

# Jurist-Diction

Volume 3 No. 4, Juli 2020

## Suroboyo Bus Sebagai Angkutan Umum Di Surabaya Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

**Brawijaya B Kusuma**

Brawijaya.kusuma@gmail.com

Universitas Airlangga

**How to cite:**

Brawijaya B Kusuma,  
'Suroboyo Bus Sebagai  
Angkutan Umum Di Surabaya  
Berdasarkan Undang-Undang  
No. 22 Tahun 2009 Tentang  
Lalu Lintas Dan Angkutan  
Jalan' (2020) Vol. 3 No. 4  
Jurist-Diction.

**Histori artikel:**

Submit 15 Mei 2020; Diterima  
16 Juni 2020; Diterbitkan 1  
Juli 2020.

**DOI:**

10.20473/jd.v3i4.20218

**Abstrak**

Pada era modern ini transportasi menjadi salah satu landasan utama untuk pertumbuhan serta pemerataan ekonomi yang saat ini dibarengi dengan isu masalah lingkungan berupa sampah plastik yang semakin banyak tiap tahunnya dan susah untuk diurai. Latar belakang permasalahan tersebut yang mendorong pemerintah Kota Surabaya untuk selanjutnya membuat suatu terobosan program transportasi angkutan umum bernama Suroboyo Bus. Dalam implementasi program ini banyak masalah hukum yang timbul dan membuat bus ini tidak sah secara hukum berdasar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Tidak memiliki Badan Hukum usaha angkutan umum yang berefek pada operasional angkutan. Seperti Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang berwarna dasar Merah dengan tulisan putih yang seharusnya hanya digunakan untuk keperluan kendaraan dinas pemerintah, tidak memiliki Izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek karena tidak berbadan hukum hingga tarif berupa sampah yang tidak sesuai dengan aturan hukum angkutan umum yang ada, hingga tanggungjawab Pemerintah Kota Surabaya dan Dinas Perhubungan Kota Surabaya sebagai operator dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas dan menyebabkan kerugian bagi penumpang Suroboyo Bus maupun pengguna jalan yang lain terkait tanggungjawab ganti rugi maupun tanggung jawab pidana.

**Kata Kunci:** Angkutan Umum; Suroboyo Bus; Dinas Perhubungan Kota Surabaya; Sampah; Pemerintah Kota Surabaya.

**Pendahuluan**

Sebuah bangsa yang maju dan beradab biasanya memiliki beberapa variable pendukung mulai dari tanah yang subur, mental manusianya yang terbentuk dan kelancaran transportasi orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Peranan transportasi amat sangat penting untuk saling menghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran dan daerah pemukiman

sebagai tempat tinggal konsumen.<sup>1</sup>

Seperti halnya Indonesia salah satu negara berkembang yang memiliki tingkat kepadatan jumlah penduduk ke 4 terbanyak didunia.<sup>2</sup> kegiatan perekonomian yang terus berkembang, dan arus perpindahan orang dan barang yang terus meningkat, pengembangan sarana dan prasarana transportasi sangat berperan penting sebagai penghubung wilayah untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang maka tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara.<sup>3</sup>

Transportasi menjadi landasan untuk pertumbuhan serta pemerataan ekonomi serta kemajuan industrialisasi. Lahirnya transportasi menghasilkan spesialisasi atau pembagian pekerjaan berdasar keahlian yang mana sesuai dengan adat istiadat dan budaya suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan serta pemerataan ekonomi suatu negara atau bangsa bergantung besar pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Oleh karena beberapa alasan tersebut, maka tidak heran apabila dalam keseharian kita sering terdengar kata transportasi. Di dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia yang disebut dengan transportasi adalah pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.<sup>4</sup>

Dari beberapa jenis transportasi yang tersedia, baik yang ada di laut, darat dan udara, transportasi yang banyak atau paling sering digunakan oleh masyarakat di Indonesia adalah salah satunya transportasi darat. Pertambahan penduduk dan luas kota menyebabkan jumlah lalu lintas juga meningkat. Saat ini, sistem lalu lintas mendekati jenuh, sehingga bertambahnya jumlah lalu lintas berpengaruh besar terhadap lingkungan. Saat ini di Indonesia sedang menghadapi masalah yang cukup rumit berkaitan dengan transportasi darat. Jumlah penduduk yang semakin

---

<sup>1</sup> H. M. Nasution, *Manajemen Transportasi* (Ghalia Indonesia 1996).[11].

