

**STATUS HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT YANG
BUKAN BERBENTUK BADAN HUKUM DALAM PENGANGKUTAN
DARAT DENGAN KENDARAAN UMUM / ANGKOT
(Studi Di Wilayah Bandar Lampung)**

(Skripsi)

**Oleh
FIFIN KHOMARUL JANNAH**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2019**

ABSTRAK

STATUS HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT YANG BUKAN BERBENTUK BADAN HUKUM DALAM PENGANGKUTAN DARAT DENGAN KENDARAAN UMUM / ANGKOT (Studi Di Wilayah Bandar Lampung)

**Oleh:
FIFIN KHOMARUL JANNAH**

Pengangkutan di jalan raya diatur oleh Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. UULLAJ yang mengatur mengenai penyelenggaraan pengangkutan, aturan lalu lintas, serta syarat-syarat pengadaan pengangkutan baik kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Akan tetapi, walaupun di dalam undang-undang telah diatur mengenai hal tersebut, masih ada saja permasalahan yang timbul akibat syarat-syarat yang tidak terpenuhi dalam pengadaan pengangkutan tersebut. Salah satunya yaitu masalah angkutan umum penumpang yang bukan berbadan hukum atau dimiliki oleh usaha perseorangan. Biasanya angkutan umum seperti bus dijalankan oleh sebuah perusahaan yang berbentuk PT, perum, perseroan maupun perusahaan lain yang berbadan hukum. Sedangkan angkutan umum yang berbentuk angkutan kota (angkot) itu sendiri masih banyak yang dimiliki oleh perseorangan yang tidak berbadan hukum. Penelitian ini mengkaji mengenai status dan tanggung jawab pengangkut yang bukan berbadan hukum khususnya usaha perseorangan. Adapun yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah mengenai status hukum bagi sebuah *angkot/mikrolet* yang dimiliki oleh perseorangan, serta tanggung jawabnya terhadap penumpang.

Penelitian ini adalah penelitian normatif-empiris, dengan tipe penelitian deskriptif. Data yang digunakan adalah data primer, yaitu data yang diperoleh dari wawancara kepada Kepala Seksi Angkutan Orang Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Perhubungan Laut Di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, serta data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Kemudian analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara kualitatif.

Hasil penelitian dan pembahasan menunjukkan bahwa setelah berlakunya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, pengangkut atau penyedia angkutan harus berbentuk badan hukum. Hal ini berbeda dengan ketentuan dalam Undang-Undang No. 14

Tahun 1992. Dalam ketentuan Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung, setiap pengangkut perseorangan atau badan usaha yang belum berbadan hukum wajib beralih menjadi perusahaan berbadan hukum. Namun terdapat kebijakan tersendiri bagi angkutan kota/*mikrolet*, yakni masih diberikan izin trayek dan izin usaha angkutan umum oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Maka status hukum dari pengangkut perusahaan perorangan di Kota Bandar Lampung masih dianggap sebagai pengangkut yang sah dikarenakan telah mempunyai legalitas operasional sekalipun legalitas institusionalnya belum terpenuhi. Saat terjadi kecelakaan lalu lintas, pengangkutan umum wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Selama pelaksanaan pengangkutan, keselamatan penumpang atau barang yang diangkut pada dasarnya berada dalam tanggung jawab pengangkut.

Kata Kunci: Status Hukum, Pengangkut, Tanggung Jawab.

**STATUS HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT YANG
BUKAN BERBENTUK BADAN HUKUM DALAM PENGANGKUTAN
DARAT DENGAN KENDARAAN UMUM / ANGKOT
(Studi Di Wilayah Bandar Lampung)**

Oleh

FIFIN KHOMARUL JANNAH

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM

Pada

**Bagian Hukum Keperdataan
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2019**

Judul Skripsi : **STATUS HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB
PENGANGKUT YANG BUKAN BERBENTUK
BADAN HUKUM DALAM PENGANGKUTAN
DARAT DENGAN KENDARAAN UMUM/ANGKOT
(Studi di Wilayah Bandar Lampung)**

Nama Mahasiswa : **Fifin Khomarul Jannah**

No. Pokok Mahasiswa : 1212011123

Bagian : Hukum Keperdataan

Fakultas : Hukum



Lindati Dwiatin, S.H., M.H.
NIP 19600421 198603 2 001

Siti Nurhasanah, S.H., M.H.
NIP 19710211 199802 2 001

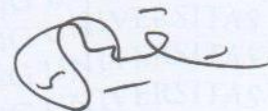
2. Ketua Bagian Hukum Keperdataan

Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum.
NIP 19601228 198903 1 001

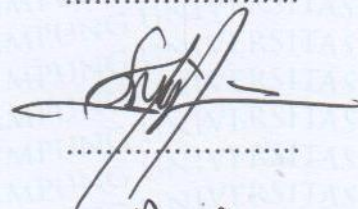
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

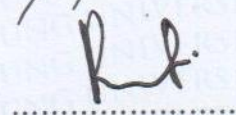
Ketua : **Lindati Dwiatin, S.H., M.H.**



Sekretaris/Anggota : **Siti Nurhasanah, S.H., M.H.**



Penguji
Bukan Pembimbing : **Rilda Murniati, S.H., M.Hum.**



2. Dekan Fakultas Hukum

Prof. Dr. Maroni, S.H., M.Hum.

NIP 19600310 198703 1 002



Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **12 Juli 2019**

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Fifi Khomarul Jannah

NPM : 1212011123

Jurusan : Perdata

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul **“STATUS HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT YANG BUKAN BERBENTUK BADAN HUKUM DALAM PENGANGKUTAN DARAT DENGAN KENDARAAN UMUM / ANGKOT (Studi Di Wilayah Bandar Lampung)”** adalah benar-benar hasil karya sendiri dan bukan hasil plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 27 Peraturan Akademik Universitas Lampung dengan Surat Keputusan Rektor Nomor 3187/H26/DT/2010.

Bandar Lampung, 9 Juli 2019



RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Talang Way Sulan, pada tanggal 19 April 1995, dan merupakan anak ketiga dari empat bersaudara dari pasangan Bapak Surojo dan Ibu Juamsah.

Penulis menyelesaikan pendidikan Taman Kanak-kanak di TK Aisyah Talang Way Sulan pada tahun 2000, Sekolah Dasar di SD Muhammadiyah Talang Way Sulan pada tahun 2006, Sekolah Menengah Pertama di SMP Muhammadiyah Talang Way Sulan diselesaikan pada tahun 2009, dan Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 1 Kalianda lulus pada tahun 2012.

Penulis terdaftar sebagai Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung melalui jalur SNMPTN Tertulis pada tahun 2012. Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif mengikuti organisasi kemahasiswaan Universitas Lampung yaitu dalam UKM KSR PMI Unit Unila. Penulis melakukan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa Sido Mekar Kecamatan Gedung Aji Baru, Tulang Bawang Barat pada tahun 2015.

MOTO

”Janganlah kamu berduka cita, sesungguhnya Allah selalu bersama kita”

(Qs. At-Taubah: 40)

“Sesuatu yang belum dikerjakan, seringkali tampak mustahil; kita baru yakin kalau kita telah berhasil melakukannya dengan baik”

(Evelyn Underhill)

“Tidak ada masalah yang tidak bisa selesai, jalani saja dulu.
Hanya ada dua kemungkinan, BERHASIL atau GAGAL”

(Fifin Khomarul J)

PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Atas Ridho Allah SWT dan dengan segala kerendahan hati
kupersembahkan skripsiku ini kepada:

Kedua orang tuaku tercinta Bapak Surojo dan Ibu Juamsah,
Yang selama ini telah memberikan cinta, kasih sayang, kebahagiaan, doa,
motivasi, semangat serta pengorbanannya selama ini untuk keberhasilanku.

Almamater tercinta Universitas Lampung,
Tempatku memperoleh ilmu dan merancang mimpi yang menjadi sebagian jejak
langkahku menuju kesuksesan.

SANWACANA

Alhamdulillah rabbil'alamin, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, Tuhan semesta alam yang maha kuasa atas bumi, langit dan seluruh isinya, dan apa yang ada diantara keduanya, serta hakim yang maha adil di *yaumul akhir* kelak. Sebab, hanya dengan kehendak dan pertolongan-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Status Hukum Dan Tanggung Jawab Pengangkut Yang Bukan Berbentuk Badan Hukum Dalam Pengangkutan Darat Dengan Kendaraan Umum / Angkot (Studi Di Wilayah Bandar Lampung)”** sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Lampung dibawah bimbingan dari dosen pembimbing serta atas bantuan dari berbagai pihak lain. Shalawat serta salam semoga senantiasa tercurahkan kepada baginda Nabi Besar Muhammad SAW beserta seluruh keluarga dan sahabatnya yang Syafaatnya sangat kita nantikan di hari akhir kelak.

