak fisik lokasi-lokasi tersebut, sangat potensial memberikan dorongan (stimulasi) timbulnya pergerakan lalu-lintas. Kuantitas arus pergerakan atau lalu-lintas ini dihitung sebagai jumlah kebutuhan akan jasa transportasi. Jadi hasil perencanaan transportasi, sebenarnya adalah prediksi besaran jumlah lalu-lintas orang, barang atau kendaraan yang bergerak atau berjalan pada masa yang akan datang.⁹⁵ Kebutuhan transportasi harus ditunjang dengan sistem transportasi yang disebutkan diatas yakni harus ada keseimbangan antara sistem dan tata letak yang ada yakni lahan yang digunakan. Sistem yang bagus tidak menutup kemungkinan akan ada perubahan pada pola transportasi yang ada tapi harus didukung dengan lokasi yang strategis agar semuanya dapat tercapai dengan baik. Sistem ini yang harusnya berlaku di Indonesia yang ada 3 sistem mikro yang tersusun dalam sistem makro.

Maka dalam pemodelannya, sistem tata guna lahan sistem transportasi mengandung dua buah variable yang dapat kita identifikasi dan ukur, kedua variable tersebut adalah:

- a. Sistem tata guna lahan/aktivitas, berupa:
 1. Jumlah penduduk
 2. Jumlah lapangan kerja
 3. Luas lahan untuk kegiatan
 4. Pola penyebaran lokasi kegiatan
 5. Pendaatan dan tingkat kepadatan penduduk

⁹⁵ Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta, 2005, h. 42.

- b. Sistem transportasi, berupa kondisi/tingkat pelayanan transportasi seperti:
 1. Waktu perjalanan
 2. Biaya angkutan
 3. Pelayanan kenyamanan
 4. Keandalan
 5. Ketersediaan dan lain-lain.⁹⁶

Kegunaan tata guna lahan agar pertumbuhan masyarakat dapat tertata dengan rapi, untuk dapat mengelompokkan dan mendata apa yang sangat dibutuhkan oleh masing-masing kelompok. Hal ini diperlukan karena memang data penduduk sangat dibutuhkan untuk dapat mengetahui perkembangan penduduk yang ada. Demikian pula tentang lapangan kerja yang ada, berkaitan dengan data penduduk dapat di sinkronkan pada data kebutuhan kerja dan lapangan kerja. Tak mungkin para pemangku jabatan mampu mempoltkan pekerjaan jika tak ada data yang valid tentang kependudukan.

Data penduduk dan jumlah lapangan kerja yang sudah dipenuhi maka pengaturan lahan yang ada harus bisa diatur dan dimanfaatkan dengan maksimal. Karena lahan kegiatan sangat penting bagi perkembangan sistem transportasi massal, penyebaran lokasi sesuai dengan kapasitas dan kemampuan yang ada sehingga dapat meratakan penyebaran penduduk yang efisien dan efektif seperti yang disebutkan diatas. Pendapatan perseorangan berpengaruh besar bagi daya beli masyarakat menentukan kendaraan yang dipakai. Semakin tinggi pendapatan yang diperoleh maka semakin besar kebutuhan yang dibutuhkan, dan terkadang hingga membeli banyak kendaraan hanya untuk sekedar punya karena memang mereka merasa ada uang lebih untuk membelinya.

Pengangkutan mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung, mendorong, dan menunjang segala aspek kehidupan dan penghidupan, baik dibidang ekonomi, sosial-budaya, politik, maupun pertahanan Negara yang di bab dua sudah dijelaskan. Sistem pengangkutan harus ditata dan terus menerus disempurnakan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan masyarakat. Disamping itu dalam upaya menunjang pengembangan wilayah dan pemeratakan hasil-hasil pembangunan, perangkutan dapat berperan sebagai penunjang (pelayan), pemacu (pendorong) sekaligus pemicu (pergerakan) perkembangan.⁹⁷ Perangkutan atau pengangkutan sebagai

⁹⁶ *Ibid*, h. 43.

⁹⁷ Suwardjoko P. Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung, h. 13.

penunjang karena dari perangkutan adalah salah satu faktor untuk kelangsungan dalam berpindah dan bergerak dari tempat satu ke tempat yang lainnya. Hal ini dimaksudkan untuk kemajuan teknologi dalam setiap sistem transportasi massal atau umum. Dalam hal pendorong pergerakan sistem transportasi yang efektif dapat dilakukan dengan merancang sistem yang optimal dan sesuai dengan penerapan dan lingkungan. Sistem yang baik juga akan menjadi faktor yang mendorong perkembangan dalam transportasi massal.

Sistem perangkutan darat yang merupakan sub sistem dari sistem perangkutan nasional yang merupakan tatanan yang terorganisir, terdiri atas berbagai moda yang mempunyai wilayah layanan yang sama didaratan. Dalam sistem perangkutan di Indonesia, yang termasuk dalam matra angkutan darat adalah angkutan jalan, angkutan rel, serta angkutan sungai danau dan penyeberangan.⁹⁸

Untuk menunjang perkembangan ekonomi yang baik perlu dicapai keseimbangan antara penyediaan dan permintaan jasa angkutan. Jika penyediaan jasa angkutan lebih kecil, kecil daripada permintaannya, akan terjadi kemacetan arus barang yang dapat menimbulkan kegoncangan harga dipasaran. Sebaliknya, jika penawaran jasa angkutan melebihi permintaannya maka akan timbul persaingan tidak sehat yang akan menimbulkan banyak perusahaan angkutan rugi dan menghentikan kegiatannya, sehingga penawaran jasa angkutan berkurang, selanjutnya menyebabkan ketidak lancaran arus barang dan kegoncangan harga dipasaran.⁹⁹ Keseimbangan antara produksi dan permintaan harus diperhatikan, hal ini dapat dikatakan bahwa aturan dalam sebuah Negara yang dimana aturan yang dibuat sesuai dengan kebutuhan yang oleh masyarakat dan produsen harus selaras dan sejalan agar keseimbangan tercapai.

Pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas pengangkutan harus dibangun mendahului proyek-proyek pembangunan lainnya. Jalan harus dibangun mendahului proyek pertambangan batu bara atau proyek perkebunan kelapa sawit. Perluasan dermaga di pelabuhan didahulukan daripada pembangunan pabrik pupuk yang akan dibangun, guna melancarkan pengiriman peralatan pabrik dan bahan baku serta penyaluran hasil produksi ke pasar setelah pabrik beroperasi. Jika kegiatan-kegiatan ekonomi telah berjalan, jasa angkutan perlu terus tersedia untuk menunjang kegiatan-kegiatan tersebut. Demikianlah fungsi pengangkutan tersebut menunjang

⁹⁸ *Ibid*, h. 14.

⁹⁹ Nasution, *Op. Cit*, h. 19.

pembangunan, merangsang, dan melayani perkembangan ekonomi.¹⁰⁰ Pembangunan tempat untuk melakukan kegiatan ekonomi perlu didahulukan agar dapat menampung kegiatan yang dilaksanakan, bukan menambah armada lalu baru menyiapkan tempatnya, tapi sediakan tempat dulu baru armada sehingga ada tempat agar dapat direncanakan dan dikelola dengan baik. Faktor penunjang ekonomi adalah transportasi yang baik sehingga memunculkan ketertiban dalam berkegiatan khususnya ekonomi.

Fungsi distribusi dan transportasi pada dasarnya adalah menghantarkan produk dari lokasi dimana produk tersebut diproduksi sampai di mana mereka akan digunakan. Manajemen transportasi dan distribusi mencakup baik aktivitas fisik yang secara kasat mata bisa kita saksikan, seperti menyimpan dan mengirim produk, maupun fungsi non fisik yang berupa aktivitas pengolahan informasi dan pelayanan kepada pelanggan. Pada prinsipnya, fungsi ini bertujuan untuk menciptakan pelayanan yang tinggi ke pelanggan yang bisa dilihat dari tingkat *service level* yang dicapai, kecepatan pengiriman, kesempurnaan barang sampai ke tangan pelanggan, serta pelayanan purna jual yang memuaskan. Manajemen distribusi dan transportasi pada umumnya melakukan sejumlah fungsi dasar yang terdiri dari: Melakukan segmentasi dan menentukan target *service level*. Segmentasi pelanggan perlu dilakukan karena kontribusi mereka pada *revenue* perusahaan bisa sangat bervariasi dan karakteristik tiap pelanggan bisa sangat berbeda antara satu dengan lainnya. Dengan memahami perbedaan karakteristik dan kontribusi tiap pelanggan atau area distribusi, perusahaan bisa mengoptimalkan alokasi persediaan maupun kecepatan pelayanan.¹⁰¹

Untuk mencapai hasil yang diharapkan serta dapat tercapai fungsi-fungsi pengangkutan, maka dalam pengangkutan diperlukan beberapa unsur yang memadai berupa:

1. Alat angkutan itu sendiri (*operating facilities*)

Setiap barang atau orang akan diangkut tentu saja memerlukan alat pengangkutan yang memadai, baik kapasitasnya, besarnya maupun perlengkapan. Alat pengangkutan yang dimaksud dapat berupa truk, kereta api, kapal, bis atau pesawat udara. Perlengkapan yang disediakan haruslah sesuai dengan barang yang diangkut.

2. Fasilitas yang akan dilalui oleh alat-alat pengangkutan (*right of way*)

¹⁰⁰ *Ibid*, h. 19-20.

¹⁰¹ Andriyansyah, *Manajemen Transportasi Dalam kajian dan Teori*, Cet. I, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, Jakarta, 2015, h. 23.

Fasilitas tersebut dapat berupa jalan umum, rel kereta api, perairan/sungai, Bandar udara, navigasi dan sebagainya. Jadi apabila fasilitas yang dilalui oleh angkutan tidak tersedia atau tersedia tidak sempurna maka proses pengangkutan itu sendiri tidak mungkin berjalan dengan lancar.

3. Tempat persiapan pengangkutan (*terminal facilities*)

Tempat persiapan pengangkutan ini diperlukan karena suatu kegiatan pengangkutan tidak dapat berjalan dengan efektif apabila tidak ada terminal yang dipakai sebagai tempat persiapan sebelum dan sesudah proses pengangkutan dimulai.¹⁰²

Dari sumber-sumber yang ada, unsur yang terkandung dalam fungsi transportasi massal yang efektif tak lepas dari pengangkutan yakni alat transportasi yang digunakan sangatlah menjadi penunjang.