<sup>2</sup> Hendru, 'Negara dengan Penduduk Terbanyak di Dunia, RI Masuk 4 Besar' (Detik finance, 2014)<<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2517461/negara-dengan-penduduk-terbanyak-di-dunia-ri-masuk-4-besar>>. Accessed on 06-03-2014.

<sup>3</sup> H. A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi* (Raja Grafindo 1993).[1].

<sup>4</sup> Suharto, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Widya Karya 2012).[584].

bertambah, dibarengi dengan meningkatnya daya beli masyarakat terhadap kendaraan bermotor memicu meningkatnya jumlah kendaraan bermotor baik itu mobil maupun motor, banyak transportasi umum yang jauh memenuhi standart kelayakan dalam beroperasi. Secara umum ukuran pelayanan angkutan umum yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah, dan juga nyaman untuk digunakan.<sup>5</sup> Melihat banyaknya permasalahan mengenai transportasi angkutan umum tersebut mendorong pemerintah pusat maupun daerah untuk senantiasa terus berupaya memperbaiki peningkatan kualitas transportasi umum, dan pemerintah pusat memberikan wewenang kepada tiap-tiap daerah untuk mengembangkan dan membuat inovasi terhadap sarana transportasi yang ada di daerah masing – masing salah satunya Kota Surabaya.

Kota Surabaya melalui Dinas Perhubungan Kota Surabaya sebagai pelaksana dan memiliki wewenang dalam bidang transportasi dalam kota di Surabaya sesuai dengan tugas pokok dan fungsi yang telah di atur dalam Peraturan Walikota Surabaya Nomor 60 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan organisasi, uraian tugas dan fungsi serta tata kerja Dinas Perhubungan Kota Surabaya Pasal 11 ayat 2b mengenai bidang angkutan mempunyai fungsi pelaksana penyusunan jaringan trayek dan penetapan kebutuhan kendaraan untuk kebutuhan angkutan yang wilayah pelayanannya dalam kota. Selain itu Dishub Kota Surabaya melihat adanya kekosongan transportasi massal yang layak dan bisa diandalkan bagi warga Kota Surabaya guna menunjang mobilisasi dan mengurangi kemacetan di Kota Surabaya ini.

Dengan dasar pemikiran itulah maka pemerintah Kota Surabaya melalui Dishub Kota Surabaya membangun suatu sistem transportasi bus cepat atau *Bus Rapid Transit* di Surabaya, yang kita kenal dengan nama Bus Surabaya atau umum disebut Suroboyo bus. Alat transportasi yang berbasis bus rapid transit ini diluncurkan oleh Tri Rismaharini Selaku Walikota Surabaya . Alat transportasi ini diresmikan pada tanggal 7 april 2018 lalu di gedung Siola. Bus dengan kapasitas 67

---

<sup>5</sup> Hilda Yunita Sabrie, *Karakteristik Hubungan Hukum Dalam Asuransi Jasaraharja Terhadap Klaim Korban Kecelakaan Angkutan Umum* (2015) 30 Jurnal Yuridika.[388].

penumpang ini beroperasi mulai pukul 06.00-22.00 WIB.<sup>6</sup> Cara pembayaran untuk naik bus ini juga cukup menarik mengingat jumlah sampah plastic di Surabaya tiap tahunnya meningkat dan menjadi persoalan yang serius. Bahkan dalam sehari, Kota Pahlawan menghasilkan sampah plastik sebanyak 400 ton.<sup>7</sup> Sampah plastik yang dibayar akan dikumpulkan, lalu disetorkan ke Bank Sampah. Sampah plastik yang telah dikumpulkan akan dijual dan didaur ulang untuk menjadi bahan yang lebih bermanfaat. Surabaya bus satu satunya bus yang ada di Indonesia yang metode pembayarannya menggunakan sampah plastik. Setelah pengoperasian Suroboyo Bus ini respon dan tanggapan masyarakat akan hadirnya transportasi yang layak ini dapat disambut dengan baik, masyarakat sangat antusias untuk menaiki Surabaya bus serta masyarakat merasa nyaman dan aman.

