

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pengangkutan merupakan kegiatan yang mempunyai peran penting di segala bidang kehidupan, salah satunya dalam pembangunan ekonomi suatu negara tidak terkecuali Indonesia. Indonesia merupakan negara yang memiliki beribu-ribu pulau yang membujur dari Sabang sampai Marauke. Indonesia menggunakan penarikan garis pangkal lurus dari titik terluar dari pulau terluar, sehingga Indonesia menurut Konvensi Hukum Laut 1982 disebut negara kepulauan. Namun demikian, secara politis semua sisi ada di bagian dalam dari garis pangkal merupakan satu kesatuan.<sup>1</sup>

Indonesia sebagai negara kepulauan yang luas, letak geografis antar pulau satu dengan yang lain saling berjauhan dan dipisahkan oleh laut yang luas pula. Untuk dapat terjalinnya hubungan antar daerah yang luas dan terpisah tersebut, Indonesia membutuhkan sarana angkutan, baik di darat di laut, maupun di udara. Pengangkutan darat merupakan pilihan untuk dikembangkan dalam upaya membuka keterisolasian daerah tersebut.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Toto T Suriaatmadja, *Pengangkutan Kargo Udara, Tanggung Jawab Pengangkut dalam Dimensi Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Pustaka Bani Quraisy, Bandung, 2005, h 1

<sup>2</sup> Siti Nurbiati, *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api)*, Universitas Trisakti, Jakarta, 2009, h 1

Masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum (*paratransit* dan *masstransit*). Angkutan umum *paratransit* merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi disepanjang rutennya, sedangkan angkutan umum *masstransit* merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas.

Sebagian besar masyarakat begitu tergantung dengan angkutan umum bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat tingkat ekonominya masih tergolong lemah atau sebagian besar tidak memiliki kendaraan pribadi. Banyaknya kelompok yang masih tergantung dengan angkutan umum ini tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai, terutama ditinjau dari kapasitas angkut. Akibatnya hampir semua angkutan umum yang tersedia terisi penuh sesak oleh penumpang.

Menunjukkan arti pentingnya transportasi di Indonesia, sehingga pembangunan dan peningkatan kualitas pelayanan transportasi atau pengangkutan mutlak diperlukan. Pembangunan yang baik dan berkualitas tidak hanya mengenai peningkatan mutu sarannya saja, tetapi juga harus menyangkut pembangunan aspek hukum transportasi sendiri.

Pembangunan hukum tidak hanya menambah peraturan baru atau merubah peraturan lama dengan peraturan baru tetapi juga harus dapat

memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi semua pihak yang terkait dengan sistem transportasi terutama pengguna jasa transportasi. Mengingat penting dan strateginya peran lalu-lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak serta sangat penting bagi seluruh masyarakat, maka pembangunan dan pengembangan prasarana dan sarana pengangkutan perlu di tata dan dikembangkan dalam sistem terpadu dan kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi perlu mendapatkan prioritas dan pelayanan yang optimal baik dari pemerintah maupun penyedia jasa transportasi. Selain itu perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi juga harus mendapatkan kepastian.<sup>3</sup>

Kebutuhan akan transportasi di Indonesia juga terus meningkat dari tahun ke tahun, termasuk Provinsi Sumatera Utara. Kebutuhan masyarakat akan sarana angkutan darat ini harus di imbangi dengan penyediaan sarana angkutan yang memadai. Hal ini akan berdampak negatif apabila penyedia sarana angkutan umum tidak menerapkan standar pelayanan minimal angkutan umum sebagai bentuk perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan.

Perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan darat tidak diatur secara khusus, Undang-Undang yang dapat dijadikan rujukan untuk mengatur perlindungan bagi pengguna jasa angkutan darat, yaitu di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

---

<sup>3</sup> Suwardjoko Warpani, *pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. ITB, Bandung, h 13.

Jalan. Dengan diberlakukannya Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/pengemudi) serta penumpang. Undang-Undang ini juga diharapkan dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan dijalan raya. Hal ini diperkuat dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Adanya peraturan Menteri Perhubungan tersebut tentu dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan apabila implementasinya diterapkan dengan baik oleh para pengguna angkutan darat.

Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi bukan hanya karena faktor *human error* tetapi dapat juga diakibatkan oleh faktor teknis dan non teknis. Hal seperti ini tentu perlu menjadi perhatian kita bersama, agar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek dapat terlaksana secara maksimal, khususnya dalam dukungan kebijakan pelayanan bidang keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk mempelajari, memahami, dan meneliti secara lebih mendalam khusus mengenai hukum antara pengangkut dan pengguna jasa dalam aspek perdata (privat) saja yaitu mengenai bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan umum sebagai pengguna jasa berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek dengan studi pada Dinas Perhubungan Kabupaten Deli Serdang.