Penyelesaian penelitian ini tidak lepas dari bantuan, bimbingan, dan saran dari berbagai pihak, maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Maroni, S.H., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung;

2. Bapak Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Lampung;
3. Ibu Lindati Dwiatin, S.H., M.Hum., selaku Pembimbing I atas kesabaran dan kesediaan meluangkan waktu disela-sela kesibukannya, mencurahkan segenap pemikirannya, memberikan bimbingan, saran, dan kritik dalam proses penyelesaian skripsi ini;
4. Ibu Siti Nurhasanah, S.H., M.H., selaku Pembimbing II yang telah bersedia untuk meluangkan waktunya, mencurahkan segenap pemikirannya, memberikan bimbingan, saran, dan kritik dalam proses penyelesaian skripsi ini;
5. Ibu Rilda Murniati, S.H., M.Hum., selaku Pembahas I yang telah memberikan kritik, saran, dan masukan yang sangat membangun terhadap skripsi ini;
6. Ibu Kasmawati, S.H., M.Hum., selaku Pembahas II yang telah memberikan kritik, saran, serta masukan yang membangun terhadap skripsi ini;
7. Bapak Dr. H.S. Tisnanta, S.H., M.Hum., selaku Pembimbing Akademik yang telah memberikan arahan kepada penulis selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Lampung;
8. Seluruh dosen dan karyawan/i Fakultas Hukum Universitas Lampung yang penuh dedikasi dalam memberikan ilmu yang bermanfaat bagi penulis, serta segala bantuan secara teknis maupun administratif yang diberikan kepada penulis selama menyelesaikan studi;
9. Teristimewa untuk kedua orangtuaku Bapak dan Ibu yang menjadi orangtua terhebat dalam hidupku, yang tiada hentinya memberikan dukungan moril maupun materil juga memberikan kasih sayang, nasihat, semangat, dan doa

yang tak pernah putus untuk kebahagiaan dan kesuksesanku. Terimakasih atas segalanya semoga kelak dapat membahagiakan, membanggakan, dan menjadi anak yang berbakti bagi kalian;

10. Untuk keluargaku Mbak Aya, Mbak Mur, Dek Andri, Mas Taufiq, Mas Iwan terimakasih untuk dukungan moril, materil dan motivasi, yang kalian berikan selama ini, serta selalu mendoakan dan menyemangatiku;
11. Untuk segenap pimpinan dan staf di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung yang telah membantu dalam mendapatkan data dan wawancara sehingga terkumpul data-data yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini, terimakasih untuk semua kebaikan dan bantuannya;
12. Orang-orang terbaik yang ada di hidupku Tutut Hariyani, Rohana Fitri Silvia, Retno Mega Sari, Avalisia Mahacakri, Clara Vestiavica, Ine Olivia, Kurnia Adhe Lyani, Riananda Adelina, Fitri Amelia Sari yang selalu ada untukku dan menemani hari-hariku serta senantiasa memberikan nasihat, semangat dan dukungannya kalian sudah seperti keluarga bagiku. Semoga persahabatan kita untuk selamanya;
13. Sahabat-sahabat terhebatku Lidia Maharani, Iis Faizah Hasri, Intan Yuwanita, Indah Permata Sari, Fiona Salfadila, terimakasih untuk persahabatan selama ini dan terimakasih telah menyemangatiku untuk menyelesaikan studi di Universitas Lampung ini;
14. Teman-teman dan adik-adik seperjuangan dalam menyelesaikan skripsi ini Dina Danata, Fitri Al-munawaroh, Rifqi Saputra, Bobi Kurniawan, Elizabeth Nane, dan Oka Ulistya. Terimakasih telah saling menyemangati dan mengingatkan satu sama lain agar segera menyelesaikan skripsi ini;

15. Keluarga besar UKM KSR Unit Unila Asih, Erma, Shinta, Nana, Juju, Asep serta adik-adik dan kakak senior lain yang tidak dapat disebutkan satu persatu, kalian keluarga yang luar biasa, terima kasih untuk kebersamaan, pengalaman serta ilmu yang berharga yang tidak saya temukan dalam perkuliahan dan hanya saya temukan di UKM ini;

16. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini, terimakasih atas semua bantuan dan dukungannya.

Semoga Allah SWT memberikan balasan atas jasa dan budi baik yang telah diberikan kepada penulis. Akhir kata, Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, akan tetapi sedikit harapan semoga skripsi yang sederhana ini dapat bermanfaat bagi yang membacanya, khususnya bagi penulis dalam mengembangkan dan mengamalkan ilmu pengetahuan.

Bandar Lampung, 25 Juli 2019

Penulis,

Fifin Khomarul Jannah

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
COVER DALAM	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
RIWAYAT HIDUP	vi
MOTO	viii
HALAMAN PERSEMBAHAN	ix
SANWACANA	x
DAFTAR ISI	xv
I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Ruang Lingkup	6
D. Tujuan Penelitian	7
E. Kegunaan Penelitian.....	7
II. TINJAUAN PUSTAKA	9
A. Hukum Perusahaan.....	9
1. Pengertian Perusahaan	9
2. Lingkup Hukum Perusahaan	10
3. Klasifikasi Perusahaan	11
B. Hukum Pengangkutan	14
1. Pengertian Pengangkutan	14
2. Jenis-jenis Pengangkutan	16
C. Pengangkut	18
D. Konsep Pengangkutan	20
E. Angkutan Umum	23
1. Pengertian Angkutan Umum.....	23
2. Asas Angkutan Umum	24
F. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	26
1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	26
2. Kendaraan	26
3. Ruang Lalu Lintas Jalan dan Jalan.....	27
4. Kecelakaan Lalu Lintas.....	27
G. Tanggung Jawab Hukum.....	28
H. Kerangka Pikir	34

III.	METODE PENELITIAN	36
	A. Jenis Penelitian.....	37
	B. Tipe Penelitian	37
	C. Pendekatan Masalah.....	37
	D. Data dan Sumber Data	38
	E. Metode Pengumpulan Data.....	39
	F. Lokasi Penelitian.....	40
	G. Metode Pengolahan Data	40
	H. Analisis Data	41
IV.	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	42
	A. Status hukum bagi pengangkut yang bukan berbentuk badan hukum dalam pengangkutan dengan kendaraan umum	42
	1. Status hukum bagi pengangkut yang bukan berbentuk badan hukum	42
	2. Akibat hukum bagi pengangkut yang bukan berbentuk badan hukum	52
	B. Tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang angkutan umum di wilayah Bandar Lampung	55
V.	KESIMPULAN DAN SARAN	67
	A. Kesimpulan	67
	B. Saran.....	68

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara berkembang yang berpusat pada perekonomian yang didukung dari berbagai aspek yang dapat mendorong kemajuan ekonomi. Perkembangan perekonomian saat ini semakin pesat, hal ini diakibatkan oleh banyaknya perusahaan-perusahaan baru yang bermunculan. Perusahaan meliputi dua hal pokok yaitu bentuk usaha dan kegiatan usaha.¹

Bentuk usaha diklasifikasikan menjadi dua yaitu bentuk usaha badan hukum dan *non*-badan hukum. Bentuk usaha badan hukum terdiri atas Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Swasta maupun Koperasi. Sedangkan bentuk usaha *non*-badan hukum terbagi menjadi persekutuan (CV, Firma) dan perorangan.

Sedangkan berdasarkan kegiatan usahanya, perusahaan terbagi menjadi beberapa bidang yakni bidang perindustrian, perdagangan, perjasaaan dan keuangan (pembiayaan).² Kegiatan usaha di bidang perjasaaan bergerak dalam berbagai sektor, salah satunya adalah sektor jasa angkutan/transportasi.

Transportasi merupakan salah satu hal yang penting bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2010, hlm. 1

² *Ibid.*, hlm. 2

laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia, bahkan ke negara-negara lain.³

Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan pendistribusian hasil pembangunan diberbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air Indonesia, misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan.⁴

Pembahasan pembangunan aspek hukum transportasi tidak terlepas dari efektivitas hukum pengangkutan. Pengangkutan di Indonesia diatur dalam KUH Perdata pada Buku Ketiga tentang perikatan, kemudian dalam KUH Dagang pada Buku II titel ke V.

Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba di tempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut.⁵ Kegiatan pengangkutan dalam kehidupan sehari-hari terbagi menjadi tiga jenis, yaitu pengangkutan darat, pengangkutan laut dan pengangkutan udara. Pengangkutan darat dapat dilakukan dengan berjenis-jenis alat pengangkutan, antara lain dengan kendaraan bermotor di atas jalan raya dan dengan kendaraan kereta api dan listrik di atas rel.⁶ Sedangkan pengangkutan

³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2013, hlm. 30

⁴ *Ibid.*, hlm. 31

⁵ *Ibid.*, hlm. 15

⁶ Hasnil Basri, *Hukum Pengangkutan*, Medan: Kelompok Studi Hukum Fakultas Hukum USU, 2002, hlm. 22

yang dilakukan dengan kendaraan bermotor di atas jalan raya dapat dilakukan dengan menggunakan bus, taksi, mikrolet untuk penumpang dan truk untuk barang.⁷

Pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat menjadi UULLAJ) sebagai Pengganti Undang-Undang No. 14 Tahun 1992, serta Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan yang masih tetap berlaku meskipun PP No. 41 Tahun 1993 merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang No. 14 tahun 1992 dikarenakan disebutkan dalam Pasal 324 UULLAJ bahwa:

“Pada saat UULLAJ ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini.”