Namun di dalam pengimplementasiannya bukan berarti tanpa masalah karena masih ditemui beberapa masalah terkait Tanda Nomor kendaraan bermotor yang masih salah dimana berdasar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 68 ayat 1 Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.<sup>8</sup> Warna Tanda Nomor Kendaraan Bermotor diatur lebih lanjut dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 tahun 2012 tentang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor pasal 39 ayat 3 Warna TNKB sebagai berikut:<sup>9</sup>

1. dasar hitam, tulisan putih untuk Ranmor perseorangan dan Ranmor sewa;
2. dasar kuning, tulisan hitam untuk Ranmor umum;
3. dasar merah, tulisan putih untuk Ranmor dinas Pemerintah;
4. dasar putih, tulisan biru untuk Ranmor Korps Diplomatik negara asing; dan
5. dasar hijau, tulisan hitam untuk Ranmor di kawasan perdagangan bebas atau (*Free Trade Zone*) yang mendapatkan fasilitas pembebasan bea masuk dan berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan, bahwa Ranmor tidak boleh

---

<sup>6</sup> Anugrah Ary Kurniawan, Implementasi Suroboyo di dinas perhubungan Kota Surabaya, (2018), 9 Jurnal mahasiswa unesa.[3].

<sup>7</sup> Sofyan Cahyono, 'Surabaya Hasilkan Sampah Plastik 400 Ton per Hari', (Jawa Pos, 2018) < <https://www.jawapos.com/metro/metropolis/21/02/2018/surabaya-hasilkan-sampah-plastik-400-ton-per-hari/> > accessed on 21-02-2018.

<sup>8</sup> Pasal 68 UU No. 22/1999.

<sup>9</sup> Pasal 39 PERKAP POLRI No.5/2012

dioperasionalkan/dimutasikan ke wilayah Indonesia lainnya.

Berdasarkan Peraturan perundang-undangan diatas sudah jelas dikatakan bahwa Angkutan Umum seharusnya memakai plat dasar warna kuning dan tulisan hitam namun kenyataanya Suroboyo Bus memakai Tanda Kendaraan Bermotor Warna dasar merah dan tulisan putih yang seharusnya untuk penggunaan Pemerintah. Selanjutnya terkait payung hukum dari suroboyo bus ini sendiri yang belum ada karena sejauh ini hanya ada Peraturan Walikota Surabaya Nomor 67 Tahun 2018 Tentang Kontribusi Sampah Dalam penggunaan Layanan Bus Surabaya yang hanya mengatur terkait penarikan tarif berupa sampah dan masalah terakhir terkait ketepatan waktu kedatangan di Halte yang kerap molor karena bus tidak memiliki jalur tersendiri dan bercampur dengan angkutan pribadi dan terjebak macet. Berdasarkan latar belakang masalah tersebut maka perlu diteliti lebih lanjut terkait Legalitas Suroboyo Bus sebagai Angkutan Umum dan standar Keselamatan, Keamanan, dan Kenyamanan Angkutan Umum.

### **Legalitas Suroboyo Bus Sebagai Angkutan Umum Berdasar UU LLAJ**

Suroboyo Bus merupakan program dari Pemerintah kota Surabaya. Bekerjasama dengan Dinas Perhubungan kota Surabaya (selanjutnya disebut Dishub Kota Surabaya) dan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau. Latar belakang diadakannya program Suroboyo bus ini karena kemacetan dikota Surabaya yang kian parah. Tidak adanya angkutan massal yang layak dan angkutan umum yang ada di Surabaya jauh dari standar kelayakan, menjadi faktor utama yang mendorong masyarakat Kota Surabaya lebih menggunakan transportasi pribadi dan membuat jalanan di kota Surabaya menjadi padat. Maka dari itu Pemerintah Kota Surabaya berinisiatif untuk mengeluarkan program dibidang transportasi ini. Alat transportasi ini dikelola oleh Dishub Kota Surabaya bagian bidang Angkutan sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yang diatur dalam Peraturan Walikota Surabaya Nomor 60 Tahun 2016 tentang kedudukan, susunan organisasi, uraian tugas dan fungsi serta tata kerja Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Cara yang di pilih Dishub Kota Surabaya agar penumpang bisa menggunakan Suroboyo Bus cukup berbeda dibanding alat transportasi sejenis yang lain, dimana penumpang dapat menggunakan alat transportasi ini dengan cara menyetorkan sampah plastik berupa, 3 botol plastik ukuran besar atau 5 botol plastik berukuran sedang atau 10 buah gelas plastik yang sudah tidak digunakan lagi.