Setiap mode transportasi memiliki karakteristik yang berbeda dan mempunyai keunggulan serta kelemahan yang berbeda juga. Sebagai contoh, transportasi laut memiliki keunggulan dari segi biaya yang lebih rendah, namun lebih lambat dibandingkan dengan transportasi udara. Manajemen transportasi harus bisa menentukan mode apa yang akan digunakan dalam mengirimkan/ mendistribusikan produk-produk mereka ke pelanggan. Kombinasi dua atau lebih mode transportasi tentu bisa atau bahkan harus dilakukan tergantung pada situasi yang dihadapi.¹⁰³

Melakukan penjadwalan dan penentuan rute pengiriman salah satu kegiatan operasional yang dilakukan oleh gudang atau distributor adalah menentukan kapan sebuah truk harus berangkat dan rute mana yang harus dilalui untuk memenuhi permintaan dari sejumlah pelanggan. Memberikan pelayanan nilai tambah, beberapa proses nilai tambah yang bisa dikerjakan oleh distributor adalah pengepakan (*packaging*), pelabelan harga, dan sebagainya. Menyimpan persediaan, jaringan distribusi selalu melibatkan proses penyimpanan produk baik di suatu gudang pusat atau gudang regional, maupun di toko di mana produk tersebut dipajang untuk dijual. Menangani pengembalian (*return*), manajemen distribusi juga punya tanggungjawab untuk melaksanakan kegiatan pengembalian produk dari hilir ke hulu dalam *supply chain*. Pengembalian ini bisa karena produk rusak atau tidak terjual sampai batas waktu penjualannya habis, seperti produk-produk makanan, sayur, buah, dan sebagainya.¹⁰⁴ Dalam pada itu ada ketentuan antara

¹⁰² Sri Rejeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, UNDIP, 1980, h. 8.

¹⁰³ Andriyansyah, *Op. Cit*, h. 24.

¹⁰⁴ *Ibid.*

penjual dan pembeli serta sekarang marak dengan *re-seller* (pengecer), ada sejenis perjanjian yang tak tertulis dari pelaku usaha agar menarik pembeli, karena jaminan dari pelaku usaha tersebut. Pengangkutan rawan akan terjadinya kerusakan barang bahkan kecelakaan yang menimbulkan cacat fisik yang sementara hingga permanen, maka harus ada sistem pelayanan dalam transportasi yang menjamin barang dan orang dalam angkutan tersampaikan dengan selamat tanpa adanya kendala.

Persoalan perangkutan adalah ketidakseimbangan antara kapasitas armada dengan volume permintaan akan jasa angkutan yang berakibat sejumlah orang dan atau barang tidak terangkut. Pendekatan pemecahan persoalan perangkutan adalah:

1. Meningkatkan sediaan (kapasitas armada). Upaya ini dapat dilakukan melalui berbagai cara antara lain:
 - a. Memperbesar dimensi kendaraan
 - b. Menambah ragam dan jumlah armada
 - c. Menambah frekuensi pengoprasian armada
 - d. Menambah ragam armada
 - e. Gabungan dari alternatif tersebut
2. Mengurangi permintaan akan jasa angkutan. Hal ini dapat mengandung arti meniadakan jarak antara konsumen dan produsen. Cara yang dapat dilakukan adalah mendekatkan produsen ke konsumen atau sebaliknya, atau melakukan kedua-duanya. Ini berarti melakukan penataan ruang kegiatan. Penataan ruang yang baik salah satu syarat bagi sistem perangkutan yang baik.
3. Mengelola sistem perangkutan. Cara pertama tidak mungkin dilakukan terus menerus karena sistem perangkutan menjadi tidak efisien. Sementara itu, cara kedua hampr tidak mungkin dilakukan karena penduduk justru berkembang, baik secara kualitatif maupun kuantitatif. Oleh karena itu, harus ditempuh cara mengelola sistem perangkutan yang efisien dan menghasilkan keluaran yang optimum sehingga biaya keseluruhan dapat ditekan sampai batas minimum.¹⁰⁵

Cara-cara demikian yang di jelaskan diatas menurut hemat penulis lebih efektif untuk meninjau kembali kebutuhan masyarakat akan moda transportasi, dan mengkaji sistem yang diterapkan. Penyediaan angkutan umum yang bervariasi menimbulkan permintaan semakin besar dan daya konsumsi masyarakat akan semakin banyak. Maka, secara garis besar pengelolaan yang lebih utama untuk solusi dalam sistem transportasi massal.

¹⁰⁵ *Ibid*, h. 25

Sistem transportasi dapat dihubungkan dalam sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan yang terdapat dalam pasal 245 UULLAJ bab XVI yakni:

- (1) Untuk mendukung Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan sistem informasi dan komunikasi yang terpadu.
- (2) Penyelenggaraan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan serta operasional Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi:
 - a. Bidang prasarana Jalan;
 - b. Bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
 - c. Bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, penegakan hukum, operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas.

Pada ayat 1 dijelaskan bahwa untuk mewujudkan transportasi yang demikian diperlukan komunikasi yang terpadu, yang dimaksud terpadu dalam undang-undang tidak dijelaskan secara gamblang bahkan tidak ada penjelasan hanya tertulis cukup jelas. Sebenarnya kejelasan kata terpadu perlu diuraikan, yang dimaksud komunikasi yang bagaimana apakah hanya dengan komunikasi verbal atau non verbal atau harus dengan yang lainnya. Teori kepastian hukum menyebutkan bahwa segala aturan harus ada kejelasan mengenai bagaimana hukum mengatur sesuatu. Adanya kepastian hukum membuat masyarakat menjadikan hukum sebagai keputusan tertinggi karena dapat mengetahui akibat yang ditimbulkan dari aturan tersebut. Sistem transportasi berkaitan dengan sistem komunikasi yang dibangun berdasarkan kebutuhan masyarakat yang dengan kebutuhan transportasi yang kompleks.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan yang terdapat pada bab XII tentang Sistem Informasi Manajemen Perizinan Angkutan pasal 119 yang berbunyi:

- (1) Pejabat yang berwenang menerbitkan izin penyelenggaraan Angkutan dalam Trayek, Angkutan tidak dalam Trayek, dan Angkutan barang khusus wajib menyelenggarakan sistem informasi manajemen perizinan Angkutan.