Selanjutnya dengan latar belakang di atas penulis menyusunnya dalam suatu penulisan hukum yang berjudul : **“Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Umum Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (Studi Pada Dinas Perhubungan Kabupaten Deli Serdang)”**. Sehingga dari pembahasan ini dapat diketahui masalah-masalah yang berkaitan dengan pengaturan dan perlindungan hukum terhadap pengguna jasa angkutan dan pelaksanaan perlindungan hukum terhadap pengguna jasa angkutan umum.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan penulis diatas, maka pokok permasalahan yang dibahas dalam penulisan skripsi ini adalah untuk mengetahui lebih dalam mengenai, sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan pengaturan tentang perlindungan hukum pengguna jasa angkutan umum di Kabupaten Deli Serdang ?
2. Bagaimana perlindungan hukum terhadap pengguna jasa angkutan umum di Kabupaten Deli Serdang ?
3. Bagaimana upaya hukum yang akan dilakukan oleh penumpang akibat kelalaian oleh pengangkut di Kabupaten Deli Serdang ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan pengaturan tentang perlindungan hukum pengguna jasa angkutan umum di Kabupaten Deli Serdang.
2. Untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap pengguna jasa angkutan umum penumpang di Kabupaten Deli Serdang.
3. Untuk mengetahui bagaimana upaya hukum yang akan dilakukan oleh penumpang akibat kelalaian oleh pengangkut di Kabupaten Deli Serdang.

### **D. Manfaat Penelitian**

## 1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai rujukan dan informasi bagi penulis atau peneliti lain yang sejenis sehingga berguna bagi pengembangan khasanah ilmu pengetahuan hukum khususnya hukum keperdataan.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat menambah literatur atau pengetahuan hukum khususnya tentang perlindungan hukum terhadap pengguna jasa angkutan umum berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

## 2. Manfaat Praktis

- a. Secara praktis sebagai bahan informasi bagi pihak-pihak yang terkait baik masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum yang ingin mengetahui lebih mendalam terkait dengan pelaksanaan perlindungan.
- b. Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan tambahan dan sumber informasi bagi dosen dan mahasiswa tentang hukum.

## E. Definisi Operasional

Definisi Operasional atau kerangka konsep yang menggambarkan

hubungan antara definisi/konsep khusus yang akan diteliti. Konsep merupakan salah satu unsur konkrit dan teori yang menyalurkan penjabaran lebih lanjut dengan cara menyusun definisi operasionalnya misalnya dari peraturan perundang-undangan. Tujuan definisi untuk mempersempit cakupan makna variabel sehingga data yang diambil akan lebih terfokus.

Adapun definisi operasional dalam penulisan skripsi ini adalah :

1. Perlindungan hukum menurut Setiono adalah tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia.<sup>4</sup>
2. Pengguna Jasa adalah setiap orang dan atau badan Hukum yang menggunakan jasa baik angkutan kereta api, angkutan orang atau barang, jasa konstruksi dan lain-lain.<sup>5</sup>
3. Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb) kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Setiono, *Supremasi Hukum*, UNS, Surakarta 2004, h 3.

<sup>5</sup> Tinjauan mengenai pengguna jasa tersedia di <http://alfiandinata26.blogspot.com> diakses pada pukul 22.09 WIB

<sup>6</sup> Waparni, P. Suwardjoko, *Merencanakan system pengakutan*, Bandung, 1990.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Hukum Pengangkutan di Indonesia

Istilah “pengangkutan” berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa, atau mengirimkan. Pengangkutan artinya pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Pengangkutan dapat disimpulkan sebagai suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ketempat lain. Berdasarkan definisi pengangkutan tersebut, terdapat rangkaian pemindahan meliputi memuat penumpang dan atau barang kedalam pengangkutan, membawa penumpang dan atau barang ketempat tujuan, menurunkan penumpang atau membongkar barang ketempat tujuan.<sup>7</sup>

Menurut H.M.N Purwosutjipto pengangkutan adalah:

“Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan

---

<sup>7</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Aditya, Bandung, 2008, h 5

tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan”.<sup>8</sup>

”Menurut Sinta Uli pengangkutan merupakan perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat secara efisien”.<sup>9</sup>

### **1. Prinsip – Prinsip Pengangkutan**

Secara umum dalam pengangkutan ada beberapa prinsip-prinsip tanggung jawab hukum yaitu sebagai berikut :

#### **a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan**

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam menyelenggarakan pengangkutan harus bertanggungjawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya. Pihak yang merasa dirugikan wajib membuktikan kesalahan yang dilakukan oleh pengangkut sehingga beban pembuktian berada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut ( Pasal 1356 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata).

#### **b. Prinsip tanggung jawab praduga**

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya namun apabila pengangkut mampu membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari tanggung jawab

---

<sup>8</sup> H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 2008, h 1

<sup>9</sup> Sinta Uli, *Pengangkutan, Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport, Angkutan Laut, Angkutan Darat, Angkutan Udara*, USU Press, Medan, 2006, h 20

membayar ganti kerugian. Pihak yang dirugikan dalam hal ini cukup menunjukkan kerugian yang dideritanya, sehingga beban pembuktian berada pada pihak pengangkut bukan pada pihak yang dirugikan.

#### **c. Prinsip tanggung jawab mutlak**

Dalam prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada atau tidaknya kesalahan pengangkut. Dalam prinsip ini tidak mengenal adanya beban pembuktian dan unsur kesalahan tidak perlu dipersoalkan dan pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian.