Dasar hukum operasional Suroboyo Bus ini adalah Peraturan Walikota Nomor 67 Tahun 2018 tentang Kontribusi Sampah Dalam Penggunaan Layanan Bus Surabaya. Sesuai Peraturan Walikota Nomor 67 Tahun 2018, terlihat bahwa dasar pertimbangan kebijakan Suroboyo Bus ini tidak hanya tentang penyediaan transportasi oleh pemerintah, namun juga sebagai salah satu upaya untuk mengurangi dampak sampah plastik di Daerah Kota Surabaya. Selain merujuk pada Peraturan tersebut, Pemerintah Kota Surabaya juga menjalankan kebijakan ini berdasar UU LLAJ pasal 138 dan 139 bahwasanya pemerintah daerah dalam hal ini pemerintah Kota Surabaya, wajib menyediakan jasa angkutan umum orang dan/atau barang dalam wilayah Kota Surabaya dan bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum tersebut agar dapat memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.

Pasal 1 angka 3 UU LLAJ memberikan pengertian atas angkutan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Dalam hal ini yang dimaksudkan dengan kendaraan pada Pasal 1 angka 3 UU LLAJ tersebut dijelaskan dalam Pasal 1 angka 7 UU LLAJ adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor, yakni kendaraan yang digerakkan oleh kendaraan mekanik berupa mesin selain kendaraan tidak bermotor, bisa karena tenaga manusia dan/atau hewan.<sup>10</sup>

Suroboyo Bus termasuk pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor berbentuk bus yang diklasifikasikan sesuai pasal 47 UU LLAJ. Pengertian kendaraan bermotor dalam pasal 1 angka 8 menjelaskan bahwa kendaraan bermotor itu memiliki definisi setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik

---

<sup>10</sup> Pasal 1(9) UU No. 22/2009.

berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel. Sesuai UU LLAJ pelayanan angkutan bermotor terdiri dari :

- a. angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek; dan
- b. angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

Pasal 1 angka 8 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan memberi pengertian atas trayek sebagai lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap, serta berjadwal atau tidak terjadwal.

Dalam hal ini Suroboyo Bus diklasifikasikan sebagai Angkutan Orang dengan kendaraan bermotor dalam trayek sesuai Pasal 143 UU LLAJ dimana kriteria suatu angkutan bisa dikatakan dalam trayek jika memiliki rute tetap dan teratur, menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan hal ini juga diatur lebih lanjut dalam Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan sebagai berikut:<sup>11</sup>

- 1) Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus memiliki kriteria :
  - a. memiliki rute yang tetap dan teratur;
  - b. terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara;
  - c. menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan.
- 2) Tempat menaikkan dan menurunkan penumpang dilakukan di :
  - a. Terminal;
  - b. Halte; dan/atau
  - c. Rambu pemberhentian kendaraan bermotor umum.
- 3) Kendaraan yang dipergunakan meliputi :
  - a. Mobil penumpang bus umum, yang merupakan kendaraan bermotor

---

<sup>11</sup> Pasal 23 PP No. 74/2014

angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram; dan/atau

- b. Mobil bus umum, yang merupakan kendaraan bermotor umum angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

Setelah alat transportasi Suroboyo Bus ini diklasifikasikan, maka lahir pula konsekuensi hukum akibat klasifikasi tersebut sesuai UU LLAJ. Setiap unsur yang ada didalam Suroboyo Bus harus merujuk dan sesuai dengan aturan hukum dalam hal ini UU LLAJ dan aturan terkait tentang Hukum Pengangkutan khususnya terkait angkutan umum. Berbagai hal yang harus disesuaikan mulai dari badan usaha, registrasi kendaraan bermotor hingga kecepatan alat transportasi Suroboyo Bus ini.