- (2) Sistem informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kegiatan pengumpulan dan pengolahan data perizinan berdasarkan:
 - a. Laporan pengusaha Angkutan mengenai realisasi Angkutan setiap bulan;
 - b. Hasil pengendalian dan pengawasan; dan
 - c. Hasil penilaian kinerja perusahaan Angkutan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai sistem informasi manajemen perizinan Angkutan diatur dengan peraturan Menteri.

Sistem informasi yang ada dalam angkutan jalan diharuskan semua kendaraan mempunyai dalam bentuk yang sudah diatur oleh pemerintah. Sistem informasi ini berguna bagi angkutan baik kota hingga nasional untuk mengkomunikasikan setiap pergerakan yang dilakukan. Sistem informasi ini dapat berjalan jika semua dapat berkoordinasi dengan baik antara pembuat kebijakan, pengusaha bahkan masyarakat yang sebagai konsumen. Peran masyarakat sangat penting dalam sistem ini karena masyarakat dapat membri masukan, memantau, melaporkan kondisi transportasi yang ada, tentunya akan ditindak lanjuti oleh pejabat yang berwenang.

Sistem transportasi yang efektif perlu didukung dengan adanya asas yang mendasari sistem tersebut serta tujuan apa yang akan dicapai dari tujuan pembangunan sistem transportasi massal. Berikut pengertian asas yang terdapat dalam sistem transportasi massal. Asas adalah suatu dasar, dimana asas menjadi suatu landasan atau prinsip dari suatu Peraturan Perundang-undangan, Dalam setiap undang-undang yang dibuat pembentuk undang-undang, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip. Asas merupakan suatu fondasi dalam suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. asas-asas di kesampingkan, maka runtuhlah bangunan undang-undang itu dan segenap peraturan pelaksanaannya.¹⁰⁶

Hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas, yang terbagi kedalam dua jenis, yaitu:

1) Bersifat publik

Yaitu Asas-asas yang terdapat pada tiap-tiap Undang-undang pengangkutan baik darat laut maupun udara, asas yang bersifat Publik diantaranya yaitu:

- 1 Asas manfaat, bahwa pengangkutan harus dapat memberikan manfaat sebesar besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan

¹⁰⁶ Yusuf Shofie, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002, h. 25.

pengembangan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara.

- 2 Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha di bidang pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.
 - 3 Asas adil dan merata yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.
 - 4 Asas keseimbangan yaitu, bahwa pengangkutan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.
 - 5 Asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.
 - 6 Asas keterpaduan yaitu, bahwa penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi.
 - 7 Asas kesadaran hukum yaitu, bahwa mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.
 - 8 Asas percaya pada diri sendiri yaitu, bahwa pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersendikan kepada kepribadian bangsa.
 - 9 Asas keselamatan Penumpang, yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.
- 2) Asas yang bersifat perdata

Asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas-asas Pengangkutan yang bersifat perdata adalah sebagai berikut:

- a. Konsensual yaitu pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Tetapi untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen angkutan.
- b. Koordinatif yaitu 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.

- c. Campuran yaitu 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.
- d. Retensi yaitu pada pengangkutan tidak menggunakan hak retensi. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkutan hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemilikinya.
- e. Pembuktian dengan dokumen yaitu 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 karcis/tiket penumpang.¹⁰⁷

Asas publik yang berlandaskan kepada kepentingan masyarakat, yakni apa yang memberi manfaat bagi masyarakat harus dilakukan sesuai dengan teori keadilan yang menyatakan bahwa tentang hak dan kebebasan, peluang kekuasaan, pendapatan dan kemakmuran. Maka, sesuatu yang dibuat oleh pemerintah harus berlandaskan keadilan yang sesuai dengan asas public bagi pengangkutan.

Pelayanan yang diberikan oleh jasa pengangkutan umum bersifat adil dan merata yakni konsep teori keadilan bagi masyarakat, baik dalam bidang pelayanan juga ekonomis. Keseimbangan bagi pengangkutan yakni tanpa adanya beban yang lebih besar bagi salah satu sub sistem. Permintaan dan pelayanan harusimbang agar tercapainya sistem yang disebut sistem terpadu. Salah satu asas yang menarik yakni asas kepercayaan diri sendiri, ini menguatkan pada diri bahwa dia mampu untuk melakukan suatu pergerakan hingga dia berpindah antara satu dengan yang lainnya. Asas ini lebih kepada kemampuan seseorang dalam upaya memanfaatkan transportasi, tak mungkin orang yang dia tak percaya pada diri sendiri mampu untuk melakukan aktifitas pengangkutan. Asas yang utama yaitu asas keselamatan bagi penumpang, sesuai dengan pasal 200 Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, menerangkan bahwa “Kepolisian Negara

¹⁰⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, (Selanjutnya disingkat Abdulkadir Muhammad II), h. 17-19.