#### **d. Prinsip Tanggung jawab terbatas**

Menurut prinsip ini, penbatasan ganti rugi dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkut. Prinsip tanggung jawab ini sangat merugikan konsumen bila ditetapkan secara sepihak oleh pelaku usaha.<sup>10</sup>

Norma hukum pengangkutan merupakan suatu rumusan ketentuan dalam undang-undang, perjanjian, kovenans internasional, dan kebiasaan yang mengatur tentang pengangkutan. Teori hukum pengangkutan adalah serangkaian ketentuan undang-undang atau perjanjian mengenai pengangkutan yang direkonstruksikan sedemikian rupa sehingga membentuk proses kegiatan pengangkutan.<sup>11</sup> Dengan demikian, teori hukum pengangkutan merupakan gambaran secara jelas

---

<sup>10</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op, Cit* h 43-49

<sup>11</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op, Cit* h 5

rekonstruksi ketentuan undang-undang atau perjanjian bagaimana seharusnya para pihak berbuat sehingga tujuan pengangkutan itu dapat tercapai.<sup>12</sup>

Pengaturan tentang pengangkutan di Indonesia diatur dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Buku II titel ke V Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang perikatan, sedangkan Buku II titel ke V Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tentang batasan pengertian perjanjian penggunaan penyediaan kapal menurut waktu (*carter waktu*) dan perjanjian penggunaan penyediaan kapal menurut perjalanan (*carter perjalanan*) yang termuat di dalam Pasal 435 ayat (1) dan ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Perjanjian ini merupakan perjanjian pengangkutan yang bersifat khusus. Hal ini dapat dibuktikan di dalam Pasal 466 Kitab Undang-Undang Hukum dagang tentang pengangkutan barang dan Pasal 521 Kitab Undang-Undang Hukum dagang tentang pengangkutan orang.<sup>13</sup>

Pengangkutan pada hakekatnya sudah diliputi oleh Pasal dari hukum perjanjian dalam B.W akan tetapi oleh Undang-Undang telah ditetapkan sebagai peraturan khusus yang bermaksud untuk kepentingan umum, membatasi kemerdekaan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan yaitu meletakkan berbagai kewajiban pada pihak

---

<sup>12</sup> *ibid*, h 6

<sup>13</sup> *ibid*, h 7-8

pengangkut.<sup>14</sup> Undang-Undang yang mengatur tentang pengangkutan antara lain :

- 1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
- 2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- 3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- 4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selain undang-undang yang telah disebutkan diatas terdapat Peraturan dan Keputusan Menteri Perhubungan yang mengatur pelaksanaan dari pada Undang-Undang tersebut secara lebih spesifik. Seperti dalam UU No. 22 Thn 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara spesifik pelaksanaan standar pelayanan minimal diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Keberadaan dan efektifitas peraturan perundang-undangan tersebut merupakan landasan normatif dilaksanakannya pengangkutan di Indonesia.

## **2. Perjanjian Pengangkutan**

### **a. Pengertian Perjanjian Pengangkutan**

---

<sup>14</sup> R. Subekti. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, PT. Intermasa, Jakarta 2010, h 222

Dalam bahasa Belanda, perjanjian disebut juga *overeenkomst* dan hukum perjanjian disebut *overeenkomstenrech*. Hukum perjanjian diatur dalam buku III KUHPerdara. Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, suatu perjanjian merupakan suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih (Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata).

Menurut Subekti, perjanjian pengangkutan ialah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi membayar ongkosnya.<sup>15</sup>

Pengertian umum perjanjian pengangkutan menurut Siti Utari adalah:

Sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima, pengirim atau penerima, penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.<sup>16</sup>

#### **b. Syarat Sahnya Perjanjian Pengangkutan**

Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyebutkan beberapa syarat sahnya suatu perjanjian yaitu :

- 1) Adanya kesepakatan antara para pihak

Kesepakatan para pihak merupakan unsur mutlak untuk terjadinya

---

<sup>15</sup> *Ibid*, h 222

<sup>16</sup> Abdulkhadir Muhammad, *Op. Cit*, h 9

suatu perjanjian. Kesepakatan ini terjadi dengan berbagai cara, namun yang paling penting adalah adanya penawaran dan penerimaan atas penawaran tersebut.<sup>17</sup> Cara-cara untuk terjadinya penawaran dan penerimaan dapat dilakukan secara tegas maupun dengan tidak tegas, yang penting dapat dipahami atau dimengerti oleh para pihak bahwa telah terjadi penawaran dan penerimaan. Beberapa cara terjadinya kesepakatan/penawaran dan penerimaan adalah dengan cara tertulis, lisan, simbol-simbol tertentu bahkan berdiam diri.

### 2) Adanya kecakapan untuk membuat sebuah perjanjian

Seorang oleh hukum dianggap tidak cakap untuk melakukan perjanjian jika orang tersebut belum berumur 21 tahun kecuali jika ia telah kawin sebelum cukup 21 tahun. Sebaliknya setiap orang yang berumur 21 tahun ke atas oleh hukum dianggap cakap kecuali karena suatu hal dia ditaruh dibawah pengampuan seperti gelap mata, dungu, sakit ingatan, atau pemboros.<sup>18</sup>

### 3) Suatu hal tertentu

Objek perjanjian harus jelas ditentukan oleh para pihak, objek perjanjian tersebut dapat berupa barang atau jasa, namun dapat juga tidak berbuat sesuatu. Hal tertentu ini dalam perjanjian disebut prestasi yang dapat berwujud barang, keahlian atau tenaga dan tidak berbuat sesuatu. Pada umumnya dalam BW, sarjana hukum berpendapat bahwa prestasi itu

---

<sup>17</sup> Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2017, h 14

<sup>18</sup> *Ibid*, h 29

adalah menyerahkan/memberikan sesuatu, berbuat sesuatu, dan tidak berbuat sesuatu. Untuk menentukan barang yang menjadi objek perjanjian dapat digunakan berbagai cara seperti menghitung, menimbang, mengukur atau menakar. Sementara itu, untuk menentukan jasa, harus ditentukan apa yang dilakukan oleh salah satu pihak.<sup>19</sup>