Akibat pertama dan paling jelas yaitu terkait badan/Lembaga pengelola angkutan umum itu sendiri. Dimana Angkutan Umum harus berbadan usaha angkutan umum dan dikelola oleh badan usaha sesuai pasal 139 LLAJ dimana disebutkan dengan jelas bahwa penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, dan/atau Badan Hukum lain sesuai dengan ketentuan perundang-undangan serta dijelaskan lebih lanjut dalam pasal 79 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan dimana badan hukum yang dimaksud ialah Badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas, atau koperasi.

Berdasarkan penelitian dilapangan Suroboyo Bus belum berbentuk badan hukum. Karena dalam hal ini, Suroboyo Bus dikelola oleh Dinas Perhubungan dan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau yang mana kedua dinas ini tadi adalah Pelaksana kebijakan yang dibuat Pemerintah Kota Surabaya. Dalam Peraturan Walikota Surabaya No 67 Tahun 2018 pun tidak ditemukan landasan dasar badan hukum mana yang menjadi wadah bagi Operasional Suroboyo Bus. Selain harus berbadan hukum, untuk bisa menyelenggarakan Angkutan Orang dalam trayek dengan Kendaraan Bermotor Umum, Suroboyo Bus sebagai angkutan umum wajib



memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek.<sup>12</sup>

Pemberian izin dikenakan biaya sebagai penerimaan negara bukan pajak atau dapat dikenakan retribusi daerah berdasar pasal 173, 174, dan 175 UU LLAJ yang berbunyi:

Pasal 173 :

1). Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:

1. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
2. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau
3. izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

2) Kewajiban memiliki izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk:

1. pengangkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans; atau
2. pengangkutan jenazah”.

Pasal 174 :

- 1) Izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas surat keputusan, surat pernyataan, dan kartu pengawasan.
- 2) Pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui seleksi atau pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan-undangan.
- 3) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa izin pada 1 (satu) trayek atau pada beberapa trayek dalam satu kawasan”.

Pasal 175 :

- 1) Izin penyelenggaraan angkutan umum berlaku untuk jangka waktu tertentu.
- 2) Perpanjangan izin harus melalui proses seleksi atau pelelangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 ayat (2).

Akibat hukum yang harus dipenuhi berikutnya ialah Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor. Hal ini merupakan kegiatan wajib bagi pemilik kendaraan bermotor perseorangan maupun umum. Fungsi dari registrasi ini sebagai bentuk tertib administrasi, pengendalian dan pengawasan kepada seluruh kendaraan bermotor diseluruh Indonesia hingga demi kepentingan penyidikan pelanggaran dijalan. Sebagai bukti bahwa kendaraan bermotor telah teregistrasi dengan baik dan benar, pemilik kendaraan diberi Buku Pemilik Kendaraan Bermotor ( BPKB), Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor(STNK), dan Tanda Nomor Kendaraan

---

<sup>12</sup> Pasal 65(1) PERMENHUB No. 15/2019.

Bermotor (TNKB). Merujuk pada Pasal 68 UU LLAJ ayat (4) selain harus memuat kode wilayah, nomor registrasi, dan masa berlaku. Tanda Nomor Kendaraan Bermotor harus juga memenuhi syarat bentuk, ukuran, bahan, warna dan juga cara pemasangan Warna TNKB Suroboyo Bus seharusnya berwarna dasar kuning dengan tulisan hitam karena berdasar peruntukannya, Suroboyo Bus masuk ke kategori kendaraan umum namun, pada realitanya TNKB pada Suroboyo Bus justru berwarna dasar merah dengan tulisan putih yang mana diperuntukan seharusnya bagi kendaraan dinas pemerintah.