Pasal 3 UULLAJ menjelaskan mengenai tujuan dari diselenggarakannya lalu lintas dan angkutan jalan yakni terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa dan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa serta terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

⁷ Abdulkadir Muhammad, *Op.cit.*, hlm. 256

UULLAJ juga mengatur tentang tata cara berlalu lintas bagi pengemudi kendaraan bermotor umum serta mengatur tentang standar pelayanan angkutan orang dan masih banyak pasal-pasal lainnya yang terkait dengan adanya upaya memberikan penyelenggaraan jasa angkutan bagi pengguna jasa atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan pemakai jasa angkutan. Berlakunya UULLAJ diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/pengemudi) serta penumpang.

Secara operasional kegiatan penyelenggaraan pengangkutan dilakukan oleh pengemudi atau sopir angkutan yang merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah perusahaan angkutan atau pengangkut. Pengemudi dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan orang dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia, sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan nilai guna masyarakat.

UULLAJ juga mengatur mengenai aturan lalu lintas serta syarat-syarat pengadaan pengangkutan baik menggunakan kendaraan pribadi maupun angkutan umum, serta sanksi-sanksi yang akan dijatuhkan kepada siapa saja yang melanggar aturan yang terdapat dalam undang-undang, yang diharapkan penyelenggaraan transportasi umum dapat berjalan dengan nyaman, aman, tertib, dan teratur. Akan

tetapi, walaupun di dalam undang-undang telah diatur mengenai syarat-syarat pengadaan angkutan umum, masih ada saja permasalahan-permasalahan yang timbul dalam pengadaan angkutan umum.

Salah satunya yaitu masalah angkutan umum penumpang (pengangkut) yang bukan berbentuk perusahaan atau milik perorangan. Dalam Pasal 1 ayat 22 UULLAJ dijelaskan bahwa perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum. Dengan demikian secara eksplisit seharusnya berdasarkan ketentuan undang-undang tersebut, maka bentuk usaha dari sebuah perusahaan angkutan umum harus merupakan sebuah badan hukum, seperti Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dan Koperasi, sedangkan yang bukan badan hukum tidak diperbolehkan menyediakan angkutan umum.

Namun dalam praktiknya, masih banyak angkutan umum khususnya yang berjenis angkutan kota/*mikrolet* tidak memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan dalam undang-undang tersebut. Biasanya angkutan umum seperti bus dijalankan oleh sebuah perusahaan yang berbentuk CV, perum, perseroan maupun perusahaan lain baik yang berbadan hukum ataupun *non*-badan hukum. Sedangkan angkutan umum yang berbentuk angkutan kota (angkot) itu sendiri masih banyak yang bukan berbentuk badan hukum dan dimiliki oleh usaha perseorangan. Angkutan jenis tersebut masih sering ditemukan disetiap daerah, khususnya di daerah Bandar Lampung.

Berdasarkan hal yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk mempelajari, memahami, dan meneliti secara lebih mendalam mengenai bagaimana status hukum bagi pengangkut yang bukan berbentuk badan hukum tersebut yang berpedoman pada UULLAJ serta tanggung jawabnya apabila terjadi sebuah kecelakaan. Selanjutnya penulis menyusunnya dalam bentuk skripsi yang berjudul: **“Status Hukum Dan Tanggung Jawab Pengangkut Yang Bukan Berbentuk Badan Hukum Dalam Pengangkutan Darat Dengan Kendaraan Umum/Angkot (Studi Di Wilayah Bandar Lampung)”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang masalah di atas, penulis mengidentifikasi beberapa permasalahan sebagai berikut:

- a. Bagaimanakah status hukum bagi pengangkut yang bukan berbentuk badan hukum dalam pengangkutan darat dengan kendaraan umum/angkot di wilayah Bandar Lampung?
- b. Bagaimanakah tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang angkutan umum di wilayah Bandar Lampung?

C. Ruang Lingkup

Adapun ruang lingkup permasalahannya adalah:

1. Ruang lingkup keilmuan

Ruang lingkup kajian materi penelitian ini adalah ketentuan hukum mengenai tanggung jawab pengangkut yang bukan berbentuk perusahaan terhadap penumpang. Bidang ilmu ini adalah hukum keperdataan, khususnya bidang hukum pengangkutan niaga.

2. Ruang lingkup pembahasan

Ruang lingkup pembahasan adalah mengenai status hukum pengangkut yang bukan berbadan hukum serta dokumen yang harus dimiliki pengangkut tersebut dengan lingkup kajian penelitian pada angkutan umum di daerah bandar lampung.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan pokok bahasan, maka tujuan penelitian ini adalah memperoleh gambaran secara rinci, jelas dan sistematis serta:

1. Untuk mengetahui, memahami dan menganalisis status hukum bagi pengangkut yang bukan berbentuk badan hukum khususnya usaha perseorangan dalam pengangkutan darat melalui jalan raya serta dokumen-dokumen yang harus dimiliki angkutan umum sebagai salah satu pengangkut yang sah dalam pengangkutan darat melalui jalan raya.
2. Untuk mengetahui, memahami dan menganalisis tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang angkutan umum tersebut.

E. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan penelitian yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis

Memberikan sumbangan ilmu pengetahuan hukum khususnya dalam bidang hukum yaitu mengenai Hukum Pengangkutan Niaga khususnya dalam pengangkutan darat melalui jalan raya.

2. Kegunaan Praktis
 - a. Memberi gambaran pengetahuan mengenai dokumen-dokumen yang harus dimiliki oleh pengangkut.
 - b. Untuk dapat dijadikan bahan bacaan dan informasi bagi pihak-pihak yang berkepentingan.
 - c. Untuk menambah pengetahuan tentang hukum pengangkutan niaga khususnya dalam pengangkutan darat melalui jalan raya.
 - d. Sebagai salah satu syarat akademik bagi peneliti untuk menyelesaikan studi pada Fakultas Hukum Universitas Lampung.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Hukum Perusahaan

1. Pengertian Perusahaan

Pengertian perusahaan dirumuskan dalam Pasal 1 huruf b Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang menjalankan setiap jenis usaha yang bersifat tetap dan terus menerus dan yang didirikan, bekerja serta berkedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia, untuk tujuan memperoleh keuntungan dan/atau laba.

Menurut Molengraaff perusahaan adalah keseluruhan perbuatan yang dilakukan secara terus-menerus, bertindak keluar, untuk memperoleh penghasilan dengan cara memperdagangkan atau menyerahkan barang atau mengadakan perjanjian perdagangan. Sedangkan menurut Polak dikatakan perusahaan apabila diperlukan perhitungan laba dan rugi yang dapat diperkirakan dan dicatat dalam pembukuan. Dengan adanya unsur pembukuan, maka rumusan definisi perusahaan lebih dipertegas lagi sebab pembukuan merupakan unsur mutlak yang harus ada pada perusahaan menurut ketentuan peraturan perundang-undangan. Laba adalah tujuan utama setiap perusahaan.⁸

⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2010, hlm 7-8.

2. Lingkup Hukum Perusahaan

Lingkup dari hukum perusahaan, yaitu bentuk usaha dan kegiatan usaha perusahaan. Bentuk usaha adalah organisasi usaha atau badan usaha yang menjadi wadah penggerak setiap jenis kegiatan usaha, yang disebut bentuk hukum perusahaan. Dalam Bahasa Inggris bentuk usaha atau bentuk hukum perusahaan disebut *company* atau *enterprise* atau *corporation*. Bentuk hukum perusahaan tersebut diatur/diakui oleh undang-undang, baik yang bersifat perseorangan, persekutuan, atau badan hukum. Bentuk hukum perusahaan perseorangan, misalnya Perusahaan Otobus (PO) dan Perusahaan Dagang (PD) milik swasta perseorangan. Bentuk hukum perusahaan perseorangan belum ada pengaturannya dalam undang-undang secara pasti, tetapi berkembang sesuai dengan kebutuhan masyarakat pengusaha, dalam praktiknya dibuat tertulis di muka notaris berupa akta pendirian perusahaan perseorangan.⁹

Pasal 1 huruf e Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan mengartikan usaha adalah setiap tindakan, perbuatan, atau kegiatan apapun dalam bidang perekonomian, yang dilakukan oleh setiap pengusaha dengan tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba. Pengusaha yang dimaksud memiliki arti setiap orang perseorangan, persekutuan, atau badan hukum yang menjalankan suatu jenis kegiatan usaha.¹⁰ Kegiatan usaha sendiri memiliki arti jenis usaha kegiatan di bidang perekonomian, yang meliputi bidang perindustrian, perdagangan, perjasaaan dan keuangan (pembiayaan). Dalam Bahasa Inggris

⁹ *Ibid.*, hlm 1- 2.

¹⁰ Pasal 1 Huruf e Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 7 Tahun 1982 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 3214).

pengusaha disebut dengan *businessman* dan kegiatan usaha disebut dengan *business*.¹¹

3. Klasifikasi Perusahaan

Berdasarkan kriteria jumlah pemilik perusahaan diklasifikasikan menjadi dua, yaitu perusahaan perseorangan dan perusahaan persekutuan. Perusahaan perseorangan didirikan dan dimiliki oleh satu orang pengusaha, sedangkan perusahaan persekutuan didirikan oleh beberapa orang pengusaha yang bekerja sama dalam satu persekutuan.