#### 4) Suatu sebab yang halal

Sebab yang halal yang dimaksud disini adalah bahwa isi kontrak tersebut tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.<sup>20</sup>

### c. Akibat Hukum dan Sifat Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan menimbulkan akibat hukum bagi pelaku usaha dan penumpang sebagai hal yang dikehendaki kedua belah pihak. Akibat hukum tersebut antara lain semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya (*asas pacta sunt servanda*), suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup dan suatu perjanjian harus dilaksanakan itikad baik (Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata). Perjanjian pengangkutan pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan. Dokumen Pengangkutan merupakan bukti sudah terjadinya perjanjian pengangkutan dan wajib dilaksanakan oleh pihak pihak. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat

---

<sup>19</sup> *Ibid*, h 30

<sup>20</sup> Abdulkhadir Muhammad, *Op. Cit*, h 31



tertulis atau biasanya disebut dengan perjanjian carter (*charter party*).<sup>21</sup>

Adapun sifat-sifat perjanjian pengangkutan antara lain :

- (1) Timbal balik yaitu para pihak dalam melakukan perjanjian menimbulkan hak dan kewajiban masing-masing;
- (2) Berupa perjanjian berkala yaitu hubungan antara pengirim dan pengangkut tidak bersifat tetap. Hanya kadang kala, kalau pengirim membutuhkan pengangkutan untuk mengirim barang.<sup>22</sup>
- (3) Perjanjian sewa-menyewa, yang disewa adalah alat angkut/kendaraan untuk mengangkut barang disewa oleh pihak pengirim untuk mengirim sendiri ke pihak penerima. Objek sewa menyewa adalah alat angkutnya.

#### d. Subjek Hukum Perjanjian Pengangkutan

Menurut R.Subekti, yang termasuk dalam subjek perjanjian antara lain<sup>23</sup>:

- a. Orang yang membuat perjanjian harus cakap atau mampu melakukan perbuatan hukum tersebut, siapapun yang menjadi para pihak dalam suatu perjanjian harus memenuhi syarat bahwa mereka adalah cakap untuk melakukan perbuatan hukum.
- b. Ada kesepakatan yang terjadi dasar perjanjian yang harus dicapai atas dasar kebebasan menentukan kehendaknya (tidak ada paksaan, kekhilafan, atau penipuan), dengan adanya kesepakatan diantara kedua belah pihak yang membuat perjanjian, maka perjanjian itu mengikat mereka yang membuatnya.

<sup>21</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*, h 2

<sup>22</sup> Tinjauan mengenai perjanjian berkala tersedia di <https://ovansite.wordpress.com>. Diakses pada 21 febuari 2022 pukul 22.45 WIB

<sup>23</sup> R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, Pembimbing Masa, Jakarta, 1970, h 16

Subjek hukum pengangkutan Menurut Abdulkadir Muhammad, subjek hukum pengangkutan adalah: “pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitupihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan.”<sup>24</sup>

Adapun pihak-pihak dalam pengangkutan itu terdiri dari :

### 1. Pihak Pengangkut

Mengenai definisi pengangkut pada umumnya tidak ditemukan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Akan tetapi dalam pengangkutan laut definisi pengangkut yaitu pengangkut adalah barang siapa, yang baik dalam persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan sesuatu persetujuan lain, mengikat diri untuk meyenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagiannya melalui lautan (Pasal 466 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang). Pengangkut adalah barang siapa, yang baik dalam persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan satu persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang yang seluruhnya atau sebagiannya melalui lautan (Pasal 521 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang).

Dengan demikian pada dasarnya yang dinamakan pengangkut adalah orang yang meyenggarakan pengangkutan yang dalam hal ini

---

<sup>24</sup> Tinjauan mengenai Subjek hukum pengangkutan terdapat di <https://text-id.123dok.com/document/nzw0nmpvy-subjek-dan-objek-hukum-pengangkutan.html> di akses pada 21 febuari 2022 pukul 23.14 WIB

adalah perusahaan Angkutan Umum. Perusahaan angkutan umum merupakan badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum (Pasal 1 angka (21) UU No. 22 Thn 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa perusahaan angkutan umum merupakan penyelenggara pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

## **2. Pihak Penumpang**

Definisi penumpang atau pengguna jasa secara umum tidak diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Adapun definisi penumpang menurut Pasal 341 Ayat (4) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tentang ketentuan-ketentuan umum pengangkutan laut menyatakan bahwa penumpang sebagai segenap mereka yang berada didalam kapal, kecuali nahkoda. Menurut Pasal 1 angka (2) UU No. 22 Thn 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa pengguna jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa perusahaan angkutan umum. Selanjutnya pada Pasal 1 angka (25) UU No. 22 Thn 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa penumpang sebagai orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan. Menurut Abdulkadir Muhammad penumpang adalah orang yang mengikat diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang

diangkut atau semua orang atau badan hukum pengguna jasa angkutan.<sup>25</sup>

Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa penumpang adalah pengguna jasa angkutan yang mengikatkan dirinya kepada pengangkut dengan membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang atau badan hukum pengguna jasa angkutan tersebut.

#### e. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan

Menurut Pasal 1338 KUHperdata:

Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Perjanjian itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu. Perjanjian itu harus dilakukan dengan itikad baik oleh para pihak.

