

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Hukum Perlindungan Konsumen

1. Pengertian Hukum Perlindungan Konsumen

Pembangunan dan perkembangan perekonomian pada umumnya dan khususnya di bidang perindustrian dan perdagangan nasional telah menghasilkan variasi barang dan/atau jasa yang dapat dikonsumsi, yang ditunjang dengan perkembangan zaman dan kemajuan teknologi. Kondisi yang demikian pada satu pihak mempunyai manfaat bagi konsumen karena kebutuhan konsumen akan barang dan/atau jasa yang diinginkan dapat terpenuhi sesuai dengan keinginan dan kemampuan konsumen.

Pelaku usaha tentu ingin meraih keuntungan yang besar tentunya dengan biaya produksi yang rendah. Sedangkan konsumen tentunya ingin mendapatkan sebuah pelayanan yang maksimal. Kedua belah pihak pasti akan berpegang teguh pada prinsip masing-masing untuk mendapatkan apa yang hendak dicapai atau diinginkan. Posisi konsumen pada dasarnya lebih lemah dari, posisi konsumen yang lemah ini menyebabkan pengusaha memiliki kecenderungan melecehkan hak-hak konsumen. Menurut David Oughton dan John Lowry dalam buku Abdul

Halim Barkatullah¹, posisi konsumen yang lemah ini didasarkan beberapa argumentasi, yaitu:

- a. Dalam masyarakat modern, menawarkan berbagai jenis produk baru dari hasil kemajuan teknologi dan manajemen. Barang-barang diproduksi secara massal.
- b. Terdapat perubahan – perubahan mendasar dalam pasar konsumen, dimana konsumen sering tidak mendapat posisi tawar untuk melakukan evaluasi yang memadai terhadap produk barang dan jasa yang diterimanya. Konsumen hampir – hampir tidak dapat diharapkan memahami sepenuhnya penggunaan produk – produk canggih yang tersedia.
- c. Metode pengiklanan modern melakukan disinformasi kepada konsumen dari pada memberikan informasi secara objektif.
- d. Pada dasarnya konsumen berada dalam posisi tawar yang tidak seimbang, karena kesulitan dalam memperoleh informasi yang memadai.
- e. Gagasan *paternalism* melatar belakangi lahirnya undang–undang perlindungan hukum bagi konsumen, dimana terdapat rasa tidak percaya terhadap kemampuan konsumen melindungi diri sendiri akibat resiko keuangan yang dapat diperkirakan atau resiko kerugian fisik.

Menurut Troelstrup dalam buku Abdul Halim Barkatullah², posisi tawar menawar yang lemah bagi konsumen disebabkan oleh:

- a. Terdapat lebih banyak produk, merk, dan cara penjualannya;

¹Abdul Halim Barkatullah, 2004, *Hukum Pengangkutan Darat dan Udara* Sinar Grafika, Bandung, hal. 45

² *Ibid* hal. 98

- b. Daya beli konsumen semakin meningkat;
- c. Lebih banyak merk yang beredar di pasaran, sehingga belum banyak diketahui oleh semua orang;
- d. Model – model produk lebih cepat berubah;
- e. Kemudahan transportasi dan komunikasi sehingga membuka akses yang lebih besar kepada bermacam – macam;
- f. Iklan yang menyesatkan;
- g. Wanprestasi oleh.

Lemahnya posisi tawar menawar dari konsumen menyebabkan hukum perlindungan konsumen menjadi penting. Sebagai bentuk perlindungan bagi konsumen dibentuklah Undang–Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

Perlindungan konsumen merupakan masalah bagi semua bangsa di dunia untuk dapat mewujudkannya. Mewujudkan perlindungan konsumen adalah mewujudkan hubungan berbagai dimensi yang satu sama lain mempunyai keterikatan dan saling ketergantungan antara konsumen, dan pemerintah³.

Penjelasan undang-undang perlindungan konsumen menyebutkan bahwa piranti hukum yang melindungi konsumen tidak dimaksudkan untuk mematikan usaha para tetapi justru sebaliknya. Sebab perlindungan konsumen dapat mendorong iklim berusaha yang sehat serta lahirnya perusahaan yang tangguh dalam menghadapi saingan melalui penyediaan barang dan/atau jasa yang berkualitas.

³ Wahyu Sasongko, 2007, *Ketentuan-Ketentuan Pokok Perlindungan Konsumen*, UNILA, Bandar Lampung, hal 176

Pasal 1 Angka 1 Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen menyatakan:

Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Pengertian mengenai perlindungan konsumen juga terdapat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 2001 tentang Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Perlindungan Konsumen. Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 2001 merupakan peraturan pelaksana dari Undang–Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Pengertian perlindungan konsumen juga terdapat dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen dengan yang terdapat Peraturan Pemerintahan Nomor 58 Tahun 2001 adalah sama, perlindungan konsumen adalah upaya untuk menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Perlindungan hukum terhadap konsumen adalah segala upaya hukum untuk menjamin adanya kepastian hukum dalam memberi perlindungan hukum kepada konsumen. Perlindungan hukum terhadap konsumen menjadi penting manakala hak konsumen dilanggar dan tidak memenuhi kewajibannya.

2. Tujuan Hukum Perlindungan Konsumen

Hukum perlindungan konsumen mempunyai tujuan untuk melindungi konsumen secara langsung dan pelaku usaha secara tidak langsung. Dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen disebutkan bahwa Perlindungan konsumen bertujuan:

- a. Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri;

- b. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkan dari akses negatif pemakaian barang dan/atau jasa;
- c. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan, dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen;
- d. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi;
- e. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi;
- f. Menumbuhkan kesadaran mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha;
- g. Meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.