Republik Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dan dilaksanakan kegiatan sebagai berikut:

- a. Penyusunan program nasional Keamanan lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keamanan lalu lintas dan angkutan jalan.
- c. Pelaksanaan pendidikan, pelatihan, pembimbingan, penyuluhan, dan penerangan berlalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum dan etika masyarakat dalam berlalu lintas.
- d. Pengkajian masalah keamanan lalu lintas dan angkutan jalan.
- e. Manajemen keamanan lalu lintas.
- f. Pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan/atau patrol.
- g. Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.
- h. Penegakan hukum lalu lintas.¹⁰⁸

Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab penuh terhadap perencanaan dan penyusunan program nasional angkutan jalan, baik keselamatan juga keamanan bagi pengguna lalu lintas. Dalam sistem transportasi massal sub sistem yang membentuk keseluruhan sistem yang baik, maka perencanaan yang matang harus diselesaikan agar sistem ini berjalan dengan baik. Pengguna dan pelaksana harus ada sinkronisasi dalam upaya transportasi yang baik, efisien dan efektif dalam keamanan berlalu lintas.

Sedangkan pasal 203 tentang keselamatan lalu Lintas dan angkutan Jalan dalam hal ini pemerintah bertanggung jawab penuh. Guna menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan maka ditetapkan rencana umum nasional, meliputi:

- a. Penyusunan program nasional kegiatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- b. Pengkajian masalah keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- c. Manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.¹⁰⁹

Menjamin keselamatan penumpang juga pengusaha angkutan umum, seperti keamanan juga disusun sesuai dengan pola yang baik untuk *kemaslahatan* bersama, bukan hanya pemerintah tapi masyarakat umum maka teori keadilan menurut Achmad Ali keadilan pada sistem transportasi harus ada kemaslahatan kemanfaatan. Ada identifikasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan

¹⁰⁸ Undang-undang lalu lintas nomor 22 tahun 2009.

¹⁰⁹ Undang- Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nomor 22 tahun 2009.

transportasi yang *complete* tidak hanya pelayanan jasa tapi hingga moda transportasi yang digunakan serta wilayah cakupan masing-masing. Pemerintah juga menyediakan dan memelihara sarana dan prasarana yang sudah dibuat. Beberapa masalah pasti akan muncul dari berbagai sistem yang sudah dibuat, makaantisipasi dari pemerintah harus menciptakan *problem solving* bagi masalah yang timbul dengan adanya perencanaan manajemen yang terstruktur hingga membentuk susunan yang baik.

3.2. Analisis Penegakan Hukum Terhadap Transportasi Angkutan Barang Yang Dipakai Penumpang

Mobilitas masyarakat terkait barang dan perpindahan orang sangat tinggi dikarenakan memang itulah kebutuhan manusia. Manusia tanpa pergerakan sama dengan kehidupan yang dituntut untuk tumbuh dan berkembang. Dikatakan mahkuk itu hidup karena tumbuhan itu melakukan pergeseran dan perubahan yakni tumbuh dan berkembang. Selayaknya masyarakat, mereka melakukan pergerakan dengan signifikan, sebagai pembuktian bahwa mereka hidup di bumi dengan berbagai aktifitas. Dalam melakukan pergerakan terutama dalam transportasi masyarakat perlu adanya perlindungan yang diatur sedemiakian rupa untuk melindungi hak bagi pengguna maupun pengusaha angkutan agar tercapainya transportasi yang baik, efektif, kofisien, lancar tanpa kendala apapun.

Dalam pergerakan pengguna angkutan umum sudah pasti bahwa mereka mendapat jaminan dalam bertransportasi. Seperti halnya kita naik bus, maka dalam catatan karcis akan ada tulisan “Termasuk Iuran Wajib Kecelakaan Penumpang, Barang Hilang/Rusak resiko penumpang”¹¹⁰ dalam pengamatan penulis kata awal yang bertuliskan “termasuk iuran wajib kecelakaan penumpang”, dalam hal ini uang yang kita bayar untuk karcis yang diberikan kondektur itu juga sebagai jaminan bagi penumpang apabila bus mengalami kecelakaan lalu lintas. Jadi, penumpang sebenarnya mendapat keuntungan dari karcis tersebut, selama dia berada dalam angkutan tersebut maka dia akan mendapat jaminan dari pihak angkutan juga pemerintah. Di semua kendaraan umum pastinya sama apa yang tertulis di karcis terkait jaminan maka ada aturan khusus tentang memberikan jaminan bagi penumpang oleh penyelenggara yang ada dalam pasal 197 ayat 1 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nomor 22 tahun 2009 yang berbunyi:

- (1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah sebagai penyelenggara angkutan wajib:
 - a. Memberikan jaminan kepada Pengguna Jasa angkutan umum untuk mendapatkan pelayanan;

¹¹⁰ Pengalaman Penulis ketika naik bus dari Bojonegoro menuju Surabaya

- b. Memberikan perlindungan kepada Perusahaan Angkutan Umum dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan dan permintaan angkutan umum; dan
- c. Melakukan pemantauan dan pengevaluasian terhadap angkutan orang dan barang.¹¹¹

Terkait dengan masalah pengangkutan, maka menurut Muhammad ada 3 (tiga) konsep pengangkutan yang perlu diperhatikan, yaitu:

1. Pengangkutan sebagai usaha (*business*);
2. Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*); dan
3. Pengangkutan sebagai proses penerapan (*applying process*).

Selain itu, ada asas hukum pengangkutan yang merupakan landasan filosofis sebagai dasar ketentuan-ketentuan pengangkutan yang menyatakan kebenaran.¹¹² Walau pengangkutan sebagai usaha tapi perlindungan konsumen dalam hal keselamatan dan jaminan harus terpenuhi.

