

|  |           |
|--|-----------|
| 4.2.2. Upaya Pengguna Jasa Angkutan Umum dalam Mendapatkan Perlindungan Hukum dan Ganti Rugi.....        | 49        |
| 4.2.3. Perlindungan Hukum Sesuai Dengan Undang-undang No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen..... | 56        |
| <b>BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....</b>  | <b>65</b> |
| A. Simpulan.....   | 65        |
| B. Saran .....   | 67        |

## DAFTAR PUSTAKA

## LAMPIRAN

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Dengan menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Untuk itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai Pengganti Undang-undang No. 14 Tahun 1992, serta Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan

yang masih tetap berlaku meskipun Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-undang No. 14 Tahun 2003 dikarenakan disebutkan dalam Pasal 324 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 bahwa: Pada saat Undang-Undang 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. Dalam Pasal 2 dan Pasal 3 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ( UULLAJ) mengatur asas dan tujuan pengangkutan.

Adapun Asas penyelenggaraan lalu lintas adalah diatur dalam Pasal 2 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan: asas transparan, asas akuntabel, asas berkelanjutan, asas partisipatif, asas bermanfaat, asas efisien dan efektif, asas seimbang, asas terpadu, dan asas mandiri. Sedangkan Pasal 3 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan mengenai tujuan dari 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, terwujudnya, etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Demikian juga dalam Paragraf 9 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tentang Tata Cara Berlalu Lintas bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum serta Pasal 141 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

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. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/ atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan baik untuk angkutan orang maupun barang. Karena pengangkutan di sini merupakan pengangkutan orang maka pengguna jasa untuk selanjutnya disebut penumpang. Sedangkan pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang. Pengertian lainnya adalah menurut Pasal 1 ayat (22) Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang disebut dengan Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum. Sedangkan yang disebut pengangkut dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini dipersamakan dengan pengertian Perusahaan Angkutan Umum yakni di sebutkan dalam Pasal 1 ayat 21 yang berbunyi: Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Lalu lintas dan Angkutan Jalan ketika pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda di atur dalam *Werverkeersordonnantie*” (Staatsblad 1933 Nomor 86). Perkembangan selanjutnya *Werverkeersordonnantie* tidak sesuai lagi dengan tuntutan dan diubah lagi dalam Staatsblad 1940 No. 72. Kemudian *Weverordinantie* diubah lagi setelah Indonesia tepatnya pada Tahun 1951 dengan Undang-undang No. 3 Tahun 1951 Tentang Perubahan Dan Tambahan Undang Undang Lalu Lintas Jalan (*Wegverkeersordonnantie*, Staatsblad 1933 no. 86).

Kemudian Selang 15 Tahun kemudian dari berlakunya Undang-undang No 15 Tahun 1951 Pemerintah Indonesia mengatur lagi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kedalam Undang-Undang yang baru serta Mencabut peraturan sebelumnya Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Maka lahirnya Undang-undang No. 3 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang pada waktu itu atas persetujuan bersama antara Presiden Soekarno dengan DPR GR (Dewan Perwakilan Rakyat Gotong Royong).Undang-Undang No 3 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya ini bahwa adalah Undang-Undang pertama yang Mengatur Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia setelah Indonesia Merdeka.

Seiring dengan perkembangan zaman dan IPTEK pada 27 Tahun Kemudian diatur kembali Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia dengan Undang-Undang yang baru yaitu Undang-Undang No 14 Tahun 1992. Ada hal yang menarik dari Undang-undang No 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini bahwa Undang-Undang ini sempat ditangguhkan selama setahun melalui PERPU No 1 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang disahkan menjadi Undang-Undang No 22 Tahun 1992 Tentan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selanjutnya Undang-Undang mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkahir kali ditur di Indonesia dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Jalan dengan semangat reformasi dan semangat perubahan.

Untuk itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai Pengganti Undang-undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, 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 2003 dikarenakan disebutkan dalam Pasal 324 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 bahwa : Pada saat Undang-Undang 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 dan terdapat di bagian buku ketiga Tentang perikatan pada Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (BW).