Pasal 3 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen ini merupakan isi dari pembangunan nasional karena tujuan perlindungan konsumen yang ada merupakan sasaran akhir yang harus dicapai dalam pelaksanaan pembangunan di bidang hukum perlindungan konsumen. Dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen terdapat asas atau kaidah hukum perlindungan konsumen, agar tidak menyimpang dari tujuan perlindungan konsumen, yang menyebutkan bahwa: Perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum.

Lebih lanjut dalam penjelasan Pasal 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen menyebutkan bahwa perlindungan konsumen diselenggarakan sebagai usaha bersama berdasarkan 5 (lima) asas yang relevan dalam pembangunan nasional, yaitu:

1. Asas manfaat;

dimaksudkan untuk mengamanatkan bahwa segala upaya dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan secara keseluruhan.

2. Asas keadilan;

dimaksudkan agar partisipasi seluruh rakyat dapat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan kepada konsumen dan untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil.

3. Asas keseimbangan;

dimaksudkan untuk memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, dan pemerintah dalam arti materiil ataupun spiritual.

4. Asas keamanan dan keselamatan konsumen;

dimaksudkan untuk memberikan jaminan atas keamanan dan kenyamanan kepada penumpang dalam menggunakan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan.

5. Asas kepastian hukum;

dimaksudkan agar baik maupun konsumen dapat menuruti aturan hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen, serta negara menjamin kepastian hukum.

Kelima asas dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen bila diperhatikan substansinya dapat dikelompokkan menjadi tiga asas yang berlaku antara lain:

1. Asas kemanfaatan yang di dalamnya meliputi asas keamanan dan keselamatan konsumen ataupun penumpang.
2. Asas keadilan yang meliputi asas keseimbangan.
3. Asas kepastian hukum.

Dalam hukum ekonomi keadilan disejajarkan dengan asas keseimbangan, kemanfaatan disejajarkan dengan asas maksimalisasi dan kepastian hukum disejajarkan dengan asas efisiensi.

Adanya hukum perlindungan konsumen dengan Undang-Undang Perlindungan Konsumen menjamin kepada konsumen berupa kepastian hukum atas perlindungan konsumen. Hal tersebut dikarenakan kedudukan konsumen lebih lemah dibandingkan dengan pelaku usaha. Hukum perlindungan konsumen dapat dijadikan sarana pendidikan baik itu secara langsung maupun tidak langsung, baik bagi konsumen maupun sehingga apa yang menjadi tujuan hukum perlindungan konsumen dapat tercapai.

Berdasarkan uraian mengenai perlindungan konsumen di atas, konsumen berada di titik terlemah dalam proses tawar menawar dan penjualan baik itu barang maupun jasa. Konsumen sering kali tidak mengetahui permainan para yang kadang hanya ingin mementingkan usaha mereka sendiri tanpa memikirkan mengenai para konsumen yang akan menggunakan produk usaha mereka. Maka dari itu terbitlah Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen oleh pemerintah untuk melindungi masyarakat sebagai konsumen

dalam memilih dan menggunakan produk/jasa yang diberikan oleh para pelaku usaha.

B. Hukum Perjanjian

1. Pengertian Perjanjian

Perjanjian adalah satu bentuk peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau keduanya berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal. Sesuatu hal yang harus dilaksanakan dinamakan “prestasi”, yang dapat berupa:

- a. Menyerahkan suatu barang,
- b. Melakukan suatu perbuatan, atau
- c. Tidak melakukan suatu perbuatan

Perjanjian merupakan sumber terpenting yang melahirkan suatu perikatan. Memang perikatan itu paling banyak oleh suatu perjanjian, tetapi juga ada sumber-sumber lain yang melahirkan perikatan. Sumber-sumber lain ini tercakup dengan nama undang-undang. Jadi ada perikatan yang lahir dari “perjanjian” dan ada perikatan yang lahir dari “undang-undang”.

Perikatan adalah suatu hubungan hukum antara dua orang/pihak, dimana orang/pihak mempunyai hak untuk menuntut sesuatu hal dari pihak lain, sedangkan orang atau pihak lainnya diwajibkan memenuhi tuntutan itu.

Hubungan hukum di sini artinya hak orang atau pihak dijamin oleh hukum, yaitu apabila tuntutan tidak dipenuhi secara sukarela maka pihak debitur dapat dituntut dimuka pengadilan. Perikatan dapat lahir dari 2 hal yaitu dikarenakan suatu perjanjian dan undang-undang.

2. Bentuk Perjanjian

KUH perdata memberikan kebebasan kepada pihak-pihak apakah membuat kontrak secara tertulis atau lisan. Baik tertulis maupun lisan mengikat asalkan memenuhi syarat yang diatur dalam pasal 1320 KUHPdt. Jadi, kontrak tidak harus dibuat secara tertulis. Kontrak lisan di dalam bisnis disukai karena jika terjadi sengketa sulit dijadikan sebagai alat bukti. Pembuktian kontrak lisan dapat dilakukan dengan saksi-saksi. Para saksi adalah manusia yang tak luput dari lupa, sifat yang tidak jujur, atau meninggal dunia.

Namun terdapat beberapa macam kontrak tertentu yang wajib dibuat secara tertulis. Kewajiban demikian ditentukan dalam perundang-undang. Misalnya, transaksi atas tanah (jual beli, hibah, tukar, menukar, dan sebagainya) harus dibuat secara tertulis di hadapan Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT) sesuai dengan ketentuan hukum agraria yang berlaku.