Dari ketentuan Pasal 1338 KUHPperdata tersebut dapat dilihat bahwa semua persetujuan, baik persetujuan yang bernama dibuat sesuai dengan ketentuan hukum, mengikat para pihak yang membuat atau dibuat secara sah yang berarti dalam perbuatan perjanjian itu adalah sesuai dengan ketentuan pasal 1320 KUHPperdata sehingga dengan demikian perjanjian dengan dibuat itu mengikat dan mempunyai kekuatan hukum bagi kedua belah pihak yang berlaku sebagai Undang-undang.

Pemusnahan Perjanjian dalam Pasal 1381 KUHPperdata menyebutkan 10 macam cara berakhirnya perjanjian, yakni:<sup>26</sup>

1) Pembayaran, setiap pemenuhan perjanjian secara suka rela,

---

<sup>25</sup> Elfrida Gultom, *hukum Pengangkutan Laut*, Literatur Lalulintas Media, Jakarta 2008

h 17

<sup>26</sup> R. Wirjono Prodjodikoro, *Azas-Azas Hukum Perjanjian*, Mandar Maju, Bandung 2011, h 190

misalnya pembayaran uang oleh pembeli pemenuhan perjanjian kerja oleh buruh, yang dimaksud dengan pembayaran oleh hukum perikatan bukan sebagaimana ditafsirkan dalam bahasa pergaulan sehari-hari, yaitu pembayaran sejumlah uang, tetapi setiap tindakan pemenuhan prestasi, bagaimanapun sifat dari prestasi tersebut. Penyerahan barang oleh penjual, berbuat sesuatu, atau tidak berbuat sesuatu adalah merupakan pemenuhan dari prestasi atau tegasnya adalah pembayaran.

- 2) Penawaran pembayaran tunai, diikuti dengan penyimpanan atau penitipan, diatur dalam Pasal 1404 KUHPerduta. Penawaran pembayaran tunai terjadi apabila dalam suatu perjanjian kreditur tidak bersedia menerima prestasi yang dilakukan oleh debitur. Untuk membebaskan diri dari perikatan tersebut, maka kreditur dapat melakukan penawaran pembayaran tunai. Prosedur penawaran tersebut diatur dalam Pasal 1405 KUHPerduta. Penawaran pembayaran tunai tersebut diikuti dengan penitipan dari benda atau uang yang akan diserahkan di pengadilan negeri.
- 3) Pembaharuan utang (novasi), menurut Pasal 1413 KUHPerduta ada 3 macam jalan untuk melaksanakan pembaharuan utang (novasi), yaitu:
  - a) "Apabila seseorang yang berutang membuat suatu perikatan utang baru guna orang yang mengutangkan kepadanya, yang menggantikan utang yang lama, yang

dihapuskan karenanya”,

- b) “Apabila seorang berutang baru ditunjuk untuk menggantikan orang berutang lama, yang oleh si berpiutang dibebaskan dari perikatannya”,
  - c) “Apabila sebagai akibat suatu persetujuan baru, seseorang berpiutang ditunjuk untuk menggantikan orang berpiutang lama, terhadap siapa si berutang dibebaskan dari perikatannya”.
- 4) Perjumpaan utang atau kompensasi, terjadi apabila dua orang saling berhutang satu pada yang lain dengan mana hutang-hutang antara kedua orang tersebut dihapuskan, oleh Undang-Undang ditentukan bahwa diantara kedua orang tersebut telah terjadi suatu perhitungan menghapuskan perikatannya (Pasal 1425 KUHPerdato);
  - 5) Perjumpaan hutang atau kompensasi, salah satu hapusnya perikatan karena kedudukan sebagai kreditur dan debitur berkumpul pada satu orang;
  - 6) “Pencampuran utang,pencampuran ini terjadi secara otomatis atau demi hukum. Demi hukum hapuslah perikatan yang semula ada diantara kedua belah pihak tersebut” (Pasal 1436 KUHPerdato);
  - 7) Pembebasan utang, perikatan yang termasuk dalam suatu perjanjian berdasar pokoknya atas suatu kesuka-relaan itu maka kalau suatu pihak berhak kemudian dengan sukarela berniat membebaskan pihak lain dari suatu perikatan, ini pada hakekatnya tidak boleh di halang-halangi. pembebasan utang

adalah pernyataan dengan tegas si berpiutang atau si kreditur bahwa ia tidak menghendaki lagi prestasi dari si debitur dan melepaskan haknya atas pembayaran atau pemenuhan perjanjian. Apabila terjadi pembebasan utang, maka hapuslah hubungan utang piutang antara kreditur dan debitur. Pembebasan utang tidak boleh dipersangkakan, tetapi harus dibuktikan;<sup>27</sup>

- 8) Musnahnya barang yang terutang, menurut Pasal 1444 KUHPerdara, jika barang tertentu menjadi objek perjanjian musnah, tidak dapat lagi diperdagangkan atau hilang, maka perikatan hapus. Batal atau pembatalan yang dimaksud dalam hal ini adalah dapat di batalkan. Sebab apabila perjanjian itu batal demi hukum maka tidak ada satu perikatan hukum yang dilahirkan karenanya, sehingga tentu saja tidak dapat dihapus. Terdapat beberapa dasar atas batal atau kebatalan suatu perjanjian, yaitu apabila:
- a) Tidak memenuhi syarat subjektifnya (sepakat dan cakap bertindak dalam hukum),
  - b) Salah satu pihak melakukan wanprestasi (tidak memenuhi perjanjian),
  - c) Karena adanya action pauliana (gugatan untuk membatalkan suatu perbuatan debitur yang secara curang