Salah satu faktor penting dalam angkutan umum ialah pengemudi, oleh karena itu didalam UU LLAJ banyak mengatur tentang pengemudi. Mulai dari durasi mengemudi sampai syarat khusus mengemudikan armada Suroboyo Bus. Durasi waktu mengemudi diatur didalam UU LLAJ Pasal 90 ayat 1 dimana perusahaan angkutan umum harus mematuhi dan memberlakukan peraturan tentang durasi kerja, waktu istirahat, dan pergantian pengemudi kendaraan bermotor sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Pasal diatas menegaskan bahwa UU LLAJ memberikan perhatian serius terkait keamanan. Pasal 90 ayat 2 UU LLAJ memerintahkan dengan tegas bahwa durasi kerja pengemudi kendaraan bermotor umum maksimal delapan (8) Jam per hari. Ayat selanjutnya pun memberi batasan kepada pengemudi setiap empat (4) Jam berturut-turut harus beristirahat dan durasi istirahat paling sedikit 30 menit. Namun di ayat terakhir, ayat empat (4) sedikit memberi kelonggaran kepada pengemudi. Apabila dalam keadaan tertentu, dapat mengemudi lebih lama yaitu dua belas (12) Jam per hari termasuk waktu istirahat selama satu (1) Jam.

Berdasarkan hasil peneliti waktu jam operasional Suroboyo Bus yaitu mulai pukul jam 06.00 sampai jam 22.00 dengan pembagian jam kerja kepada sopir dan kondektur, jam kerja sopir dan kondektur 8 jam untuk jam pertama mulai pukul 06.00 sampai jam 14.00 dan untuk jam kedua mulai pukul 14.00 sampai jam 22.00 agar beban kerja yang didapatkan dapat terbagi secara merata. Jadi beban kerja pengemudi Suroboyo Bus sudah sesuai UU LLAJ berdurasi maksimal 8 jam dan istirahat selama 4 jam sekali ketika tiba di terminal induk.

Dalam pengoperasian Suroboyo bus pasti diperlukan pengemudi. Pengemudi tersebut wajib memiliki SIM terlebih dahulu sebagaimana diatur dalam Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ dijelaskan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki SIM. Pengaturan terkait Jenis sim terbagi menjadi 2 (dua) jenis yakni SIM perorangan dan SIM umum.

Suroboyo bus termasuk kendaraan bermotor umum yang jumlah beratnya lebih dari 3.500 kilogram, maka pengemudinya harus memiliki surat izin mengemudi B1 umum. Fungsi SIM sendiri sebagai bukti kompetensi mengemudi, karena dalam proses untuk mendapatkannya selain umur yang cukup juga harus lulus uji teori dan praktik yang mana menjadi tolak ukur kompetensi si pengemudi. Suroboyo Bus telah memenuhi persyaratan untuk tiap pengemudi armada bis rata-rata pengemudi yang dipekerjakan berumur di atas 25 (dua puluh lima) tahun dan sudah memiliki pengalaman serta surat izin mengemudi (SIM) golongan B I.

Unsur penting dalam keamanan salah satunya ialah kecepatan. Seringkali kecelakaan terjadi karena ketidakmampuan pengemudi mengendalikan kendaraan yang berkecepatan tinggi. Dalam UU LLAJ pun menganggap demikian, kecepatan diatur untuk menghindari kecelakaan dan meningkatkan kenyamanan bagi penumpang angkutan umum maupun pengguna jalan lain. Setiap jalan memiliki batas kecepatan tinggi yang ditetapkan secara nasional, yang mana diklasifikasikan berdasarkan Kawasan permukiman, Kawasan perkotaan, jalan antar kota dan jalan bebas hambatan. Didalam UU LLAJ hanya mengatur terkait batas kecepatan di jalan bebas hambatan paling cepat Enam puluh (60) kilometre per Jam dalam kondisi arus bebas.<sup>13</sup> Arus bebas adalah kondisi arus lalu lintas dengan volume rendah, kepadatan rendah, dengan kecepatan yang dikendalikan oleh pengemudi dan gangguan dari kendaraan lain tidak ada/kecil, dan pengemudi dapat mempertahankan kecepatan sesuai keinginan atau batas kecepatan tanpa tundaan. Pengemudi juga dilarang berbalapan dengan kendaraan bermotor lainnya. Ketentuan lebih lanjut mengenai kecepatan diatur lebih lanjut dengan Peraturan pemerintah. Berdasar Peraturan

---

<sup>13</sup> Pasal 21 UU No. 22/2009.