Didalam bisnis tertentu terdapat kecenderungan untuk menggunakan apa saja yang dinamakan kontrak baku, berupa kontrak yang sebelumnya oleh pihak tertentu (perusahaan) telah menentukan secara sepihak sebagian isinya dengan maksud untuk dipergunakan secara berulang-ulang dengan berbagai pihak (konsumen perusahaan). Dalam kontrak standar biasanya sebagian besar isinya sudah ditetapkan oleh pihak perusahaan yang tidak membuka kemungkinan untuk dinegosiasikan lagi, dan sebagian lagi sengaja dikosongkan untuk memberikan kesempatan negoisasi dengan pihak konsumen, yang baru diisi setelah memperoleh kesepakatan.

C. Hukum Pengangkutan Niaga

1. Terjadinya perjanjian pengangkutan

Pengaturan mengenai pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor terdapat dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, selain itu juga diatur dalam Buku I Bab V Bagian 2 dan 3 Pasal 90 s/d Pasal 98 Kitab Undang - Undang Hukum Dagang (KUHD). Ketentuan yang terdapat dalam KUHD bersifat *Lex Generalis*, artinya berlaku umum untuk semua jenis pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor.

Untuk terjadinya pengangkutan terlebih dahulu diperlukan adanya perjanjian. Perjanjian pengangkutan orang tidak diatur secara jelas dalam undang - undang (UU). Namun secara umum perjanjian telah diatur dalam Bab I s/d Bab III Buku Ketiga Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt) yaitu tentang perikatan. Perjanjian menurut Pasal 1313 KUHPdt adalah sebagai berikut:”Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih”.

Adapun jenis perjanjian dikenal dengan adanya perjanjian sepihak dan perjanjian timbal balik. Perjanjian sepihak merupakan perjanjian dimana pihak yang satu mempunyai kewajiban dan pihak lain mempunyai hak. Sedangkan perjanjian dalam pengangkutan juga perlu adanya perjanjian, perjanjian dilakukan antara pihak pengangkut dan penumpang. Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik, dalam arti pengangkut mengikatkan diri untuk mengangkut penumpang sampai di tempat tujuan dengan selamat, sedangkan penumpang menyanggupi akan membayar biaya angkutan sebagai bentuk kontrak

prestasi yang diberikan oleh pengangkut. Kewajiban dan hak yang diberikan secara timbal balik sesuai dengan Pasal 186 UULLAJ, yang berbunyi: “Pengusaha angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang.”

Agar supaya perjanjian mengikat kedua belah pihak maka terlebih dahulu diperlukan adanya syarat sahnya perjanjian seperti tercantum dalam Pasal 1320 KUHPdt, antara lain:

Pengangkut dan penumpang sepakat mereka mengikatkan diri. Hal ini berarti baik pengangkut maupun penumpang mempunyai kemampuan yang bebas untuk mengikatkan diri. Kesepakatan ini dapat dilakukan secara tegas yaitu dengan tertulis ataupun lisan dan kesepakatan diam-diam. Kesepakatan ini dilakukan secara tulus, dalam arti kesepakatan ini terjadi bukan karena adanya suatu paksaan, ancaman, ataupun penipuan. Kesepakatan secara diam-diam ini cukup ditindak lanjuti dengan adanya suatu tindakan.

Hal dapat dibuktikan dalam praktek pengangkutan penumpang, pengangkut (dalam hal ini yang dilakukan oleh pengemudi) dan penumpang tidak perlu menyatakan secara lisan adanya persetujuan kehendak bahwa telah terjadi perjanjian pengangkutan. Penumpang cukup melakukan tindakan yaitu naik ke dalam angkutan dan pengangkut akan mengangkut penumpang sampai di tempat tujuan dengan selamat dan penumpang akan membayar biaya angkutan sesuai dengan tarif yang ditentukan.

Jika terjadi perjanjian yang didalamnya tidak terpenuhi syarat subyektif atau dengan kata lain perjanjian dilakukan oleh orang yang belum dewasa atau di

bawah curatele, maka perjanjian tetap sah, namun dapat dibatalkan oleh orang tua atau walinya. Misalnya saja yang terjadi pada praktek pengangkutan orang bahwa anak-anak dapat membuat perjanjian pengangkutan menurut kebiasaan yang berlaku di masyarakat. Perjanjian yang dibuat antara pengangkut dengan anak-anak tetap sah, selama tidak ada pembatalan yang dilakukan oleh orang tua atau walinya. Hal ini sesuai dengan tujuan yang tercantum dalam Pasal 3 UULLAJ dan fungsi pengangkutan itu sendiri yaitu memberikan nilai guna bagi semua lapisan masyarakat yang mempergunakan jasa pengangkutan.

Suatu sebab tertentu, perjanjian suatu sebab tertentu dan obyek perjanjian harus diketahui dengan jelas oleh kedua belah pihak. Kaitannya dengan perjanjian pengangkutan, maka obyek perjanjian atau prestasi di sini adalah pengangkut menyelenggarakan pengangkutan bagi penumpang dengan selamat sampai di tempat tujuan dan penumpang membayar ongkos angkutan pada waktu naik atau turun dari angkutan.

Suatu sebab yang halal, dalam arti bahwa pengangkutan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan tidak dilarang oleh UU, baik itu menyangkut tujuan dan fungsi pengangkutan itu sendiri.