---

<sup>27</sup> *Ibid*, h 193

- dilakukan untuk merugikan para krediturnya),
- d) Pembatalan oleh pihak yang diberi wewenang khusus berdasarkan Undang-Undang.<sup>28</sup>
- 9) Berlakunya syarat batal, maksudnya adalah syarat yang apabila dipenuhi akan menghentikan atau mengakhiri perjanjiannya, dan membawa segala sesuatu kembali kepada keadaan semula seolah olah tidak pernah ada suatu perjanjian. Berlakunya syarat batal ini berkaitan dengan adanya perjanjian bersyarat dengan syarat batal, yaitu perikatan yang berdasarkan pada peristiwa yang masih akan datang dan yang masih belum tentu terjadi secara mebatalkan perikatan;
- 10) Kadaluarsa, lewat waktu (verjaring), suatu upaya untuk memperoleh sesuatu atau untuk dibebaskan dari suatu perikatan dengan lewatnya suatu waktu tertentu dan atas syarat-syarat yang ditentukan oleh undang-undang. *Burgerlijk Wetboek* mengenal dua macam daluarsa selaku cara melepaskan diri dari suatu perikatan, yaitu:
- a) Lampau waktu selama 30 tahun segala perikatan tentu yang di sebutkan oleh Undang-Undang,
- b) Lampau waktu pendek dalam beberapa macam perhubungan hukum tertentu yang disebutkan dalam

---

<sup>28</sup> Elly Erawati, *Penjelasan Hukum Tentang Kebatalan Perjanjian*, Nasional Legal Refrom Program, Jakarta 2010 h 20



Undang-Undang.<sup>29</sup>

### **3. Asas – Asas Hukum Perjanjian Pengangkutan**

Asas pokok yang mendasari perjanjian pengangkutan, yaitu asas konsensual, asas koordinasi, asas campuran, dan asas tidak ada hakretensi. Berikut adalah penjelasannya:

#### **a. Asas Konsensual**

Asas ini tidak mensyaratkan bentuk perjanjian angkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Dalam kenyataannya, hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara dibuat secara tidak tertulis, tetapi selalu didukung dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan diantara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan dalam undang-undang. Mereka hanya menunjuk atau menerapkan ketentuan undang-undang.

#### **b. Asas Koordinasi**

asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan. Walaupun perjanjian pengangkutan merupakan "pelayanan jasa", asas subordinasi antara buruh dan majikan pada perjanjian perburuan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan.

---

<sup>29</sup> *Ibid*, h 21

### c. Asas Campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpan barang dari pengirim kepada pengangkut, dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Jika dalam perjanjian pengangkutan tidak diatur lain, maka diantara ketentuan ketiga jenis perjanjian itu dapat diberlakukan. Hal ini ada hubungannya dengan asas konsensual.

### d. Asas Tidak Ada Hak Retensi

Penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan. Penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkut sendiri, misalnya penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang.<sup>30</sup>

## B. Angkutan Umum Sebagai Salah Satu Bentuk Pengangkutan Darat

### 1. Dasar Hukum Pengangkutan Darat

Definisi angkutan umum dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak ada, adapun yang dapat dijadikan dasar pengertian melalui pengertian kendaraan bermotor umum dalam Pasal 1 angka 10

---

<sup>30</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Penerbit Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991. h. 23

menyatakan bahwa kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Berdasarkan pengertian tersebut kendaraan bermotor umum, yaitu kendaraan bermotor yang disewakan kepada orang lain baik dengan maupun tanpa pengemudi, selama jangka waktu tertentu, seperti bus wisata.

Mobil untuk sekolah mengemudi termasuk juga dalam pengertian kendaraan umum, karena dalam biaya belajar telah termasuk sewa untuk memakai kendaraan tersebut pada waktu dipergunakan untuk belajar, kendaraan bermotor roda dua juga termasuk kendaraan bermotor umum apabila sepeda motor (ojeg) yang digunakan mengangkut penumpang, begitu juga halnya dengan becak, dokar, delman yang apabila dipungut biaya termasuk kriteria kendaraan umum.

Angkutan umum memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap sehingga pelayanan angkutan umum terhadap penumpang akan berjalan dengan baik sehingga dapat tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Pemerintah mempunyai peran penting dan campur tangan khusus untuk mewujudkan keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan guna mencapai pelayanan angkutan umum penumpang yang sesuai dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Angkutan umum dapat dibagi menjadi 2 jenis, yaitu angkutan orang dan angkutan barang. Angkutan orang dan angkutan barang dapat

menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Angkutan orang yang menggunakan kendaraan bermotor berupa sepeda motor, mobil penumpang, atau bus (Pasal 1 angka 8 dan Pasal 137 UU No. 22 Thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum). Sedangkan angkutan orang yang menggunakan kendaraan tidak bermotor berupa kendaraan yang digerakan oleh tenaga manusia dan/atau hewan seperti sepeda, delman, dll. (Pasal 1 angka 9 UU No. 22 Thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum).

Angkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan mobil barang, dan dilarang digunakan untuk angkutan orang. Apabila angkutan barang digunakan untuk angkutan orang, maka berdasarkan Pasal 303 akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000.<sup>31</sup>

Pelayanan angkutan umum dengan kendaraan bermotor terdiri dari angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek (Pada pasal 140 UU No. 22 Thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum).