Apabila klasifikasi berdasarkan kepemilikannya, perusahaan dibagi menjadi perusahaan swasta yang didirikan dan dimiliki oleh pihak swasta, sedangkan perusahaan negara didirikan dan dimiliki oleh negara biasa disebut dengan BUMN. Berdasarkan klasifikasi bentuk hukum, perusahaan dibagi atas perusahaan badan hukum dan perusahaan bukan badan hukum. Perusahaan badan hukum adalah kepemilikan swasta, yaitu Perseroan Terbatas (PT) dan Koperasi, adapula yang dimiliki oleh negara, yaitu Perusahaan Umum (PERUM) dan Perusahaan Perseroan (PERSERO).¹²

Perusahaan badan hukum Perseoran Terbatas dan Koperasi selalu berupa perusahaan persekutuan, dan hanya dimiliki oleh pihak swasta. Berdasarkan klasifikasi tersebut, dapat ditentukan ada tiga jenis bentuk hukum perusahaan, yaitu perusahaan perseorangan, perusahaan bukan badan hukum, dan perusahaan badan hukum.¹³

¹¹ Abdulkadir Muhammad, *Op.cit.*, hlm 8-9.

¹² *Ibid.*, hlm 82.

¹³ *Ibid.*

a. Perusahaan Perseorangan

Perusahaan perseorangan adalah perusahaan swasta yang didirikan dan dimiliki oleh pengusaha perseorangan. Perusahaan perseorangan dapat mempunyai bentuk hukum menurut bidang usahanya, yaitu perusahaan perindustrian, perusahaan perdagangan, dan perusahaan perjasaaan.¹⁴

Dalam hukum positif Indonesia, tidak ditemukan satu pun aturan hukum yang mengatur secara khusus tentang badan hukum perusahaan perseorangan. Menurut H.M.N Purwosutjipto, bentuk perusahaan perseorangan secara resmi tidak ada. Namun dalam dunia bisnis, masyarakat telah mengenal dan menerima bentuk perusahaan perseorangan ini.¹⁵

Pada umumnya masyarakat yang ingin menjalankan usahanya dalam bentuk perusahaan perseorangan ini menggunakan bentuk Perusahaan Otobus (PO), Perusahaan Dagang (PD) atau Usaha Dagang (UD). Bentuk usaha perseorangan tersebut yang banyak ditemui dalam prakteknya, namun belum mendapatkan tempat dalam tatanan peraturan perundang-undangan di Indonesia dalam hal legalitas bentuk usaha. Perusahaan perseorangan ini hanya disebut keberadaannya pada beberapa undang-undang dan masih diatur dalam suatu aturan yang setingkat menteri.

Adapun kelebihan dari perusahaan perseorangan adalah:¹⁶

- (1) Dapat melakukan usahanya sendiri dengan bebas;
- (2) Keuntungan yang diperoleh dapat dinikmati sendiri;

¹⁴ *Ibid.*, hlm 84.

¹⁵ <http://www.gresnews.com/berita/tips/82855-peraturan-badan-hukum-usaha-perseorangan/> diakses pada tanggal 22 Juli 2019 Pukul 22.35 WIB

¹⁶ Andri Sri, *Hukum Dagang*, Mitra Wacana Media, Makassar, 2014, hlm 11-12.

- (3) Lebih cepat dalam mengambil keputusan;
- (4) Pajak perusahaan terhitung tidak tinggi; dan
- (5) Biaya yang diperlukan sedikit.

Sedangkan kelemahannya adalah:

- (1) Sukar berkembang karena dijalankan oleh pemiliknya sendiri;
- (2) Modal terbatas;
- (3) Kerugian ditanggung sendiri; dan
- (4) Jalannya perusahaan terbatas karena bergantung kepada usia pemilik.¹⁷

b. Perusahaan Bukan Berbadan Hukum

Perusahaan bukan badan hukum adalah perusahaan swasta yang didirikan dan dimiliki oleh beberapa orang pengusaha secara kerja sama. Bentuk perusahaan ini merupakan perusahaan persekutuan yang dapat menjalankan usaha dalam bidang perekonomian, yaitu bidang perindustrian, perdagangan, dan perjasaaan. Perusahaan persekutuan dapat mempunyai bentuk hukum firma dan persekutuan komanditer (CV).¹⁸

c. Perusahaan Berbadan Hukum

Perusahaan badan hukum terdiri atas perusahaan swasta yang didirikan dan dimiliki oleh beberapa orang pengusaha secara kerja sama dan perusahaan negara yang didirikan dan dimiliki oleh negara. Perusahaan ini mempunyai bentuk hukum Perseroan Terbatas (PT) dan Koperasi yang dimiliki oleh pengusaha

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Abdulkadir Muhammad, *Loc.cit.*

swasta, sedangkan Perusahaan Umum (PERUM) dan Perusahaan Perseroan (PERSERO) yang dimiliki oleh negara.¹⁹

Ciri dari Perseroan Terbatas (PT), yaitu mempunyai kekayaan sendiri, ada para pemegang saham yang bertindak sebagai pemasok modal, tanggung jawabnya tidak melebihi modal yang disetor, harus ada pengurus yang terorganisir guna mewakili perseroan dalam menjalankan aktivitasnya dalam lalu lintas hukum, baik di dalam maupun di luar pengadilan serta tidak bertanggungjawab secara pribadi atas perikatan yang dibuat oleh perseroan terbatas.²⁰ Sedangkan pengertian Koperasi dalam Undang-Undang 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian yaitu badan usaha yang beranggotakan orang-orang atau badan hukum koperasi yang melandaskan kegiatannya pada prinsip koperasi sekaligus sebagai gerakan ekonomi rakyat yang berdasarkan atas asas kekeluargaan.

B. Hukum Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan

Keberadaan kegiatan pengangkutan tidak dapat dipisahkan dari kegiatan atau aktivitas kehidupan manusia sehari-hari. Pengangkutan menurut H.M.N Purwosutjipto tentang pengangkutan adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sedangkan pengertian pengangkutan menurut Kitab Undang undang Hukum Dagang dalam Pasal 466 titel VA, buku II tentang pengangkutan barang adalah orang yang baik karena penggunaan penyediaan kapal menurut waktu (carter waktu) atau penggunaan penyediaan

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ Freddy Haris dan Teddy Anggoro, *Hukum Perseroan Terbatas*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2010, hlm 15

kapal menurut perjalanan (carter perjalanan), baik dengan suatu persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui laut.²¹

Pengangkutan menurut UULLAJ adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Pengangkutan adalah suatu proses kegiatan yang memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan guna membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.²²

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 tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan. Dari pengertian di atas dapat diketahui bahwa pihak dalam perjanjian pengangkut adalah pengangkut dan pengirim.

Berdasarkan definisi-definisi tersebut dapat diketahui bahwa pengangkutan adalah suatu proses kegiatan perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat menggunakan alat pengangkutan yang berupa kendaraan.

²¹ Siti Utari, *Pengangkutan Laut*, Jakarta: Balai Pustaka, 1994, hlm. 6.

²² http://eprints.undip.ac.id/16097/1/ACHMAD_DWI_HERİYANTO,_SH.pdf&ei=a2eNUP3wMo7krAfc2IH4 diakses pada tanggal 30 mei 2019 pukul 21.54 WIB

2. Jenis-Jenis Pengangkutan

Abbas Salim membagi jenis-jenis pengangkutan pada umumnya berdasarkan pada jenis alat angkut yang dipergunakan dan keadaan geografis yang menjadi wilayah tempat berlangsungnya kegiatan pengangkutan. Jenis-jenis pengangkutan pada umumnya terdiri dari:²³

a. Pengangkutan Darat

Pengangkutan melalui darat berlaku ketentuan-ketentuan umum yang tercantum dalam Kitab Undang Undang Hukum Dagang bagian II buku I titel V, sehingga ketentuan mengenai :

1. Surat Angkutan (Pasal 90 Kitab Undang Undang Hukum Dagang).
2. Kewajiban-kewajiban pihak pengangkut (Pasal 91 dan Pasal 92 Kitab Undang Undang Hukum Dagang).
3. Ganti Rugi (Pasal 93 Kitab Undang Undang hukum Dagang).
4. Penolakan penerimaan barang-barang (Pasal 94 Kitab Undang Undang Hukum Dagang).
5. Kadaluarsa gugatan (Pasal 95 Kitab Undang Undang Hukum Dagang).
6. Kedudukan pengusaha kendaraan umum (Pasal 96 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang).²⁴

Transportasi darat terdiri dari 3 macam yaitu angkutan jalan raya, angkutan kereta api, angkutan sungai, danau dan penyeberangan.

²³ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 1993, hlm.