Namun dalam praktek pengangkutan, khususnya pengangkutan orang dengan *travel* atau angkutan kota bahwa terjadinya perjanjian pengangkutan biasanya tidak harus dibuktikan dengan adanya karcis penumpang. Walaupun menurut Pasal 43 Ayat (2) UULLAJ menyatakan bahwa karcis penumpang merupakan bukti terjadinya pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan. Menurut Purwosutjipto, karcis penumpang atau dokumen angkutan bukanlah syarat mutlak

adanya perjanjian penangkutan, tidak adanya karcis penumpang perjanjian pengangkutan tidak akan batal.⁴

Mengenai kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan dianggap sebagai hukum perdata yang tidak tertulis, yaitu perbuatan yang memenuhi kriteria sebagai berikut:

- a. berupa kewajiban sebagaimana seharusnya pihak-pihak harus berbuat;
- b. tidak bertentangan dengan UU atau kepatutan;
- c. diterima oleh pihak-pihak karena adil dan masuk akal (logis);
- d. menuju pada akibat hukum yang dikehendaki oleh para pihak.⁵

Adapun contoh lain yang berlaku sebagai kebiasaan dalam praktek pengangkutan diantaranya adalah mengenai tempat pemberhentian angkutan. Dalam pasal 9 ayat (1) UULLAJ jo. Pasal 1 butir 11 PP No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan ditetapkan bahwa terminal merupakan sarana transportasi jalan untuk memuat dan menurunkan penumpang. Namun jika ada penumpang yang turun atau naik bukan di terminal maka hal itu dianggap naik dan turun di terminal dan biaya angkutan dibayar penuh.

Dengan ditentukannya kebiasaan yang berlaku dalam praktek pengangkutan dan telah terpenuhinya syarat sahnya suatu perjanjian, maka hal dianggap telah terjadi perjanjian pengangkutan. Mengenai segala akibat hukum yang timbul dari perjanjian yaitu kewajiban dan hak para pihak akan mengikat kedua belah pihak baik pengangkut maupun penumpang. Hal ini sejalan dengan bunyi Pasal 1338

⁴ Purwosutjipto, 1995, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, hal. 10.

⁵ Abdulkadir Muhammad ., 1991, *Hukum Pengangkutan darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hal. 86.

KUHPdt, dimana “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai UU bagi mereka yang membuatnya”.

Yang menjadi inti dalam suatu pengangkutan khususnya pengangkutan orang pengangkutannya adalah suatu perjanjian antara pengangkut dengan penumpang yang menggunakan suatu perjanjian timbal balik dalam bentuk karcis yang dibeli oleh penumpang sesuai dalam Pasal 43 Ayat (2) UULLAJ menyatakan bahwa karcis penumpang merupakan bukti terjadinya pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan.

2. Asas yang berlaku dalam pengangkutan

Asas hukum merupakan obyek kajian yang berupa landasan filosofis (fundamental form) dan menjadi dasar ketentuan mengenai penangkutan yang menyatakan kebenaran, keadilan dan kepatutan yang berlaku dalam pengangkutan. Asas yang berlaku dalam pengangkutan adalah asas yang bersifat publik dan asas yang bersifat perdata.

Pada dasarnya pengangkutan memang diperuntukkan bagi masyarakat pada umumnya, sehingga penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan bagi masyarakat luas. Hal ini sesuai dengan asas kepentingan umum. Demikian juga dengan asas keterpaduan, berdasarkan asas ini maka pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, menunjang dan saling mengisi intra maupun antar moda transportasi. Asas dimaksudkan bahwa pengangkutan dijadikan sebagai alat transportasi yang dapat menunjang bagi masyarakat dan negara agar terdapat keterpaduan intra maupun antar transportasi lain, baik darat, laut ataupun udara. Sedangkan asas lainnya

yang bersifat perdata merupakan landasan hukum yang hanya berlaku bagi para pihak yang telah membuat perjanjian pengangkutan yaitu pengangkut dan penumpang. Asas yang bersifat perdata ini didasarkan pada Pasal 186 UULLAJ yakni: Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang dan/atau pengirim barang.

Berdasarkan pasal, maka asas yang terdapat pada asas hukum perdata antara lain: asas konsensus, koordinatif, asas pelayanan berkala (melakukan pekerjaan), pembuktian dengan dokumentasi dan retensi. Dalam asas konsensus, pengangkutan orang tidak diisyaratkan dengan adanya perjanjian secara tertulis, cukup adanya kesepakatan para pihak, maka perjanjian sudah ada dan mengikat para pihak. Kesepakatan yang terjadi biasanya dilakukan secara diam-diam dan cukup ditindak lanjuti dengan suatu perbuatan.

Koordinasi, berdasarkan perjanjian pengangkutan kedudukan pengangkut dan penumpang adalah sejajar dan bersifat koordinasi artinya pengangkut bukan bawahan penumpang dan penumpang bukan atasan pengangkut. Asas pelayanan berkala, hal ini berarti bahwa masing-masing pihak. Yaitu pengangkut dan penumpang hanya terikat pada perjanjian pengangkutan yang mereka buat, sampai penumpang tiba di tempat tujuan dengan selamat. Setelah terjadi pembayaran yang dilakukan saat penumpang turun, maka kesepakatan yang mereka buat secara hukum gugur. Dengan demikian perjanjian pengangkutan terjadi hanya kadang kala saja, yaitu pada waktu penumpang membutuhkan jasa angkutan maka akan terjadi kesepakatan pengangkut. Dan pengangkut akan melakukan pekerjaan yaitu mengangkut penumpang sampai di tempat tujuan dengan selamat.

Asas pembuktian dokumen, setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen. Dokumen merupakan tanda bukti adanya perjanjian pengangkutan, kecuali jika ditentukan kebiasaan yang berlaku umum. Misalnya yang terjadi pada angkutan umum *travel* dimana untuk tanda bukti adanya perjanjian tidak diterbitkan karcis penumpang.