## **2. Penyelenggaraan Angkutan Darat**

Jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagaimana diatur dalam Pasal 142 UU No. 22 Thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum, terdiri atas :

---

<sup>31</sup> Siti Nurbiati, *Op. Cit*, h 73

- a. Angkutan Lintas Batas Negara  
Angkutan dari suatu kota ke kota lain yang melewati batas lintas Negara dengan menggunakan bus umum yang terkait dalam trayek
- b. Angkutan antar kota antar Provinsi  
Angkutan dari suatu kota ke kota lain yang melalui daerah kabupaten/kota yang melewati suatu daerah provinsi yang terikat dalam trayek.
- c. Angkutan antar kota dalam provinsi Angkutan dari suatu kota ke kota lain antar daerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi yang terkait trayek.
- d. Angkutan perkotaan Angkutan dari suatu kota ke kota yang lain dalam kawasan perkotaan yang terkait dalam trayek. Kawasan perkotaan yang dimaksud berupa:
  - 1) Kota sebagai daerah otonom;
  - 2) Bagian daerah kabupaten yang memiliki ciri perkotaan; atau
  - 3) Kawasan yang berada dalam bagian dari dua atau lebih daerah yang berbatasan langsung dan memiliki ciri perkotaan.
- e. Angkutan pedesaan Angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan.

Kriteria pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek antarlain memiliki rute tetap dan teratur, kriteria lainnya yaitu terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antar kota dan lintas batas negara dan terakhir harus menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan (Pasal 143 UU No. 22 Thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum).

Penyedia jasa angkutan umum atau perusahaan angkutan umum dilaksanakan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah dan/atau badan hukum lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan (Pasal 139 Ayat (4) UU No. 22 Thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum). Untuk menyelenggarakan angkutan orang dan/atau

barang, perusahaan angkutan umum wajib memiliki izin. Izin tersebut berlaku untuk jangka waktu tertentu atau masa berlaku izin penyelenggara angkutan umum (Pasal 175 Ayat (1) UU No. 22 Thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum). Akan tetapi, kewajiban memiliki izin angkutan tersebut tidak berlaku untuk pengangkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans atau pengangkutan jenazah (Pasal 173 Ayat (1) dan (2) UU No. 22 Thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum).

Izin penyelenggara angkutan orang dalam diberikan oleh menteri yang bertanggung jawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, bupati dan walikota (Pasal 176 UU No. 22 Thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum). Pihak yang telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek memiliki kewajiban-kewajiban yang harus dipatuhi, antara lain melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin yang diberikan dan mengoperasikan kendaraan bermotor umum sesuai dengan standar pelayanan minimal (Pasal 177 UU No. 22 Thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum). Ketentuan lebih lanjut mengenai pemegang izin penyelenggara angkutan orang dalam trayek diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

### **C. Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Angkutan Umum**

Masyarakat sebagai pengguna atau konsumen jasa transportasi keberadaannya dilindungi oleh hukum, seperti Pasal 1 angka 1 Undang - Undang No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang

menentukan bahwa :“Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.” Pelaksanaan pengangkutan atau transportasi secara umum didalamnya terdapat dua subyek yaitu pengirim atau penumpang dan perusahaan pengangkut.

Dalam hal ini perusahaan pengangkut menyediakan jasa pelayanan pengangkutan bagi pengirim atau penumpang, dengan kata lain bahwa pengirim atau penumpang adalah pengguna atau konsumen jasa pelayanan pengangkutan yang disediakan oleh perusahaan pengangkutan. Hal tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 2 UU No. 8 Thn 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang menyebutkan bahwa : “konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.”

Keterkaitan antara pengguna jasa angkutan sebagai konsumen terlihat dalam ketentuan UU No 22 Thn 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan yang terdapat pada Pasal 1 angka 22 yang menyebutkan bahwa : “pengguna jasa adalah perseorangan dan atau badan hukum yang menggunakan jasa perusahaan angkutan umum.” Melalui dua ketentuan pasal tersebut terlihat hubungan antara konsumen dan pengguna jasa, pengguna jasa angkutan dalam hal ini dikategorikan sebagai konsumen jasa angkutan. Sebagai konsumen, pengguna jasa angkutan tentunya tidak lepas dari aspek perlindungan baik dari kerugian yang mungkin diderita

atau terjadi pada saat menggunakan jasa angkutan atau sedang melakukan perjalanan dengan media atau alat transportasi yang disediakan oleh perusahaan angkutan. Tidak hanya perlindungan konsumen saja yang menjadi perhatian, yaitu pemenuhan hak-hak dan kewajiban penumpang sebagai konsumen jasa transportasi tetapi juga pemenuhan hak dan kewajiban oleh perusahaan transportasi/penyedia jasa transportasi juga harus mendapatkan perlindungan hukum.<sup>32</sup>

### 1. Kedudukan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Umum

Kedudukan para pihak perjanjian pengangkutan, yaitu pihak pengangkut dan pihak pengguna jasa sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan dimana para pihak tidak sama tinggi, yakni majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi dari pada buruh. Kedudukan para pihak dalam perjanjian perburuhan disebut kedudukan subordinasi, sedangkan kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukan sama tinggi atau kedudukan koordinasi.<sup>33</sup>

Penumpang mempunyai dua status dalam perjanjian pengangkutan, yaitu sebagai subjek karena dia adalah pihak dalam perjanjian dan sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian. Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah orang

---

<sup>32</sup> Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Rineka Cipta Jakarta, 1995, h 31

<sup>33</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit*, h 12



yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini dan berhak untuk memperoleh jasa pengangkutan.