Menteri Perhubungan RI Nomor PM. 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan Pasal 3 ayat (4) angkutan perkotaan maksimal berkecepatan 50 kilometer/Jam. Berdasarkan hasil penelitian kecepatan Suroboyo Bus tidak pernah lebih dari 50 Km/jam karena memang aturan Suroboyo Bus ini laju bus tidak boleh lebih dari 50 Km/jam hal ini dibuktikan oleh stiker yang menempel disisi kaca Bus ini selain itu juga memang tidak dimungkinkan memacu lebih cepat mengingat kondisi jalan di Kota Surabaya yang sudah padat.

Selanjutnya tentang tarif, Berdasarkan penelitian dilapangan, tarif pembayaran yang digunakan untuk dapat menggunakan moda transportasi Suroboyo Bus ini berbeda dengan pemberlakuan tarif dengan jasa angkutan lain yang pada umumnya menggunakan uang. Sistem pembayaran yang digunakan agar dapat menggunakan alat transportasi ini adalah dengan menggunakan limbah (sampah) botol plastik. Dasar hukum penarikan retribusi berupa sampah ini diatur dalam Perwali no. 67 tahun 2018 tentang kontribusi sampah dalam layanan Bus Surabaya.

Prosedur penumpang agar dapat menggunakan moda transportasi ini dengan cara, calon penumpang Bus Surabaya harus menyerahkan sampah untuk mendapatkan layanan Bus Surabaya. Kedua, Penyerahan sampah diatas ditukar dengan sejumlah poin yang dapat dipergunakan untuk mendapatkan layanan Bus Surabaya. Setiap 1 poin (berlaku kelipatannya) akan diberikan untuk sampah dengan jumlah:

- a. 3 (tiga) buah botol plastik bekas ukuran besar (kapasitas > 1000 mL);
- b. 5 (lima) buah botol plastik bekas ukuran sedang (kapasitas s/d 1000 mL) atau
- c. (sepuluh) buah gelas plastik air kemasan bekas.

Satu poin tersebut bisa dipergunakan jarak jauh maupun dekat dan satu poin tersebut berlaku selama maksimal 2 jam dihitung saat penumpang menggunakan Angkutan Suroboyo Bus tersebut, sampai pemberhentian. Dapat dikatakan bahwa tiket suroboyo bus ini masuk ke dalam kategori *flat rate* atau tarifnya sama untuk semua penumpang dan semua jarak.

Sebagaimana diatur dalam UU LLAJ, terkait tarif angkutan yang terdapat dalam bagian kesembilan yang termuat dalam Pasal 181 dan 182. Pasal 181

tarif angkutan terdiri atas tarif Penumpang dan tarif barang. Tarif Penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas: tarif Penumpang untuk angkutan orang dalam trayek; dan Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek. Tarif penumpang untuk angkutan orang dalam trayek terdiri atas kelas ekonomi dan kelas nonekonomi. Dari analisa peraturan perundang-undangan diatas dapat diketahui bahwa tarif angkutan orang dalam trayek, hanya diatur mengenai tarif kelas ekonomi dan non ekonomi. Sedangkan disini pembayaran Suroboyo Bus yang menggunakan sampah plastik tidak memasuki kedua kategori tersebut karena pembayarannya berupa sampah bukan nominal uang yang bisa dikategorikan masuk ke kelas ekonomi atau non ekonomi sesuai aturan diatas.

### **Pertanggungjawaban Operator Suroboyo Bus Dalam Kecelakaan Lalu Lintas**

Sebelum berlakunya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal atau luka, penuntutan terhadap pelakunya didasarkan pada ketentuan Pasal 359 KUHP dan Pasal 360 KUHP. Adapun alasan dipergunakannya ketentuan yang ada dalam KUHP untuk melakukan penuntutan terhadap pelaku kecelakaan lalu lintas jalan karena di dalam Undang-Undang No. 14 Tahun 1992, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak terdapat pengaturannya. Sekarang dengan berlakunya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ketentuan yang mengatur tentang kecelakaan lalu lintas, telah diatur didalamnya.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) Pasal 1 ayat (24) definisi 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. Atas definisi tersebut lahirlah beberapa golongan atas kecelakaan berdasar akibatnya. Penggolongan kecelakaan tersebut diatur dalam Pasal 229 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Tahun 2009 yang berbunyi sebagai berikut :

1. Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas :
  - a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
  - b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
  - c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.
2. Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
3. Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
4. Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
5. Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.