Asas retensi yaitu bahwa pengangkut tidak mempunyai hak untuk menahan barang angkutan bila penerima tidak membayar angkutan. Asas ini tidak berlaku pada pengangkutan orang karena tidak sesuai dengan fungsi dan tujuan pengangkutan itu sendiri. Berdasarkan penjelasan asas yang bersifat perdata merupakan asas hukum yang berlaku umum pada pengangkutan, kecuali ditentukan lain. Dimana dalam pengangkutan dikenal juga kebiasaan yang berlaku, khususnya pada angkutan penumpang dan kebiasaan itu dianggap sebagai hukum perdata tidak tertulis.

Dalam asas hukum yang berupa kajian filosofis, pengangkutan itu memang diperuntukan bagi masyarakat umum, sehingga harus mengutamakan pelayanan dan keamanan yang berdasarkan asas keterpaduan dimana kedudukan antara pengangkut dan penumpang itu sejajar dan bersifat koordinasi.

Namun, yang dapat menjadi bukti pengangkutan dalam setiap pengangkut adalah tanda bukti dokumen berupa sebuah karcis yang diberikan setelah penumpang membayar biaya atau premi yang diberikan pengangkut. Dan pengangkut tidak berhak menahan barang angkutan bila penumpang tidak membayar angkutan.

3. Para pihak dan hubungan hukum dalam perjanjian pengangkutan dengan angkutan umum

Sebelum membicarakan mengenai hubungan hukum, maka terlebih dahulu perlu diketahui para pihak yang terkait dalam pengangkutan. Mengenai para pihak ini dapat dikemukakan bahwa ada tiga pihak yang terkait, yaitu pengusaha angkutan, pengemudi dan penumpang. Pada dasarnya perjanjian pengangkutan terjadi antara pengusaha angkutan dengan penumpang. Berdasarkan Buku I Bab V bagian Ketiga KUHD tentang pengangkutan darat dan perairan darat, yang dimaksud dengan pengangkut adalah bukanlah sopir pada mobil atau nahkoda pada kapal, tetapi majikan dari sopir atau nahkoda yang menjadi pihak dalam perjanjian pengangkutan.⁶

Ketentuan dalam KUHD dapat ditemukan pada Pasal 91 jo. Pasal 96 KUHD, bahwa yang dimaksud dengan pengangkut pada angkutan penumpang adalah pengusaha angkutan yang mengikat sendiri untuk menyelenggarakan pengangkutan. Menurut Purwosutjipto, pengusaha angkutan merupakan orang yang bersedia menyelenggarakan seluruh pengangkutan dengan jumlah uang angkutan yang dibayar sekaligus untuk semuanya, tanpa mengikat diri untuk melakukan pengangkutan itu sendiri.⁷ Istilah menyelenggarakan angkutan berarti pengangkutan itu dapat dilakukan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan oleh orang lain atas perintahnya.⁸

⁶ Purwosutjipto, *Op.Cit.*, hal.28.

⁷ *Ibid.*, hal. 20.

⁸ *Ibid.*, hal. 2.

Sedangkan Perusahaan Angkutan Umum berdasarkan Pasal 1 Ayat (21) UULLAJ adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum. Ini dimaksudkan bahwa pengangkut harus merupakan badan hukum yang berbentuk perusahaan bukan merupakan usaha perseorangan hal ini merupakan ketentuan yang berbeda dari UULLAJ yang lama dimana kepemilikan terhadap usaha angkutan umum bisa dimiliki perseorangan.

Pada umumnya pengangkutan penumpang dengan angkutan umum *travel* ini kebanyakan diselenggarakan oleh pengusaha angkutan yang tidak berstatus badan hukum melainkan dimiliki pengusaha secara perseorangan. Hal ini tentunya untuk saat ini dianggap melanggar.

Pihak lain yang terkait dalam pengangkutan yaitu pengemudi. Adapun pengemudi menurut Pasal 1 Ayat (23) UULLAJ, Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi. Pengertian lainnya terdapat dalam Butir 12 PP No. 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi adalah “Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor.” Untuk menjadi pengemudi, seseorang harus memiliki surat izin mengemudi atau SIM yang diperoleh setelah melakukan ujian mengemudi. SIM merupakan bukti kecakapan dan keabsahan bagi pengemudi untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan seperti telah diatur dalam Bab VIII tentang Pengemudi dalam UULLAJ. Adapun pengemudi dalam hal ini merupakan pihak yang menjalankan pengangkutan yang terikat dalam perjanjian kerja dengan pengusaha angkutan.

Di sini pengemudi merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan atas perintah pengusaha angkutan dengan imbalan gaji atau upah. Jika pegemudi di sini merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut. Dengan demikian maka penumpang merupakan individu atau perorangan yang berstatus sebagai subyek hukum yang memiliki hak dan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan, yaitu penumpang berhak mendapatkan pelayanan jasa angkutan dengan selamat sampai di tempat tujuan, serta berkewajiban membayar ongkos angkutan.

Setelah mengetahui para pihak yang terkait dengan pengangkutan penumpang, maka selanjutnya dapat dikemukakan mengenai hubungan hukum yang terjadi antara pihak pengusaha angkutan dengan pengemudi dan pengangkut dengan penumpang.