Apabila pihak penumpang telah membayar uang angkutan kepada pihak pengangkut maka seketika itu juga pihak penumpang telah mengikatkan dirinya pada perjanjian pengangkutan. Dalam hal ini, pihak penumpang sebagai pengguna fasilitas angkutan umum memiliki hak dan kewajiban, begitu pula dengan pihak pengangkut sebagai penyelenggara angkutan memiliki hak dan kewajiban. Hak dan kewajiban penumpang sebagai pengguna jasa dan pengangkut sebagai penyelenggara/perusahaan angkutan diatur dalam peraturan perundang-undangan. Hal ini tentunya memberi jaminan dan perlindungan hukum bagi kedua belah pihak.

## **2. Hak dan Kewajiban Pengguna Jasa Angkutan Umum**

Sesuai dengan definisi pengangkutan yang dikemukakan oleh H.M.N. Purwosutjipto, bahwa pengangkutan adalah sebagai suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang dan/atau pengirim barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan kewajiban penumpang dan/atau pengirim barang adalah membayar ongkos angkut. Berdasarkan definisi tersebut, masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban sendiri-sendiri.<sup>34</sup>

Hak-hak dan kewajiban pengguna jasa angkutan umum diatur dalam UU No. 22 Thn 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

---

<sup>34</sup> Siti Nurbiati, *Op. Cit.*, h 92

Adapun pengaturannya sebagai berikut :

**a. Hak dan kewajiban penumpang**

Hal ini diatur dalam pasal 186 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa perusahaan angkutan umum wajib mengangkut orang dan atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan sampai ditujuan dengan selamat, jika tidak selamat maka perusahaan harus bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi. Tanggung jawab pengangkut untuk membayar ganti kerugian adalah akibat tidak dilaksanakannya pengangkutan sesuai dengan yang diperjanjikan.<sup>35</sup>

Apabila perusahaan pengangkutan lalai dalam melaksanakan pengangkutan yaitu berupa pembatalan pemberangkatan maka penumpang dan/atau pengirim barang berhak mendapatkan kembali biaya pengangkutan yang telah dibayarkan pada saat perjanjian dibuat oleh penumpang dan perusahaan pengangkut (Pasal 187 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Pengirim berhak atas ganti kerugian jika barang musnah, hilang atau rusak yang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim dan kerugian ini dihitung berdasarkan kerugian yang nyata nyata dialami pengirim (Pasal 193 Ayat (1) dan (2) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Tanggung jawab penumpang yaitu penumpang bertanggung jawab atas

---

<sup>35</sup> Siti Nurbiati, *Op. Cit.*, h 96

barang bawaannya sendiri, namun jika penumpang mengalami kerugian atas barang bawaannya dan dapat dibuktikan bahwa kerugian bahwa kerugian itu disebabkan oleh kesalahan dan kelalaian pengangkut maka pihak pengangkut yang bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang tersebut (Pasal 192 Ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan). Kitab Undang-Undang Hukum Dagang juga mengatur hal tersebut dalam pasal 533 bahwa pengangkut tidak diwajibkan mengganti kerugian yang diterbitkan pada barang-barang yang disimpan sendiri oleh penumpang kecuali bila dibuktikan bahwa penumpang ini telah berusaha seperlunya guna menyelamatkannya. Untuk kerugian yang diterbitkan oleh kawan-kawan penumpang, pengangkut tidaklah bertanggung jawab terhadap barang-barang tadi.

#### **b. Hak dan kewajiban pengangkut**

Pengangkut sebagai perusahaan angkutan umum berdasarkan Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki hak-hak sebagai berikut :

- 1) Menerima biaya angkutan yang telah disepakati dalam perjanjian pengangkutan (Pasal 186 Pasal 196 UU No. 22 Thn 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
- 2) Menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada pemberhentian terdekat, jika penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan, yang sedang dikemudikan oleh

pengemudi selaku orang yang dipekerjakan angkutan umum;

- 3) Menahan barang yang diangkut jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang telah ditetapkan (Pasal 195 ayat (1) Pasal 196 UU No. 22 Thn 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
- 4) Memungut biaya tambahan atas barang yang disimpan dan tidak diambil sesuai dengan kesepakatan (Pasal 196 UU No. 22 Thn 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
- 5) Menjual barang yang diangkut secara lelang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, jika barang angkutan tidak diambil oleh pengirim atau penerima sesuai dengan batas waktu yang telah disepakati (Pasal 196 UU No. 22 Thn 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Sesuai dengan Pasal 186 sampai dengan Pasal 188 Pasal 196 UU No. 22 Thn 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jalan pengangkut sebagai perusahaan angkutan umum memiliki kewajiban-kewajiban sebagai berikut :

- 1) Mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang (Pasal 196 UU No. 22 Thn 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
- 2) Mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh

penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan keberangkatan (Pasal 187 Pasal 196 UU No. 22 Thn 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);

- 3) Mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan (Pasal 196 UU No. 22 Thn 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
- 4) Mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188 UU No. 22 Thn 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Meninjau dari UU No. 22 Thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwasannya Hak dan kewajiban penumpang dan pengangkut bahwasannya Hak dan kewajiban Penumpang yaitu mendapatkan hak untuk di angkut oleh pengangkut dan berkewajiban untuk membayar pengangkut begitu juga dengan pengangkut mendapatkan hak dibayar oleh penumpang dan berkewajiban untuk mengangkut atau mengirim barang dengan selamat dan tidak rusak.