Dalam Pasal 2 dan Pasal 3 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (yang selanjutnya disingkat dengan (UULLAJ) mengatur asas dan tujuan pengangkutan. Adapun Asas penyelenggaraan lalu lintas adalah diatur dalam Pasal 2 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) yakni :

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan:

- a. asas transparan;
- b. asas akuntabel;
- c. asas berkelanjutan;
- d. asas partisipatif;
- e. asas bermanfaat;

- f. asas efisien dan efektif;
- g. asas seimbang;
- h. asas terpadu; dan
- i. asas mandiri.

Sedangkan Pasal 3 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) menyebutkan mengenai tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni :

- a. 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;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Demikian juga dalam Pasal 9 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) Tentang Tata Cara Berlalu Lintas bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum serta Pasal 141 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) Tentang standar pelayanan angkutan orang:

- a. keamanan;
- b. keselamatan;
- c. keterjangkauan;
- d. kesejahteraan; dan
- e. keteraturan.



Standart minimal sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan. Ketentuan lebih lanjut mengenai standart pelayanan minimal sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana Lalu Lintas Angguktan Jalan.<sup>1</sup>

Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan baik untuk angkutan orang maupun barang. Karena pengangkutan di sini merupakan pengangkutan orang maka pengguna jasa untuk selanjutnya disebut penumpang. Sedangkan pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dan/ atau penumpang.

Pengertian lainnya adalah menurut Pasal 1 ayat 22 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ), yang disebut dengan Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum. Sedangkan yang disebut pengangkut dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) ini dipersamakan dengan pengertian Perusahaan Angkutan Umum yakni di sebutkan dalam Pasal 1 ayat 21 yang berbunyi : Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Dengan berlakunya UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut 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

---

<sup>1</sup> UULLAJ, Surabaya. Kesindo Utama, 2013, hal. 7

operasional kegiatan penyelenggaraan pengangkutan dilakukan oleh pengemudi atau sopir angkutan dimana pengemudi merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah pengusaha 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 tersebut 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.<sup>2</sup>

Perlindungan hukum bagi penumpang adalah suatu masalah yang besar dengan persaingan global yang terus berkembang sehingga perlindungan hukum sangat dibutuhkan dalam persaingan global. Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 192 ayat (1) menjelaskan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang. Dilihat dari aspek perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan, keadaan demikian sangat tidak ideal dan dalam praktek merugikan bagi konsumen, karena pada tiap kecelakaan alat angkutan darat tidak pernah terdengar dipermasalahkan tanggung jawab pengusaha kendaraan angkutan umum.

---

<sup>2</sup> [http://www.lawskripsi.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=7&Itemid=7](http://www.lawskripsi.com/index.php?option=com_content&view=article&id=7&Itemid=7)



Perlindungan hukum bagi penumpang angkutan umum di darat telah di atur dalam Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan tersebut yang menjadi pedoman untuk melindungi kepentingan penumpang jika hak nya ada yang dilanggar oleh penyedia jasa angkutan umum. Seperti pada Pasal 234 ayat (1) Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang secara garis besar menjelaskan bahwa pihak penyedia jasa angkutan umum wajib bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang yang diakibatkan oleh kelalaian pengemudi. Pada prinsip-prinsip tanggung jawab ada salah satu disebutkan dimana prinsip tersebut di jelaskan pada Pasal 24 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan bahwa pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian bukan timbul karena kesalahannya.<sup>3</sup>

Tabel kasus kecelakaan di kota Medan Tahun 2011-2014

| <b>No.</b> | <b>Tahun</b> | <b>Kasus</b> | <b>Korban Jiwa</b> |
|------------|--------------|--------------|--------------------|
| 1.         | 2011         | 7.534        | 2.481              |
| 2.         | 2012         | 1.702        | 298                |
| 3.         | 2013         | 4.954        | 11.486             |
| 4.         | 2014         | 6.018        | 8.904              |

<sup>3</sup> R. Subekti, *Pengangkutan & hukum Pengangkutan darat*, Universitas Diponegoro:1980