Konsep teori perlindungan hukum menurut Satjipto Raharjo perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.¹¹³ Dalam transportasi angkutan massal pengayoman dalam jaminan sangat dibutuhkan karena untuk mengayomi konsumen dalam hal ini penumpang agar mereka dapat berkendara dengan nyaman dan aman. Perlindungan terkait adanya aturan dari penyelenggara untuk melindunginya juga tidak merugikan.

Ditinjau dari sudut pandang transportasi, Transportasi atau perangkutan adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi darat atau perangkutan darat adalah pemindahan/pengangkutan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan melalui jalan darat, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin.¹¹⁴

¹¹¹ Undang-Undang lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 tahun 2009

¹¹² Rabiah Z. Harahap, *Jurnal Aspek Hukum Perlindungan Terhadap Penumpang Bus Dalam Mewujudkan Perlindungan Konsumen*, De Lega Lata, Volume I, Nomor 1, Januari – Juni 2016, h. 212.

¹¹³ Satjipto Raharjo, *Loc. Cit.*

¹¹⁴ Krisiyanto, *Dampak Negatif Transportasi Darat Dan Penanggulangannya*, <https://krizi.wordpress.com/2009/08/30/makalah-plsbt/> diakses pada tanggal 25 Desember 2019 Pukul 10.58 WIB.

Adapun jenis jenis dari transportasi angkutan darat adalah :

a. Angkutan Jalan

Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan, maka Angkutan Jalan diklasifikasikan sebagai berikut:

1) Bus

Bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

2) Taxi

Taxi adalah angkutan umum yang menggunakan mobil untuk mengangkut penumpangnya. Taksi umumnya menggunakan mobil jenis sedan, namun di beberapa negara ada pula taksi jenis van yang dapat mengangkut lebih banyak penumpang atau muatan.

3) Mikrolet

Mikrolet adalah istilah yang merujuk kepada kendaraan umum dengan rute yang sudah ditentukan. Tidak seperti bus yang mempunyai halte sebagai tempat perhentian yang sudah ditentukan, mikrolet dapat berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang di mana saja.

4) Bemo

Bemo adalah kendaraan bermotor beroda tiga yang mulai digunakan di Jakarta pada awal tahun 1960-an. Mulanya bemo diharapkan dapat menggantikan peranan becak yang dianggap tidak manusiawi karena memanfaatkan tenaga manusia sebagai penggerakannya. Karena itu kendaraan angkutan yang aslinya di negara asalnya Jepang digunakan untuk mengangkut barang.

5) Becak

Becak (dari bahasa Hokkien: *be chia* “kereta kuda”) adalah suatu moda transportasi beroda tiga yang umum ditemukan di Indonesia dan juga di sebagian Asia. Becak merupakan alat angkutan yang ramah lingkungan karena tidak menyebabkan polusi udara dan tidak menyebabkan kebisingan. Meskipun begitu, kehadiran becak di perkotaan dapat mengganggu lalu lintas karena kecepatannya yang lamban dibandingkan dengan mobil maupun sepeda motor.

6) Delman

Delman adalah kendaraan transportasi tradisional yang beroda dua, tiga atau empat yang tidak menggunakan mesin tetapi menggunakan kuda sebagai penggantinya. Nama kendaraan ini berasal dari nama penemunya, yaitu Charles Theodore Deeleman, seorang litografer dan insinyur di masa Hindia Belanda.

b. Angkutan Rel

Adapun jenis transportasi rel adalah kereta yaitu kendaraan beroda yang merupakan bagian dari sebuah rangkaian kereta api dan digunakan untuk mengangkut penumpang. Kereta umumnya dilengkapi dengan sistem listrik, sistem hiburan audio visual, dan toilet. Di daerah atau negara-negara tertentu kereta dilengkapi dengan tempat tidur untuk perjalanan malam hari. Pada awalnya kereta hanya diberi tempat duduk dan tidak diberi atap (untuk kelas ekonomi) atau diberi atap (untuk kelas khusus). Kereta umumnya tertutup dan tidak dilengkapi dengan kabin/kamar tersendiri sebagaimana kereta yang umum dijumpai saat ini di Indonesia.¹¹⁵

Kendaraan yang paling banyak digunakan di Indonesia adalah kendaraan sejenis bus atau mini bus, dalam UULLAJ Nomor 22 Tahun 2009 pada bab VII tentang kendaraan yakni pasal 47 yang berbunyi:

- (1) Kendaraan terdiri atas:
 - d. Kendaraan Bermotor; dan
 - e. Kendaraan Tidak Bermotor.
- (2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis:
 - b) Sepeda motor;
 - c) Mobil penumpang;
 - d) Mobil bus;
 - e) Mobil barang; dan
 - f) Kendaraan khusus.
- (3) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi:
 - a. Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
 - b. Kendaraan Bermotor Umum.
- (4) Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dikelompokkan dalam:
 - a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan
 - b. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan.

¹¹⁵ *Ibid.*

Dalam pasal tersebut dijelaskan jenis kendaraan yang bisa digunakan dan yang dikenai peraturan, salah satunya adalah kendaraan perorangan yang lebih banyak digunakan oleh masyarakat untuk beraktifitas, seperti sepeda motor juga mobil pribadi. Dalam kasus ini juga banyak kasus tentang kecelakaan yang melibatkan kendaraan roda dua. Sepeda motor masih menjadi jenis kendaraan yang berkontribusi paling banyak dalam kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2018 lalu, angkanya mencapai 36.481 kejadian. Sedangkan pada periode yang berjalan tahun 2019 ini, mencatat 5.277 kecelakaan.¹¹⁶ Dari data diatas menunjukkan betapa berbahayanya berkendara menggunakan roda dua alangkah lebih baiknya menggunakan kendaraan angkutan umum lebih aman dan nyaman, jika aturan yang diterakan pemerintah untuk kendaraan umum diterapkan, yakni standar minimal pelayanan angkutan umum.