²⁴ Achmad Ichsan, *Hukum Dagang*, Jakarta: Pradnya Paramita, 1981, hlm. 423

b. Pengangkutan Laut

Hukum pengangkutan di laut adalah bagian atau lingkungan keperdataan dari hukum laut karena apabila kita berbicara tentang hukum laut hal ini tidak hanya terbatas pada lingkungan hukum privatnya saja tetapi juga meliputi hal-hal termasuk lingkungan hukum publik dari hukum laut itu.²⁵

Fungsi angkutan laut adalah pengoperasian pelayaran dalam negeri dan luar negeri dengan menaikkan kualitas pelayanan jasa-jasa angkutan, dalam bidang operasi meningkatkan produktivitas angkutan laut, penyediaan fasilitas pelabuhan untuk berlabuh kapal-kapal dan dalam operasional angkutan laut sasaran utama ialah pemerataan ekonomi nasional dalam pembangunan.²⁶

c. Pengangkutan udara

Fungsi angkutan udara adalah sebagai penyedia jasa angkutan udara serta meningkatkan pelayanan, peningkatan armada atau pesawat udara serta menjaga keselamatan penumpang selaku pemakai jasa dan pengembangan jasa-jasa angkutan udara atas dasar pertumbuhan ekonomi.²⁷ Kemajuan komunikasi antar negara maka soal hubungan melalui udara menjadi sangat meningkat yang menumbuhkan hubungan hukum lalu lintas udara nasional yang berciri internasional, bahkan dapat dikatakan hukum nasional lalu lintas udara hanya merupakan penerapan dan penyesuaian dari hukum lalu lintas internasional yang dimuat dalam berbagai perjanjian antar negara.

Sumber hukum yang utama dari ketentuan-ketentuan mengenai pengangkutan udara adalah yang tercantum dalam “perjanjian yang diadakan di Warsawa pada

²⁵ Achmad Ichsan, *Op.cit*, hlm. 460

²⁶ Abbas Salim, *Op.cit*, hlm. 102

²⁷ *Ibid.*, hlm. 102

tanggal 12 oktober 1929” yang penerapannya di indonesia diatur dalam *ordonnantie* pengangkutan udara dan di indonesia mulai berlaku sejak tanggal 1 mei 1939.²⁸

C. Pengangkut

Secara umum dalam Kitab Undang-undang hukum dagang (KUHD) indonesia tidak dijumpai definisi pengangkut, kecuali dalam pengangkutan laut. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) dan/atau barang. Singkatnya, pengangkut adalah penyelenggara pengangkutan.²⁹

Dilihat dari sisi kepemilikan badan usaha, pengangkut dapat dikelompokan dalam tiga jenis, yaitu:

1. Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

Ada yang berbentuk perusahaan perseroan (Persero), contohnya PT Kereta Api Indonesia (Persero), PT Garuda Indonesia Airlines (persero) dan PT Pelayaran Nusantara Indonesia (Persero). Ada juga yang berbentuk Perusahaan Umum, contohnya Perum DAMRI.

2. Badan Usaha Milik Swasta (BUMS)

Umumnya berbentuk badan hukum perseroan terbatas, contohnya PT Lintas Sumatra, PT Samudra Indonesia, PT Sriwijaya Airlines, sedangkan yang berbentuk badan hukum koperasi, contohnya Taksi Kopti Jaya. Akan tetapi, ada juga yang berbentuk persekutuan bukan badan hukum seperti CV Aladin Jaya.

²⁸ Achmad Ichsan, *Op.cit*, hlm. 443

²⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2013, hlm. 54

3. Badan Usaha Milik Perseorangan

Badan usaha milik perseorangan bisa disebut juga sebagai perusahaan perseorangan adalah badan usaha yang seluruh modalnya dimiliki oleh satu orang. Hal ini memiliki konsekuensi tanggung jawabnya pun dibebankan kepada orang tersebut. Jika dalam perusahaan jenis ini terdapat orang lain dalam menjalankannya maka itu hanya sebatas pada membantu pengusaha berdasarkan perjanjian kerja atau pemberian kuasa.³⁰

Contohnya PO Puspa Jaya, PO Lorena, PO Sinar Jaya Lampung.

Selain perusahaan perseorangan tersebut, terdapat juga jenis lain yaitu usaha perseorangan. Usaha perseorangan adalah kegiatan usaha apapun dalam bidang ekonomi, jasa atau industri, yang dilakukan oleh individu atau perorangan untuk tujuan memperoleh keuntungan/laba. Jenis kegiatan usaha ini relatif lebih kecil dibandingkan perusahaan perseorangan. Contohnya adalah Angkutan Kota (angkot).

Berdasarkan uraian diatas, dapat disimpulkan kriteria pengangkut menurut Undang-undang pengangkutan Indonesia adalah:

- a. Perusahaan penyelenggara pengangkutan;
- b. Menggunakan alat pengangkut mekanik;
- c. Penerbit dokumen pengangkutan; dan
- d. Memperoleh izin usaha dari pemerintah Indonesia.³¹

³⁰ <http://www.gresnews.com/berita/tips/82855-peraturan-badan-hukum-usaha-perseorangan/> diakses pada tanggal 22 Juli 2019 pukul 22.35 WIB.

³¹ *Op.Cit.*, hlm. 55

D. Konsep Pengangkutan

Agar dapat memahami konsep pengangkutan secara komperhensif, perlu dikaji terlebih dahulu aspek-aspek yang tersirat dalam konsep pengangkutan. Konsep pengangkutan :

1. Pengangkutan Sebagai Usaha (Business)

Pengangkutan sebagai usaha adalah kegiatan usaha dalam bidang jasa pengangkutan yang menggunakan alat pengangkut mekanik. Alat pengangkut mekanik contohnya adalah gerbong untuk mengangkut barang, kereta untuk mengangkut penumpang, truk mengangkut barang, bus untuk mengangkut penumpang, pesawat cargo untuk mengangkut barang, pesawat penumpang untuk mengangkut penumpang, kapal penumpang untuk mengangkut penumpang. Kegiatan usaha tersebut selalu berbentuk perusahaan perseorangan, persekutuan atau badan hukum. Karena menjalankan perusahaan, usaha jasa pengangkutan bertujuan memperoleh keuntungan dan/atau laba.³²

Setiap perusahaan yang bergerak dibidang jasa pengangkutan harus memperoleh izin usaha dari pemerintah sesuai dengan jasa pengangkutan yang dijalankannya. Perusahaan bidang jasa pengangkutan lazim disebut perusahaan pengangkutan.

Perusahaan pengangkutan meliputi kegiatan usaha bidang jasa:

- 1) Pengangkutan dengan kereta api
- 2) Pengangkutan dengan kendaraan bermotor umum
- 3) Pengangkutan dengan kapal laut, kapal penyebrangan, kapal danau, dan kapal sungai
- 4) Pengangkutan dengan pesawat udara.³³

³² Freddy Luth Putra Purba, Perlindungan Konsumen atas Kerusakan dan Kehilangan Bagasi Penumpang Pesawat Udara Oleh Maskapai Penerbangan, (Medan: Jurnal Hukum Ekonomi, Volume 1, 2013), hal. 4

³³ *Opcit*, hal.2

Salah satu contoh pengangkutan sebagai usaha jasa dengan kendaraan bermotor umum adalah usaha angkutan kota (*mikrolet*). Angkot/*mikrolet* merupakan kendaraan bermotor umum yang digunakan sebagai salah satu sarana angkutan umum, biasanya dijalankan oleh perusahaan perseorangan atau usaha perseorangan.

2. Pengangkutan Sebagai Perjanjian

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Kesepakatan tersebut pada dasarnya berisi kewajiban dan hak pengangkut dan penumpang atau pengirim. Kewajiban pengangkut adalah mengangkut penumpang atau barang sejak di tempat pemberangkatan sampai ke tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat.

Sebagai imbalan, pengangkut berhak memperoleh sejumlah uang jasa atau uang sewa yang disebut biaya pengangkutan, sedangkan kewajiban penumpang adalah membayar sejumlah uang sebagai biaya pengangkutan dan memperoleh hak atas pengangkutan sampai di tempat tujuan dengan selamat.

3. Pengangkutan Sebagai Proses Penerapan

Pengangkutan sebagai proses terdiri atas serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa oleh pengangkut menuju tempat tujuan yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan.

Pengangkutan sebagai proses merupakan sistem yang mempunyai unsur-unsur sistem, yaitu:

- 1) Subjek pelaku pengangkutan
Yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan dan pihak yang berkepentingan dengan pengangkutan.
- 2) Status pelaku pengangkutan
Khususnya pengangkut selalu berstatus perusahaan perseorangan, persekutuan, atau badan hukum.
- 3) Objek pengangkutan
Yaitu alat pengangkut, muatan, dan biaya pengangkutan, serta dokumen pengangkutan.³⁴

Ketiga aspek pengangkutan tersebut menyatakan kegiatan yang berakhir dengan pencapaian tujuan pengangkutan. Tujuan kegiatan usaha pengangkut adalah memperoleh keuntungan dan/atau laba, tujuan kegiatan perjanjian pengangkutan adalah memperoleh hasil realisasi yang diinginkan oleh pihak-pihak, dan tujuan kegiatan pelaksanaan pengangkutan adalah memperoleh keuntungan dan tiba dengan selamat di tempat tujuan. Ketiga aspek pengangkutan tersebut menyatakan kegiatan tidak mungkin tujuan dapat dicapai.