Berdasarkan tabel di atas tingkat kasus kecelakaan angkutan umum dari tahun ke tahun makin bertambah. Pada Tahun 2011 telah terjadi 7.534 kasus kecelakaan yang memakan 2.481 korban jiwa, diantaranya 1027 jiwa mengalami luka ringan, 590 jiwa luka berat dan 864 jiwa meninggal dunia. Pada tahun 2012 telah terjadi 1.702 kasus kecelakaan angkutan yang memakan korban jiwa sebanyak 298 jiwa, diantaranya 163 jiwa yang mengalami luka ringan, 62 jiwa luka berat dan 73 jiwa yang meninggal dunia. Pada tahun 2012 ini merupakan nominal yang paling kecil pada tabel kecelakaan angkutan umum. Pada Tahun 2013 telah terjadi 4.954 kasus kecelakaan yang memakan 11.486 korban jiwa yang diantaranya 1.931 jiwa meninggal dunia, 2.792 jiwa luka berat dan 6.763 jiwa luka ringan. Untuk tahun 2014 jumlah kasus kecelakaan sebesar 6.018 kasus yang memakan korban jiwa sebanyak 8.904 korban, yang diantaranya luka berat sebanyak 2.555 jiwa, luka ringan 4.676 jiwa dan 1.673 jiwa yang meninggal dunia. Maka hal ini menunjukkan kurangnya perhatian terhadap keselamatan pengguna angkutan umum yang mengakibatkan peningkatan kecelakaan angkutan umum. Berdasarkan data di atas perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan angkutan umum mendapat perlindungan hukum yaitu biaya santunan ganti rugi sesuai dengan yang telah ditetapkan oleh Jasa Raharja selaku pihak Asuransi yang bekerja sama dengan CV/PT penyedia jasa angkutan umum.

## **1.2. Identifikasi Masalah**

Angkutan umum merupakan salah satu bagian terpenting bagi masyarakat di suatu negara. Adanya angkutan umum agar dapat mempermudah dan memperlancar transportasi yang merupakan sarana yang mempengaruhi pembangunan suatu negara agar negara tersebut makmur dan berkembang.

Berdasarkan pemaparan masalah dalam pembahasan yang ada di dalam skripsi ini, dapat diidentifikasi beberapa masalah:

1. Bentuk perlindungan hukum yang di terima oleh penumpang angkutan umum sesuai dengan Undang-undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan.

### **1.3. Pembatasan Masalah**

Adapun pembatasan masalah dalam penulisan skripsi ini yang bertujuan agar tidak terjadinya perluasan permasalahan yang akan di bahas yaitu perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan umum berdasarkan pada Undang-Undang NO.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### **1.4. Perumusan Masalah**

Adapun perumusan masalah yang penulis teliti untuk mengetahui lebih dalam lagi mengenai **“Bagaimana perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan umum berdasarkan undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”**

### **1.5. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Ketika melakukan suatu penelitian, maka pada umumnya terdapat suatu tujuan dan manfaat dari penelitian sesuai dengan pokok permasalahan yang telah penulis paparkan di atas, sama halnya dengan tujuan penulisan skripsi ini juga mempunyai tujuan dan manfaat yang ingin dicapai didalam pembahasan. Adapun uraian tujuan dan manfaat penelitian adalah:

#### **1.5.1. Tujuan Penelitian**

Sehubungan dengan penulisan skripsi ini, adapun tujuan penulis adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana kedudukan hukum pengguna jasa (penumpang) angkutan umum.
2. Untuk mengetahui hal-hal apa saja yang dapat menyebabkan kerugian bagi pengguna jasa (penumpang) melalui angkutan umum akibat kesalahan dari pihak pengangkut dan bagaimana tanggung jawab pihak pengangkut terhadap kesalahan yang mengakibatkan kerugian bagi pengguna jasa (penumpang) angkutan umum.
3. Untuk mengetahui bagaimana perlindungan hukum terhadap pengguna jasa (penumpang) angkutan umum sebagai konsumen fasilitas publik transportasi berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 2009.
4. Untuk mengetahui upaya pengguna jasa angkutan umum dalam mendapatkan perlindungan hukum
5. Untuk memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Universitas Medan Area (UMA), yang dimana hal ini adalah merupakan kewajiban bagi setiap mahasiswa yang akan menyelesaikan studinya sebagai tugas akhir.

#### **1.5.2. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian yang di lakukan oleh penulis ini adalah sebagai berikut:

1. Secara teoritis, untuk menambah pengetahuan penulis Tentang bagaimana perlindungan hukum bagi pengguna jasa (penumpang) angkutan umum berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 2009.