Ada beberapa persyaratan teknis laik jalan kendaraan bermotor yang harus dipenuhi bagi pengusaha kendaraan bermotor diatur pada pasal 48 yakni sebagai berikut:

- 1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- 2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. Susunan;
 - b. Perlengkapan;
 - c. Ukuran;
 - d. Karoseri;
 - e. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
 - f. Pemuatan;
 - g. Penggunaan;
 - h. Penggandengan Kendaraan Bermotor; dan/atau
 - i. Penempelan Kendaraan Bermotor.
- 3) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:
 - a. Emisi gas buang;
 - b. Kebisingan suara;
 - c. Efisiensi sistem rem utama;
 - d. Efisiensi sistem rem parkir;

¹¹⁶ <https://otomotif.kompas.com/read/2019/09/09/160200815/angka-kecelakaan-tahun-2019-truk-dan-sepeda-motor-sering-terlibat> di akses pada tanggal 24 Desember 2019 pukul 22.00 WIB

- e. Kincup roda depan;
 - f. Suara klakson;
 - g. Daya pancar dan arah sinar lampu utama; h. radius putar;
 - h. Akurasi alat penunjuk kecepatan;
 - i. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
 - j. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.
- 4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

Dalam pasal 234 UULAJ tentang Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan menyebutkan bahwa:

- (1) 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.
- (2) Setiap Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku jika:
 - a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
 - b. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau
 - c. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Dari penjelasan pasal diatas bertanggung jawab adalah pertanggung jawaban disesuaikan dengan tingkat kesalahan akibat kelalaian. Yang dimaksud pihak ketiga adalah:

- a. Orang yang berada di luar kendaraan bermotor.
- b. Instansi yang bertanggung jawab dibidang jalan serta sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

Penjelasan tingkat kesalahan akibat kelalian yang dimaksud belum begitu jelas tingkatannya bagaimana dan seberapa fatal atau minimal kesalahan itu. Dalam hal ini dapat dijelaskan dengan teori kepastian hukum yang menunjukkan bahwa hukum yang mengatur harus ada kejelasan dalam menuntut penyebab kecelakaan. Menurut Sudikno Mertokusumo kepastian hukum merupakan jaminan bahwa hukum tersebut dapat dijalankan dengan baik. Sudah tentu kepastian hukum sudah menjadi bagian yang tidak terpisahkan hal ini lebih diutamakan untuk norma hukum tertulis. Karena kepastian sendiri hakikatnya merupakan tujuan utama dari hukum.

kepastian hukum ini menjadi keteraturan masyarakat berkaitan erat dengan kepastian itu sendiri karena esensi dari keteraturan akan menyebabkan seseorang hidup secara berkepastian dalam melakukan kegiatan yang diperlukan dalam melakukan aktivitas kehidupan masyarakat itu sendiri.¹¹⁷ Maka harus jelas bagaimana tingkat kesalahan yang ada. Padahal penjelasan itu sudah tidak ada penjelasan lebih lanjut. Hal ini akan menimbulkan kebingungan bagi penegak hukum dalam menentukan hukum terhadap tingkatan tadi.

Sedangkan pada pasal 235 menyebutkan bahwa:

- (1) 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.
- (2) 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.

Penjelasan dari pasal tersebut adalah yang dimaksud dengan membantu berupa biaya pengobatan adalah bantuan biaya yang diberikan kepada korban, termasuk pengobatan dan perawatan atas dasar kemanusiaan.

Bantuan yang diberikan atas dasar kemanusiaan yang sebagaimana dianggap memenuhi untuk membantu korban kecelakaan. Jadi yang diberi bantuan sesuai aturan diatas adalah orang yang mengalami kecelakaan sedang dan berat. Dalam peraturan perundang-undangan terdapat ketentuan kendaraan yang bagaimana yang akan diberikan bantuan yakni sesuai dengan pasal 48, selain yang disebutkan pasal tersebut dipastikan tidak dapat mendapat bantuan walau kecelakaan yang berat sampai menimbulkan kematian. Kasus demikian sesuai menurut Abdul Kadir Muhammad pada teori pertanggung jawaban pidana dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu :

- a. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
- b. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan

¹¹⁷ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum*, Yogyakarta, Liberty , 2009, h. 21.

(concept of fault) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*interminglend*).

- c. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatannya.¹¹⁸

Dikatakan melanggar hukum yakni ketika perbuatan yang dilakukan oleh pengendara maupun pengusaha angkutan umum melakukan suatu perbuatan yang disebut kelalian yang dirasa kelalian tersebut merugikan beberapa pihak. Pengusaha disebut melakukan kelalian jika tidak melakukan pengecekan secara berkala sesuatu aturan, sehingga menimbulkan kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang, maka pengusaha dapat dituntut oleh pihak korban yaitu penumpang. Sedangkan kelalian yang dilakukan oleh penumpang tidak mematuhi aturan pengusaha angkutan contoh tidak duduk pada tempat yang disediakan malahan sengaja berdiri ditempat yang rawan mengalami kecelakaan atau perbuatan yang lain.