Hubungan hukum yang terjadi antara pengangkut dan pengemudi ini berdasarkan perjanjian kerja yang diatur dalam UU Ketenagakerjaan dan dalam Pasal 1601 buku ketiga bab VII bagian kesatu KUHPdt. Adapun perjanjian kerja menurut KUHPdt yaitu perjanjian antara pihak yang satu (pengemudi) mengikatkan dirinya dibawah perintah majikan (pengusaha angkutan) untuk suatu waktu melakukan pekerjaan atau melaksanakan pengangkutan.

Sedangkan dalam UU Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan disebutkan dalam Pasal 1 Ayat (14) bahwa: “Perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak”.

Adapun sifat dari perjanjian kerja yang terjadi diantara pengusaha angkutan dan pengemudi adalah hubungan yang bersifat subordinasi atau bertingkat dan pemberi kuasa. Subordinasi berarti bahwa pengusaha angkutan mengikatkan dirinya untuk menyediakan jasa angkutan dan berkewajiban membayar upah bagi pengemudi. Namun adakalanya hubungan yang terjadi adalah pemberian kuasa, maksudnya bahwa pengemudi diberikan kuasa oleh pengangkut untuk melakukan kegiatan pengangkutan, yaitu mengangkut penumpang yang mempergunakan jasa angkutan dan pengemudi akan menyetorkan sejumlah uang yang telah ditetapkan oleh pengusaha angkutan setiap harinya.

Sedangkan berdasarkan perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai hubungan hukum yang sejajar atau koordinasi dengan pengangkut. Hal ini berarti bahwa penumpang bukanlah bawahan pengangkut dan pengangkut bukan atasan penumpang, demikian sebaliknya. Penumpang merupakan pihak yang bebas untuk mempergunakan jasa angkutan sesuai dengan kebutuhannya, sedangkan pengangkut merupakan pihak yang menyelenggarakan pengangkutan.

4. Hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian pengangkutan

Perjanjian yang dibuat para pihak dalam pengangkutan orang menimbulkan hak dan kewajiban yang diberikan secara timbal balik antara pengangkut dan pengemudi dan pengangkut dengan penumpang.

Kewajiban pengusaha angkutan pada pengemudi ini didasarkan pada perjanjian kerja, dimana pengusaha angkutan mempunyai kewajiban untuk menyediakan jasa angkutan dan fasilitas yang akan dipergunakan oleh pengemudi untuk mengangkut penumpang serta berkewajiban membayar upah. Sedangkan

pengusaha angkutan berhak mendapatkan uang angkutan dan berhak memerintahkan pengemudi untuk menyelenggarakan pengangkutan. Secara umum tentang kewajiban majikan dan buruh atau pengusaha dengan angkutan dengan pengemudi diatur dalam Pasal 1602 dan Pasal 1603 KUHPdt.

Dengan demikian pengusaha angkutan mempunyai kewajiban untuk menjamin keselamatan baik dari awak kendaraan maupun pengguna jasa angkutan itu. Kewajiban mengasuransikan awak kendaraan maupun penumpang pengguna jasa angkutan sebagai langkah represif jika terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan. Akan tetapi sebenarnya langkah preventif juga harus dilakukan oleh pengusaha angkutan seperti memelihara dan menjaga fasilitas dan kelalaian armada angkutan, agar dapat dipergunakan oleh penumpang dan untuk menghindari terjadinya resiko kerugian atas pemakaian jasa angkutan bagi penumpang maupun pihak ketiga. Fasilitas dan kelaikan berkaitan dengan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan, termasuk pemenuhan terhadap syarat ambang batas gas emisi, kebisingan, dan sebagainya, karena pemeliharaan fasilitas dan kelaikan armada angkutan ini erat kaitannya dengan kenyamanan bagi penumpang dalam mempergunakan jasa angkutan. Hal ini sesuai dengan bunyi dari Pasal 48 UULLAJ Ayat (1) sampai (3).

Sedangkan mengenai kenyamanan dan keamanan penumpang dalam mempergunakan fasilitas angkutan dapat ditegaskan pada Pasal 34 UULLAJ, yang menyatakan bahwa “Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan kendaraan bermotor untuk penumpang.”

Dengan adanya penegasan dalam pasal, maka dapat diketahui dalam pengangkutan orang wajib mempergunakan kendaraan khusus penumpang baik

yang bermotor (Bus, mobil penumpang, sepeda motor) maupun tidak bermotor yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan (Pasal 1 Ayat (9) UULLAJ) seperti delman dan becak.

Dengan demikian tidak diperkenankan bagi pengangkut untuk mengangkut penumpang dengan menggunakan alat pengangkutan barang, kecuali telah memenuhi persyaratan untuk mengangkut penumpang. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 66 Keputusan Menteri Perhubungan No. KM/84/1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Jalan di Jalan dengan Kendaraan Bermotor yang intinya menyatakan bahwa mobil penumpang umum harus dilengkapi dengan ruang bagasi tersendiri atau barang milik penumpang dapat disimpan dalam tempat khusus yang disediakan dengan tidak mengganggu kenyamanan penumpang. Dalam melakukan penyelenggaraan pengangkutan ini, pengangkut juga harus memperhatikan mengenai tata cara mengangkut dan batas maksimum penumpang yang akan diangkut.