Kata yang paling tepat untuk menyatakan ketiga aspek kegiatan dan hasilnya itu adalah “pengangkutan” karena sesuai dengan kaidah bahasa Indonesia, bukan “angkutan”. Istilah angkutan artinya hasil dari perbuatan mengangkut atau menyatakan apa yang diangkut (muatan). Apabila dipakai dengan istilah hukum, yang tepat adalah “hukum pengangkutan” (*transportation law*), bukan “hukum angkutan”

³⁴ *Ibid*, hal.3

E. Angkutan Umum

1. Pengertian Angkutan Umum

Pengertian angkutan menurut UULLAJ Pasal 1 ayat 3 yaitu perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Angkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan/barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan) kendaraan yang harus diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan dengan jumlah barang maupun orang yang memerlukan angkutan.³⁵

Angkutan umum adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan untuk umum dengan dipungut bayaran. Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau membayar. Angkutan umum ada untuk tujuan menyelenggarakan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat dan ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, nyaman, cepat dan murah.³⁶

Juga dikatakan bahwa yang termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. Dalam hal ini hanya akan dibahas mengenai angkutan kota.

Menurut Setijowarno dan Frazila, angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam wilayah suatu kota dengan menggunakan mobil bis

³⁵ <http://www.kajianpustaka.com/2012/10/lalu-lintas-dan-angkutan.html> diakses pada tanggal 19 April 2019 pukul 08.39 WIB

³⁶ Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Bandung: Penerbit ITB, 1990, hlm. 23

umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat pada trayek tetap dan teratur. Dapat juga angkutan kota berupa angkutan massal atau *mass rapid* yang dapat mengangkut penumpang dengan jumlah banyak dalam satu kali perjalanan.³⁷

Berdasarkan pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa angkutan kota adalah kendaraan pemindahan orang atau barang dalam wilayah perkotaan, dengan terikat pada trayek tetap dan teratur. Kendaraan yang digunakan dapat berupa bus kota, mobil penumpang umum (minibus/*mikrolet*) atau taksi agrometer.

Minibus/*mikrolet* atau yang biasa disebut di Bandar Lampung sebagai angkot merupakan kendaraan roda 4 yang lebih kecil dari bus berkapasitas 10-12 orang penumpang yang dikendalikan oleh seorang supir dan dibantu oleh seorang kondektur. Angkot beroperasi berdasarkan trayek yang telah ditetapkan pemerintah setempat.³⁸

2. Asas Angkutan Umum

Ada beberapa asas-asas dalam angkutan umum :

a. 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.

³⁷ Djoko Setijowarno, R. B. Frazila, 2001, *Pengantar Sistem Transportasi*, Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata, hlm. 42.

³⁸ <http://arti-definisi-pengertian.info/pengertian-mikrolet/> diakses pada tanggal 23 Juli 2019 pukul 19.15 WIB.

b. Asas Campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpanan 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.

c. Asas Tidak Ada Hak Retensi

Penggunaan hak retensi sangat bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan karena penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkut sendiri seperti penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang. Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain.

Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan. Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.³⁹

³⁹ <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/20468/3/Chapter%20II.pdf> diakses pada tanggal 19 April 2019 pukul 10.55 WIB

Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Angkutan penumpang merupakan angkutan massal sehingga perlu ada kesamaan diantara para penumpang seperti kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian tetapi kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud.

Angkutan umum massal 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 kesimbangan antara ketersediaan dan permintaan guna mencapai pelayanan angkutan umum penumpang yang sesuai dengan UULLAJ.

F. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan Pasal 1 UULLAJ, pengertian lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri dari lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta penggolongannya.

2. Kendaraan

Berdasarkan Pasal 1 UULLAJ, pengertian kendaraan adalah suatu sarana angkutan di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh

peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

Mobil adalah kendaraan darat yang digerakkan oleh tenaga mesin, beroda empat atau lebih (selalu genap), biasanya menggunakan bahan bakar minyak untuk menghidupkannya.⁴⁰ Mobil dalam Pasal 47 ayat (2) huruf b UULLAJ terbagi atas mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus.

3. Ruang Lalu Lintas Jalan dan Jalan

Berdasarkan UULLAJ Pasal 1 ayat 11, pengertian ruang lalu lintas adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

4. Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Pasal 1 ayat 24 UULLAJ, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas dalam Pasal 229 UULLAJ digolongkan atas:

⁴⁰ <http://kbbi.web.id>, di akses pada 20 Februari 2019 pukul 20:15 WIB.

a. Kecelakaan lalu lintas ringan.

Kecelakaan lalu lintas ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

b. Kecelakaan lalu lintas sedang.

Kecelakaan lalu lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

c. Kecelakaan lalu lintas berat.

Kecelakaan lalu lintas berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

G. Tanggung Jawab Hukum

Arti tanggung jawab secara kebahasaan adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya).⁴¹ Dalam Bahasa Inggris kata tanggung jawab digunakan dalam beberapa padanan kata, yaitu *liability*, *responsibility*, dan *accountability*. Kamus Inggris-Indonesia mengartikan *liability* adalah pertanggungjawaban, *responsibility* adalah pertanggungjawaban, tanggung jawab, dan *accountability* adalah keadaan untuk dipertanggungjawabkan, keadaan dapat dimintai pertanggungjawaban.⁴²

Menurut kamus Bahasa Indonesia, arti pertanggungjawaban adalah: (1) perbuatan bertanggung jawab; (2) sesuatu yang dipertanggungjawabkan. Dengan demikian, pada tanggung jawab lebih ditekankan pada adanya suatu kewajiban untuk menanggung yang dapat dikenakan sedangkan pertanggungjawaban pada adanya

⁴¹ Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, edisi kedua, cet 1, Jakarta: Balai Pustaka, 1991, hlm. 1006

⁴² *Ibid.*

sesuatu yang harus dipertanggungjawabkan, akibat dari dilakukannya suatu perbuatan atau tindakan tertentu.⁴³

Istilah (*term*) tanggung jawab hukum adalah kewajiban menanggung suatu akibat menurut ketentuan hukum yang berlaku. Disini ada norma atau peraturan hukum yang mengatur tentang tanggung jawab. Ketika ada perbuatan yang melanggar norma hukum itu, maka pelakunya dapat dimintai pertanggungjawaban sesuai dengan norma hukum yang dilanggarnya. Dalam konteks ini, istilah pertanggung jawaban hukum lebih tepat digunakan, karena adanya perbuatan yang dapat dimintai tanggung jawab melalui prosedur hukum dengan mengajukan tuntutan pidana atau gugatan perdata. Meskipun demikian, kedua istilah ini kadang-kadang digunakan secara bergantian, karena memiliki kesamaan makna.⁴⁴

Hukum perdata membagi tanggung jawab atas tanggung jawab yang timbul akibat wanprestasi dan tanggung jawab yang timbul akibat perbuatan melawan hukum. Wanprestasi artinya tidak memenuhi kewajiban yang telah disepakati dalam perikatan. Tidak dipenuhinya kewajiban oleh debitur karena dua kemungkinan alasan, yaitu:

- a. Karena kesalahan debitur, baik karena kesengajaan maupun kelalaian.
- b. Karena keadaan memaksa (*force majeure*), di luar kemampuan debitur.

Jadi, debitur tidak bersalah.

Untuk menentukan apakah seorang debitur bersalah melakukan wanprestasi, perlu ditentukan dalam keadaan bagaimana debitur dikatakan sengaja atau lalai tidak memenuhi prestasi. Dalam hal ini ada tiga keadaan, yaitu:

⁴³ *Ibid.*, hlm. 96.

⁴⁴ *Ibid.*

- a. Debitor tidak memenuhi prestasi sama sekali.
- b. Debitor memenuhi prestasi, tetapi tidak baik atau keliru.
- c. Debitor memenuhi prestasi, tetapi tidak tepat waktunya atau terlambat.⁴⁵

Sedangkan perbuatan melawan hukum dapat dikatakan tingkah laku dan perbuatan yang merugikan orang lain, dan peraturan-peraturan hukum perdata memberikan hak kepada pihak yang dirugikan itu untuk menerima ganti rugi atau upaya hukum perdata lainnya.⁴⁶

Hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu:⁴⁷

1. Tanggung Jawab karena Kesalahan (*fault liability*)

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Prinsip ini dianut dalam pasal 1365 KUHPdt Indonesia tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*). Aturan khusus ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.

2. Tanggung Jawab karena Praduga (*presumption liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, ia dibebaskan dari

⁴⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2010, hlm. 241-242

⁴⁶ S.B Marsh dan J.Soulsby, Alih Bahasa Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perjanjian*, Bandung : PT. Alumni, 2013, hlm. 197

⁴⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2013, hlm. 43

tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Tidak bersalah artinya tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan pengangkut.⁴⁸

3. Tanggung Jawab Mutlak (*absolute liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsure kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat: “Pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apa pun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini”.⁴⁹

Tanggung jawab pengangkut menurut KUHD berdasarkan pada asas kebebasan berkontrak, pihak-pihak dapat membuat ketentuan yang membatasi tanggung jawab pihak dalam perjanjian. Pengangkut dapat membatasi tanggung jawab berdasarkan kelayakan. Perjanjian dibuat secara tertulis, biasanya pembatasan dituliskan secara tegas dalam syarat-syarat atau klausula perjanjian akan tetapi apabila perjanjian dibuat secara tidak tertulis maka kebiasaan yang berintikan kelayakan atau keadilan memegang peranan penting, disamping ketentuan

⁴⁸ *Ibid.*, hlm. 44

⁴⁹ *Ibid.*, hlm. 45

Undang Undang karena bagaimanapun pihak-pihak dilarang menghapus sama sekali tanggung jawab (Pasal 470 ayat 1 Kitab Undang Undang Hukum Dagang, untuk pengangkut). Kitab Undang Undang Hukum Dagang pada Pasal 522 untuk angkutan laut bahwa pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan bahwa kerugian ditimbulkan oleh hal-hal di luar kekuasaannya.