Kemudian perlindungan bagi konsumen yang terdapat dalam undang-undang perlindungan konsumen nomor 8 tahun 1999 bab III tentang hak dan kewajiban bagi konsumen dan pelaku usaha menjelaskan bahwa: konsumen berhak mendapatkan kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan atau jasa, konsumen juga berhak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan. Sedangkan hak bagi pelaku usaha pasal 6 yaitu: pelaku usaha berhak menerima pembayaran sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan juga mendapat perlindungan dari tindakan konsumen yang bertidak tidak baik.¹¹⁹ Maka antara hak dan kewajiban antara konsumen dan pelaku usaha harus seimbang tidak ada kesenjangan dalam hak masing-masing, serta harus adanya persesuaian antara kedua pihak, sehingga antara kedua pihak adanya hubungan baik. Kewajiban antara pengusaha dan konsumen juga harus masing-masing terpenuhi untuk berjalannya sistem transportasi yang baik.

Teori perlindungan hukum menurut Satjipto Raharjo adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan

¹¹⁸ Abdulkadir Muhammad I, *Op. Cit.* h. 503.

¹¹⁹ Undang-undang perlindungan konsumen nomor 8 tahun 1999

perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak yang diberikan oleh hukum.¹²⁰ Penjelasannya adalah perlindungan bagi seluruh masyarakat tanpa terkecuali, karena pelaku usaha dan konsumen adalah termasuk masyarakat dan mereka berhak mendapat perlindungan jika masing-masing melakukan tindak pidana terhadap sistem transportasi.

Terkait transportasi bidang jasa pengiriman atau angkutan barang pada Pasal 137 Ayat (1) UULLAJ Bab X Tentang Angkutan yakni:

Mobil barang dilarang digunakan untuk angkutan orang, kecuali:

- a. Rasio Kendaraan Bermotor untuk angkutan orang, kondisi geografis, dan prasarana jalan di provinsi/kabupaten/kota belum memadai;
- b. Untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia; atau
- c. Kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Pemerintah Daerah.

Dalam UULLAJ tidak aturan mengenai mobil penumpang dijadikan muatan barang bahkan ada larangan didalamnya, kecuali beberapa item tersebut. Jika didalam penjelasan pasal tersebut yang dinamakan “kepentingan lain” adalah kepentingan yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan keamanan, social, dan kendaraan darurat yang disebabkan tidak dapat menggunakan mobil penumpang atau mobil bus.

Penjelasan tersebut dapat dikategorikan larangan menggunakan kendaraan angkutan orang untuk barang ada 2 poin, yaitu terkait keamanan dan kondisi. Jika keamanan mutlak yang mengatur adalah pihak kepolisian, sedangkan kondisi yang menentukan adalah tempat dimana transportasi dilakukan. Dalam kasus ini tidak ada celah bagi kendaraan pengangkut barang yang digunakan untuk mengangkut orang, padahal semua orang harus mendapat perlindungan sesuai dengan pasal 2 tentang asas dan tujuan perlindungan konsumen UU Nomor 8 Tahun 1999 yang berbunyi “perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan, dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum”.

Berdasarkan kasus yang penulis sampaikan diatas, walaupun penumpang kendaraan yang tidak resmi sesuai dengan aturan, seyogyanya harus ada kepastian dan aturan hukum yang mengatur juga tentang kasus tersebut. Menurut salah seorang pegawai jasa raharja Kabupaten Bojonegoro Bapak Faisal bagian SDM,¹²¹ beliau mengungkapkan bahwa mengenai kasus terjadinya kecelakaan pada

¹²⁰ Satjipto Raharjo, *Loc. Cit.*

¹²¹ Wawancara pada tanggal 24 Oktober 2019 Pukul 13.00 WIB

angkutan barang yang dipakai untuk orang, ada kebijakan khusus dari pimpinan untuk mendapatkan santunan dan akan dikaitkan dengan UU jasa rahrarja nomor 34 tahun 1964, sedangkan untuk prosedur pengajuan seperti kecelakaan biasa. Dan setiap tahun santunannya berbeda menyesuaikan perekonomian masyarakat. Dari ungkapan beliau, tidak ada kejelasan aturan untuk santunan, maka seharusnya ada aturan yang mengatur khusus tentang santunan itu karena tidak menutup kemungkinan masyarakat banyak yang menggunakan truk dan mobil pick up (mobil bak terbuka) hingga becak motor.

Menurut Hans Kelsen dalam teorinya menjelaskan tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa: “seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan.¹²² dari teori pertanggungjawaban Hans Kelsen, pertanggungjawaban ditujukan kepada seseorang yang telah melakukan perbuatan melawan hukum, tentu dalam kasus yang penulis ungkapkan diatas, bahwa kesalahan yang ada tidak ada aturan yang menjelaskan kendaraan angkutan barang yang digunakan penumpang, pertanggungjawaban pidana tidak dapat dilaksanakan ketika terjadi musibah karena kesalahan atau kealpaan yang terjadi akibat ketidak patuhan masyarakat akan aturan yang ditetapkan walau demikian pertanggungjawaban secara finansial ditanggung oleh jasa rahrarja. Dengan demikian bahwa penegakan hukum harus dilaksanakan secara preventif yakni dengan pencegahan terjadinya hal tersebut, juga represif lebih ditekan lagi untuk penggunaan transportasi yang tidak sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Harus adanya tindakan secara tegas dari penegak hukum yakni aparat kepolisian selaku yang membidangi penegakan hukum.

¹²² Hans Kelsen (a), sebagaimana diterjemahkan oleh Somardi, *Loc. Cit.*

(HALAMAN INI SENGAJA DIKOSONGKAN)