Pasal-pasal di atas terkait dengan adanya kewajiban bagi pengemudi angkutan untuk menjaga dan memelihara penumpang sampai ditempat tujuan dengan selamat. Yang dimaksud menjaga dan memelihara penumpang yang diangkut adalah bahwa pengemudi dalam menjalankan tugasnya dapat mempertimbangkan keselamatan dan keamanan serta kenyamanan penumpang sehingga tujuan pengangkutan terlaksana dengan baik. Selamat dimaksudkan agar pada saat terjadi proses pengangkutan sampai ditempat tujuan, penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya yang mengakibatkan luka, sakit atau meninggal dunia. Sedangkan kewanibhungan dan kenyamanan yang dimaksud adalah, bahwa dalam menyelenggarakan pengangkutan, penumpang tidak merasa khawatir dalam

mempergunakan fasilitas dan penyelenggaraan jasa angkutan umum. Serta Pasal 187 UULLAJ yang mencantumkan kewajiban pengangkut untuk mengembalikan biaya angkutan jika terjadi pembatalan dalam proses pengangkutan.

Dengan mentaati perjanjian pengangkutan, maka pengangkut harus beritikad baik dalam menyelenggarakan pengangkutan dari mulai diangkutnya penumpang sampai diturunkannya penumpang. Dan sudah selayaknya apabila kewajiban-kewajiban dapat dipenuhi baik oleh pengusaha angkutan dan pengemudi. Agar dalam menyelenggarakan pengangkutan, penumpang mendapat pelayanan yang sesuai dengan tujuan dan fungsi dari pengangkutan itu sendiri, yaitu dapat memberikan nilai guna bagi masyarakat yang mempergunakan jasa angkutan umum dengan selamat sampai ditempat tujuan tanpa menimbulkan kerugian, baik kerugian materiil maupun kerugian imateriil bagi penumpang.

Terkadang dalam mengemudikan kendaraan banyak hal yang tidak diinginkan saat mengemudi, yakni terjadinya kecelakaan. 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. (Pasal 1 Ayat (24) UULLAJ).

Disebutkan dalam Pasal 231 UULLAJ bahwa Pengemudi Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas, wajib:

- a. menghentikan Kendaraan yang dikemudikannya;
- b. memberikan pertolongan kepada korban;
- c. melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat; dan
- d. memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.

Berdasarkan pasal maka setiap pengemudi sesudah terjadinya kecelakaan karena suatu peristiwa yang melibatkan kendaraannya diharuskan untuk menghentikan kendaraannya, apabila dalam peristiwa mengakibatkan penumpang atau pihak ketiga meninggal, luka, atau menderita kerugian. Dan berusaha agar korban kecelakaan itu segera mendapat pertolongan, dan langkah berikutnya adalah melaporkan kejadian kepada pihak Kepolisian serta diwajibkan kepadanya untuk memberikan keterangan yang sebenar-benarnya mengenai peristiwa kecelakaan yang terjadi.

Tanggung jawab pengangkut dipertegas dalam Pasal 14 PP No. 17 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan dan Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, yang menyatakan bahwa:

Pembayaran ganti kerugian pertanggungjawaban berdasarkan PP ini tidak mengurangi tanggung jawab pengangkut dan/atau pihak yang dapat dipersalahkan menurut hukum pidana, perdata atau perjanjian internasional yang bersangkutan dengan kecelakaan yang terjadi.

Bahwasanya pada saat terjadinya proses pengangkutan, penumpang mengalami sakit, luka yang disebabkan pemakaian fasilitas jasa angkutan atau pun terjadinya kelalaian pengangkut dalam mengemudikan angkutan, maka pengangkut bertanggung jawab atas kerugian, baik kerugian secara materiil atau secara nyata yang dialami penumpang maupun kerugian yang secara immateriil dan kerugian merupakan akibat langsung dari peristiwa yang terjadi dalam penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut.

Dengan demikian sudah sepatutnya pengusaha angkutan dibebankan tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang diderita penumpang yang timbul karena pemakaian jasa angkutan umum, karena dalam pelaksanaan pengangkutan keselamatan penumpang pada dasarnya dalam tanggung jawab pengusaha angkutan. Dengan adanya beban tanggung jawab ini, pengangkut diharapkan supaya berhati-hati dalam menyelenggarakan pengangkutan.

Dalam perjanjian ada beberapa hal yang bukan tanggung jawab pengangkut, artinya apabila timbul kerugian pengangkut dibebaskan dari pembayaran ganti rugi. Beberapa hal antara lain:

- a. keadaan memaksa;
- b. cacat pada barang penumpang itu sendiri;
- c. kesalahan atau kelalaian penumpang itu sendiri.

Ketiga hal ini diakui dalam UU maupun doktrin ilmu hukum, diluar hal pengangkut tetap bertanggung jawab.⁹

Mengenai tanggung jawab pengangkut atau pengusaha angkutan tidak hanya terbatas pada tanggung jawab terhadap penumpang, tapi juga bertanggung jawab terhadap kelalaian buruhnya (pengemudi) dalam menjalankan pengangkutan. Hal ini sesuai dengan Pasal 1367 KUHPdt dan Pasal 523 KUHD. Adapun bunyi Pasal 1367 KUHPdt Ayat (1) adalah “Setiap orang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kerugian dari perbuatan orang yang menjadi tanggungannya....”. Sedangkan Pasal 523 KUHD berbunyi bahwa “Si pengangkut

⁹ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hal. 66.

harus menanggung segala perbuatan dari mereka yang dipekerjakannya dan segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan.”

Berdasarkan kedua pasal, pengangkut tetap mempunyai tanggung jawab terhadap buruhnya apabila terjadi suatu peristiwa yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang maupun pihak ketiga. Ini berarti pengangkut tidak dapat membebaskan dirinya dari kerugian yang disebabkan kelalaian buruhnya dan bertanggung jawab terhadap untuk membayar kerugian yang dialami oleh penumpang.