Tanggung jawab pengangkut dalam KUHPdt ditentukan dalam Pasal 1236 dan 1246 KUHPdt. Menurut Pasal 1236 pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak diterima, bila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyerahkan barang muatan. Tanggung jawab berdasarkan Pasal 1365 Kitab Undang Undang Hukum Perdata “Setiap orang bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan karena perbuatan melawan hukum yang dilakukannya. Pihak yang dirugikan harus membuktikan bahwa kerugiannya diakibatkan karena perbuatan melawan hukum tersebut”.

Tanggung jawab pengangkut dibatasi dengan ketentuan Pasal 1247 dan Pasal 1248 Kitab Undang Undang Hukum Perdata, kerugian penerimaan dan pengiriman barang menjadi beban pengangkut yang dibatasi dengan syarat sebagai berikut: (1) Kerugian dapat diperkirakan secara layak, pada saat timbulnya perikatan. (2) Kerugian itu harus merupakan akibat langsung dari tidak terlaksananya perjanjian pengangkutan. Pengurangan dan peniadaan tanggung jawab boleh diberikan asal saja mendapat persetujuan dari pihak-pihak pengirim maupun penerima barang karena sifatnya *dwingen recht* (Pasal 1320 Kitab

Undang Undang Hukum Perdata). Klausul pengurangan tanggung jawab pengangkutan diadakan seimbang dengan biaya pengurangan angkutan, tetapi imbalan tersebut diperkirakan sedemikian rupa barang yang diangkut tetap terjamin keselamatannya dan tidak akan merugikan pihak pengirim barang, oleh karena itu dalam hal ini pengirim perlu mendapat perlindungan dari pembentukan Undang Undang.

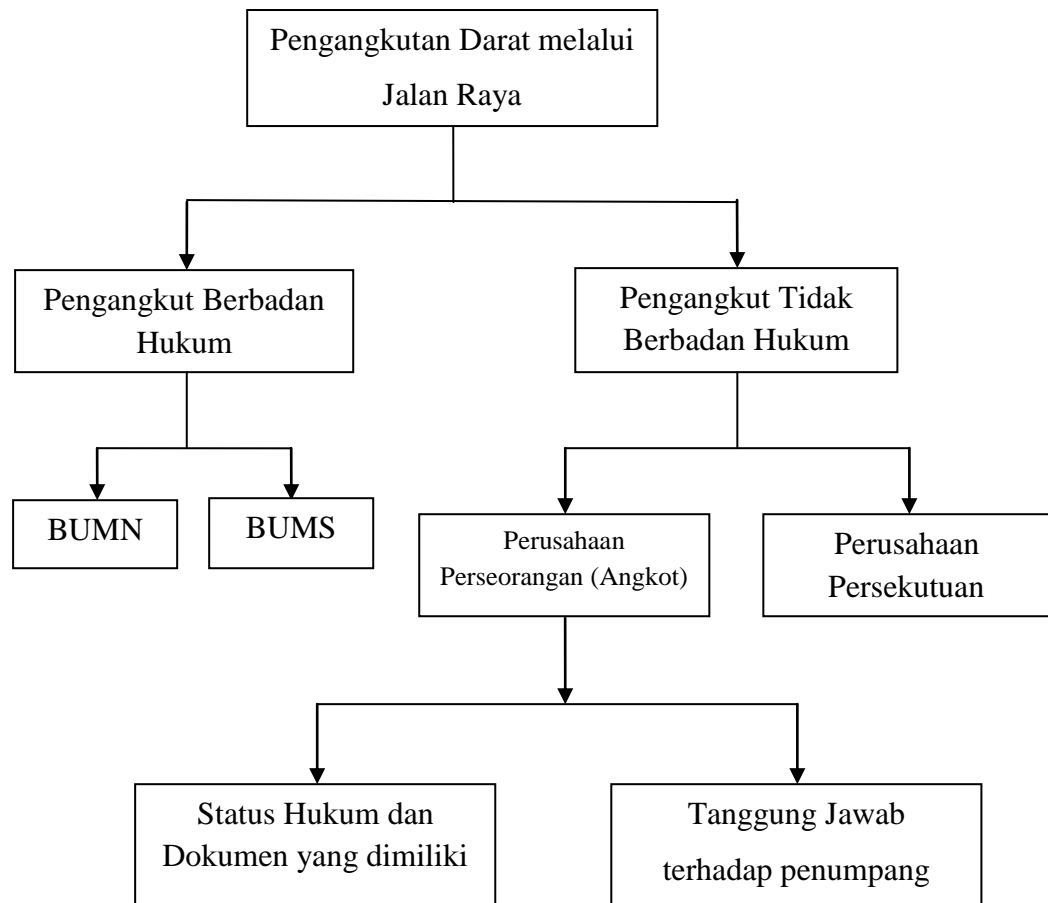
Sedangkan tanggung jawab pengangkut menurut UULLAJ diatur dalam Pasal 234 ayat (1) UULLAJ yang menyebutkan bahwa pemilik, penyedia jasa angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang sedangkan pada pasal 235 ayat (1) menyebutkan bila terjadi kecelakaan sampai terjadinya kematian maka pihak pengemudi, penyedia jasa angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris berupa biaya pengobatan dan biaya pemakaman dengan tidak menghilangkan tuntutan perkara pidana. Kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan cedera maka pihak pengemudi dan penyedia jasa angkutan umum wajib memberikan bantuan berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana (Pasal 235 ayat (2) UULLAJ).

Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian bukan timbul karena kesalahannya (Pasal 24 UULLAJ). Pembatasan tanggung jawab yaitu prinsip yang membatasi tanggung jawab pengangkut sampai jumlah tertentu. Prinsip pembatasan tanggung jawab ini mempunyai dua variasi yaitu mungkin dilampaui dan tidak mungkin dilampaui.⁵⁰

⁵⁰ Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*, Bandung: Mandar Maju, 2000, hlm. 167-168

Pengangkut bertanggung jawab atas kecelakaan itu maka pengangkut harus membayar ganti rugi kepada penumpang maupun *non*-penumpang yang menderita kecelakaan.⁵¹

H. Kerangka Pikir



Berdasarkan skema tersebut dapat dijelaskan bahwa:

Dalam pengangkutan darat melalui jalan raya, terdapat macam-macam jenis pengangkut yang beroperasi untuk mengangkut penumpang. Ada yang berbentuk badan hukum dan *non*-badan hukum. Salah satunya dari jenis pengangkut yang tidak berbadan hukum adalah pengangkut berbentuk perusahaan

⁵¹ Radiks Purba, *Asuransi Angkutan Laut*, Jakarta: PT Rineka Cipta, 1998, hlm. 330

perseorangan atau usaha perseorangan. Pengangkut dalam bentuk tersebut marak berkeliaran didalam usaha pengangkutan, khususnya di daerah Bandar Lampung. Dalam penelitian yang akan penulis lakukan akan membahas mengenai status hukum bagi pengangkut yang bukan berbentuk badan hukum khususnya usaha perseorangan tersebut dan dokumen apa saja yang harus dimiliki oleh pengangkut tersebut, apakah sudah memenuhi syarat sebagai salah satu pengangkutan yang sah menurut hukum lalu lintas angkutan jalan raya atau belum memenuhi syarat tersebut. Serta penulis akan membahas juga mengenai tanggung jawab pengangkut dalam melaksanakan pengangkutan di jalan raya terhadap penumpangnya apabila terjadi sebuah kecelakaan.

III. METODE PENELITIAN

Penelitian hukum pada dasarnya merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya. Untuk itu diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tersebut untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala bersangkutan.⁵²

Menurut Soerjono Soekanto penelitian merupakan kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisa, dilakukan secara metodologis, sistematis, dan konsisten. Analisa, dan dilakukan secara metodologis berarti berdasarkan suatu sistem, sedangkan konsisten berarti berdasarkan tidak adanya hal-hal yang bertentangan dalam suatu kerangka tertentu.⁵³ Tujuan dari penelitian diantaranya mendapatkan pengetahuan tentang suatu gejala, sehingga dapat merumuskan masalah dan dapat merumuskan hipotesa, untuk menggambarkan secara lengkap karakteristik suatu keadaan dan perilaku, memperoleh data mengenai hubungan gejala dengan gejala lainnya, dan dapat menguji hipotesa yang berhubungan dengan sebab-akibat.⁵⁴

⁵² Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1997, hlm 39

⁵³ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia, 1984, hlm 42

⁵⁴ *Ibid.*, hlm. 9

Berdasarkan segi fokus kajiannya, penelitian hukum dapat dibedakan menjadi tiga tipe, yaitu penelitian hukum normatif, penelitian hukum normatif-empiris atau normatif-terapan, dan penelitian hukum empiris.⁵⁵

A. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian hukum normatif-empiris, karena meneliti dan mengkaji mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif (kodifikasi, undang-undang) secara *in-action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat. Hal tersebut berkaitan dengan implementasi penerapan UULLAJ terhadap pengangkut yang melaksanakan pengangkutan di jalan raya.

B. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian adalah deskriptif. Penelitian hukum deskriptif bersifat pemaparan dan bertujuan untuk memperoleh gambaran (deskripsi) lengkap tentang keadaan hukum yang berlaku di tempat tertentu dan pada saat tertentu yang terjadi dalam masyarakat.⁵⁶ Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui secara jelas dan rinci mengenai status hukum bagi pengangkut yang bukan berbentuk perusahaan yang marak beroperasi di jalan raya tersebut.

C. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah merupakan proses pemecahan atau penyelesaian masalah melalui tahap-tahap yang ditentukan sehingga mencapai tujuan penelitian. Pendekatan masalah yang dilakukan dalam penelitian ini bersifat normatif-terapan yaitu menggunakan pendekatan normatif analitis substansi hukum

⁵⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: PT Citra Abadi, 2004, hlm. 52

⁵⁶ *Ibid.*, hlm. 50

(*approach of legal content analysis*). Substansi hukum dalam hal ini substansi status hukum bagi pengangkut yang bukan berbentuk perusahaan dalam pengangkutan darat melalui jalan raya.

D. Data dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Data Primer

Data yang digunakan adalah data primer yang didapat dari lokasi penelitian, yakni data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan salah satu staf Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung khususnya bidang angkutan jalan dan perhubungan laut.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari studi kepustakaan, dengan cara mengumpulkan dari berbagai sumber bacaan yang berhubungan dengan masalah yang diteliti. Data sekunder terdiri dari:

1. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang mengikat seperti peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini antara lain:
 - a) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt);
 - b) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD);
 - c) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan;
 - d) Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi;
 - e) Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 10 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Transportasi Di Kota Bandar Lampung;

- f) Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 22 tahun 2018 tentang Angkutan Kota dan Barang Di Kota Bandar Lampung;
2. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer berupa literatur-literatur mengenai penelitian ini, meliputi buku-buku ilmu hukum, hasil karya dari kalangan hukum, dan lainnya yang berupa, penelusuran internet, jurnal, surat kabar, dan makalah.⁵⁷
 3. Bahan hukum tersier, yaitu berupa kamus, ensiklopedia, dan artikel pada majalah, surat kabar atau internet.

E. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara:

a. Studi Pustaka

Studi pustaka adalah pengkajian informasi tertulis mengenai hukum yang berasal dari berbagai sumber dan dipublikasikan secara luas serta dibutuhkan dalam penelitian hukum normatif. Studi kepustakaan dilakukan untuk memperoleh data sekunder dengan cara membaca, menelaah dan mengutip peraturan perundang-undangan, buku-buku, dan literatur yang berkaitan dengan masalah pengangkutan yang akan dibahas.

b. Wawancara

Wawancara dilakukan dengan pihak yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti, yaitu dengan Kepala Seksi Angkutan Orang di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung yakni Bapak Irman Saputra F.S, S.IT., M.T. Hal tersebut dilakukan guna mendapatkan data pendukung dalam penelitian mengenai keseluruhan jumlah angkutan yang beroperasi di Bandarlampung saat ini, dan apa

⁵⁷ Sri Mamuji, *Teknik Menyusun Karya Tulis Ilmiah*, Jakarta: UI Press, 2006, hlm 12

saja bentuk hukum dari pengangkut tersebut serta mengenai persyaratan yang harus dimiliki pengangkut untuk menjalankan pengangkutan di jalan raya.

F. Lokasi Penelitian

Untuk menunjang penelitian penulis, maka penelitian dilakukan pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung yang beralamat di Jl. ZA Pagar Alam Komplek Terminal Rajabasa Raya Kota Bandar Lampung.

G. Metode Pengolahan Data

Data yang telah terkumpul diolah melalui cara pengolahan data dengan cara-cara sebagai berikut:

a. Pemeriksaan data (*editing*)

Pembenaran apakah data yang terkumpul melalui studi pustaka, dokumen, dan wawancara sudah dianggap lengkap, relevan, jelas, tidak berlebihan, tanpa kesalahan.

b. Penandaan Data (*coding*)

Pemberian tanda pada data yang sudah diperoleh, baik berupa penomoran ataupun penggunaan tanda atau simbol atau kata tertentu yang menunjukkan golongan/kelompok/klasifikasi data menurut jenis dan sumbernya, dengan tujuan untuk menyajikan data secara sempurna, memudahkan rekonstruksi serta analisis data.

c. Penyusunan/Sistematisasi Data (*constructing/systematizing*)

Kegiatan menabulasi secara sistematis data yang sudah diedit dan diberi tanda itu dalam bentuk tabel-tabel yang berisi angka-angka dan presentase bila data itu

kuantitatif, mengelompokkan secara sistematis data yang sudah diedit dan diberi tanda itu menurut klasifikasi data dan urutan masalah bila data itu kualitatif.⁵⁸

H. Analisis Data

Analisis yang dipergunakan dalam penelitian ini menggunakan analisis kualitatif, yaitu penelitian yang mengacu pada norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan serta norma-norma yang hidup dan berkembang dalam masyarakat.⁵⁹ Disajikan tersusun secara sistematis dan menguraikan data secara bermutu dalam bentuk kalimat yang teratur, logis, tidak tumpang tindih, dan efektif, sehingga memudahkan interpretasi data dan pemahaman hasil analisis yang dapat diuraikan dan dijelaskan kedalam bentuk kalimat yang jelas, teratur, logis, dan efektif agar memperoleh gambaran yang jelas dan dapat ditarik kesimpulan sehingga dari beberapa kesimpulan diajukan saran-saran.

⁵⁸ Abdulkadir Muhammad, *Op.cit*, hlm. 90-91

⁵⁹ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, 2011, hlm. 105

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari uraian hasil penelitian dan pembahasan di atas, maka penulis menarik kesimpulan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum. Dengan berlakunya undang-undang tersebut, seharusnya penyelenggaraan angkutan umum, termasuk dalam hal ini adalah Angkutan Kota (angkot) tidak dapat lagi dilaksanakan pengusahaanya oleh perseorangan, tetapi harus dalam bentuk badan hukum. Seperti Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan Koperasi, sedangkan yang bukan badan hukum, seperti perusahaan perseorangan, perusahaan Perdata (*Maatschap*), Firma (Fa) maupun Comanditaire Venootschap (CV) tidak diizinkan untuk menyediakan angkutan umum. Atau mereka wajib beralih menjadi sebuah badan hukum. Namun di Kota Bandar Lampung terdapat kebijakan bagi angkot, masih diberikan izin trayek dan izin usaha oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

2. Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur ketentuan bahwa pemilik, penyedia jasa angkutan umum

bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang. Apabila terjadi kecelakaan sampai terjadinya kematian maka pihak pengemudi, penyedia jasa angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris berupa biaya pengobatan dan biaya pemakaman dengan tidak menghilangkan tuntutan perkara pidana.

B. Saran

Berdasarkan hasil pembahasan, maka penulis berharap peraturan walikota dapat mencakup syarat-syarat yang jelas untuk persyaratan dalam pengadaan pengangkutan.

DAFTAR PUSTAKA

1. Buku-buku

- , 2010. *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- , 2010. *Hukum Perusahaan Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- , 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Ali, Zainuddin. 2011. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Basri, Hasnil. 2002. *Hukum Pengangkutan*. Medan: Kelompok Studi Hukum Fakultas Hukum USU.
- Haris, Freddy dan Anggoro, Teddy. 2010. *Hukum Perseroan Terbatas*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Ichsan, Achmad. 1981. *Hukum Dagang*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Mamuji, Sri. 2006. *Teknik Menyusun Karya Tulis Ilmiah*. Jakarta: UI Press.
- Marsh S.B dan J.Soulsby. Alih Bahasa Abdulkadir Muhammad. 2013. *Hukum Perjanjian*. Bandung: PT. Alumni.
- Muhammad, Abdulkadir. 2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung: PT Citra Abadi.
- Nurbaiti, Siti. 2009. *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api)*. Jakarta: Universitas Trisakti.
- Purba, Hasim. 2005. *Hukum Pengangkutan di Laut*. Medan: Pusaka Bangsa.
- Purba, Radiks. 1998. *Asuransi Angkutan Laut*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Salim, Abbas. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Soekanto, Soerjono. 1984. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Sri, Andri. 2014. *Hukum Dagang*. Makassar: Mitra Wacana Media.
- Suherman. 2000. *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*. Bandung: Mandar Maju.

Sunggono, Bambang. 1997. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa. 1991. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, edisi kedua, cet 1. Jakarta: Balai Pustaka.

Utari, Siti. 1994. *Pengangkutan Laut*. Jakarta: Balai Pustaka.

Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.

2. Undang-undang

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt)

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan

Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 10 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Transportasi Di Kota Bandar Lampung

Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 22 tahun 2018 tentang Angkutan Orang dan Barang Di Kota Bandar Lampung

3. Sumber Lain

<http://artonang.blogspot.com>

<http://beritatrans.com/>

<http://dephub.go.id/>

<http://eprints.undip.ac.id/>

<http://kbbi.web.id>

<http://repository.usu.ac.id/>

<http://www.gresnews.com>

<http://www.kajianpustaka.com/>

<https://money.kompas.com>

<https://money.kompas.com/>