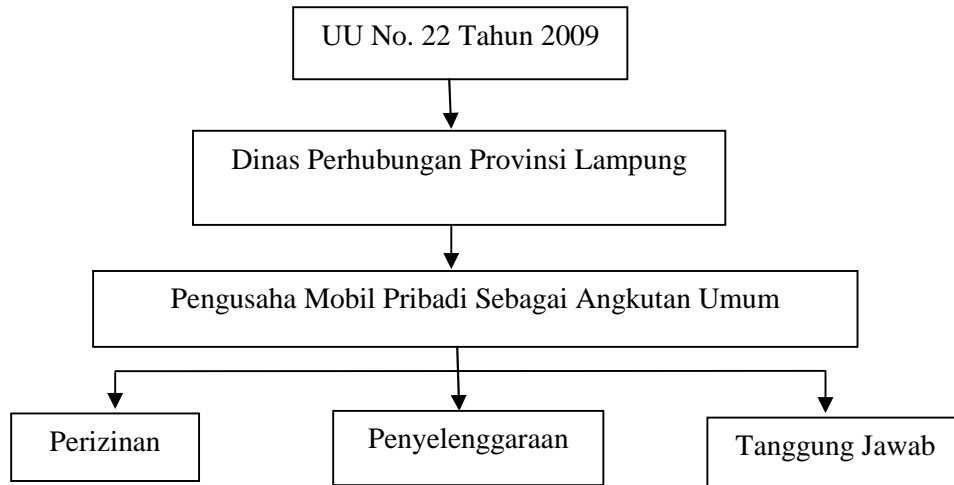
Mengenai tanggung jawab ini pada hukum pengangkutan di Indonesia dikenal adanya prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan tanggung jawab dari praduga. Tanggung jawab karena kesalahan (*Fault Liability*). Menurut prinsip ini setiap pengangkut bertanggung jawab membayar segala kerugian secara materi yang timbul akibat kesalahan atau kelalaian pengangkut. Jadi beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip seperti disebutkan dalam Pasal 192 Ayat (4) yakni: “Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.” Prinsip tanggung jawab ini juga diatur secara umum (*lex generalis*) pada Pasal 1365 KUHPdt. Dimana pasal-pasal menyatakan bahwa pengemudi dan pengusaha angkutan bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang atas kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

Tanggung jawab karena praduga (*presumption Liability*), menurut prinsip ini pengangkut selalu dianggap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari penyelenggaraan pengangkutan. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian

yang diderita penumpang dan/atau pihak ketiga, yang timbul karena kelalaian atau kesalahan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor dimana hal menegaskan tanggung jawab pengangkut ini mulai berjalan pada saat penumpang naik ke angkutan sampai diturunkannya penumpang dari angkutan. Untuk itu dalam penanggung kerugian biasanya antara pengusaha angkutan dan pengemudi sama-sama bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang. Akan tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia akan dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi. Yang dimaksud “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian dan telah berupaya untuk melakukan tindakan untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian itu tidak dapat dihindari. Pada prinsip ini beban pembuktian beban pembuktian diletakkan pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut. Mengenai prinsip tanggung jawab praduga adalah pengecualian. Maksudnya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah atau lalai maka ia akan dibebaskan dari tanggung jawab. Prinsip ini terkandung dalam Pasal 234 Ayat (3) UULLAJ. Yang dimaksud dengan “keadaan memaksa” dalam pasal ini seperti diatur dalam Penjelasan Pasal 234 Ayat (3) bahwa yang termasuk keadaan memaksa adalah keadaan yang secara teknis tidak mungkin dielakkan oleh Pengemudi, seperti gerakan orang dan/atau hewan secara tiba-tiba. Sehingga dengan keadaan pihak penumpang mengalami kerugian.

D. Kerangka Pikir

Untuk memperjelas dari pembahasan penelitian ini, maka penulis membuat kerangka pikir sebagai berikut:



Keterangan:

UU No. 22 Tahun 2009 memberi kewenangan kepada Dinas Perhubungan Provinsi Lampung untuk mengawasi, melakukan penyelidikan atau pemeriksaan dan memutus perkara pelanggaran yang dilakukan oleh para *travel* resmi ataupun gelap, juga melakukan penilaian terhadap perjanjian yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek persaingan usaha tidak sehat. Pengusaha mobil pribadi sebagai angkutan umum enggan untuk mendaftarkan usaha yang dijalankan kepada Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dikarenakan haruslah memiliki beberapa prosedur yang tidak dapat para mobil pribadi sebagai angkutan umum ini penuhi. Berdasarkan hal tersebut jika mobil pribadi sebagai angkutan umum melakukan kegiatan usahanya, maka para penumpang yang menggunakan jasa angkutan itu tidaklah dilindungi oleh perusahaan jasa asuransi dan tidak dilindungi secara hukum oleh undang-undang. Terdapat perbedaan secara signifikan antara tanggung jawab pengusaha *travel* resmi dengan *travel* ilegal. Dimana pengusaha

travel resmi memberikan perjanjian pengangkutan berupa akta perjanjian berupa tiket, sedangkan mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum hanya memberikan perjanjian secara lisan antara dengan penumpang yang akan menggunakan jasa angkutannya. Penelitian ini mengkaji tentang secara menyeluruh terkait permasalahan dalam perizinan yang membuat para mobil pribadi sebagai angkutan umum tidak dapat melegalkan usahanya serta status kendaraan tersebut dalam penyelenggaraannya. Dimana setelah melihat kedua aspek tersebut, terakhir penulis ingin memberikan perbedaan signifikan yang telah disebut di atas terkait tanggung jawab mengenai perlindungan penumpang yang menggunakan usaha mobil pribadi sebagai angkutan umum.