Pengemudi memiliki peran yang besar dalam keselamatan pengendara, oleh karena itu UU LLAJ mengatur tentang hukuman bagi pengemudi yang lalai ataupun sedang dalam kondisi tidak wajar seperti dibawah pengaruh minuman beralkohol atau dalam pengaruh zat terlarang lain. Tanggung jawab pengemudi dalam mengendarai kendaran bermotor itu besar oleh karena kewajiban tersebut pengemudi harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Sebagai tes kompetensi secara teori dan teknis dalam mengemudikan suatu kendaraan bermotor. Akibat dari mengemudi yang tidak benar akan menghasilkan resiko yang besar bahkan kecelakaan yang bisa menyebabkan hilangnya nyawa seseorang atau kerugian barang. Oleh karena itu semua ketentuan pertanggungjawaban pengemudi diatur di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 secara tegas sebagai berikut :

#### Pasal 310

- 1). Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- 2). Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 2.000.000,00 (dua juta rupiah).

- 3). Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun dan/atau denda paling banyak Rp.10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- 4). Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

#### Pasal 311

- 1). Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp. 3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
- 2). Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud pasal 229 ayat (2) pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 tahun atau denda paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah).
- 3). Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana paling lama 4 tahun atau denda paling banyak Rp. 4.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- 4). Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 tahun atau denda paling banyak Rp. 20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
- 5). Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

#### Pasal 312

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraanya, tidak memberikan pertolongan atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam pasal 321 ayat (1) huruf a, huruf b dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 tahun atau denda paling banyak Rp. 75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

Selain pengemudi yang memiliki peran besar dalam keselamatan berlalu lintas khususnya moda transportasi angkutan umum, adalah pemilik kendaraan bermotor,

dan/atau perusahaan angkutan umum. Karena sanksi pidana hanya dapat dikenakan pada setiap orang yang mengemudikan maka Pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum tidak bisa dikenakan sanksi pidana karena pada dasarnya, dalam hukum pidana dikenal prinsip pertanggungjawaban pidana, yakni setiap orang yang melakukan tindak pidana akan dikenakan padanya sesuai pasal 55 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Namun bukan berarti tidak ada sanksi perdata, karena pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum memiliki tanggung jawab ganti rugi apabila pengemudi lalai dalam mengemudikan alat transportasi sesuai pasal 234 ayat (1) UU LLAJ, yang mengatakan bahwa pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi. Selain itu, Pasal 235 ayat (2) UU LLAJ mengatakan bahwa pengemudi, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan.

Dalam hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*), tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*), dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability*). Selain ketiga prinsip tanggung jawab diatas ada 2 prinsip yaitu prinsip tanggung jawab terbatas (*limitation of liability*), dan prinsip dianggap tidak bertanggung jawab (*presumption of non liability*).<sup>14</sup> Pada umumnya hukum pengangkutan Indonesia menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga.<sup>15</sup>

a. Tanggung Jawab Karena Kesalahan (*fault liability*)

Pada pengangkutan dengan kendaraan umum, pengusaha pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga, karena kelalaian atau kesalahan dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Beban pembuktian berada pada pihak yang dirugikan,

---

<sup>14</sup> Savytri Chandra Hapsari, *Penentuan Tarif Bus Non Ekonomi Oleh Perusahaan Angkutan Umum Dalam Perspektif Hukum Pengangkutan* (2019) 2 *Jurist-Diction*. [708].

<sup>15</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Citra Aditya Bakti 2008). [48-49].



yaitu penumpang. Jadi besarnya ganti kerugian adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga. Tanggung jawab pengusaha terhadap pemilik barang dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim dan/ atau penerima barang.<sup>16</sup>

Menurut Pasal 28 ayat (1) UULAJ, badan penyelenggara bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa dan atau pihak ketiga yang menderita kerugian dalam pengangkutan tersebut dan akan menuntut badan penyelenggara (pengangkut), maka ia harus membuktikan kesalahan pengangkut.

*Liability principle* ini diterapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan dapat dilihat dalam UU tersebut pada Bab XIV tentang Kecelakaan Lalu Lintas, Bagian Ketiga (Kewajiban dan Tanggung Jawab), Paragraf 1 (Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/ atau Perusahaan Angkutan) Pasal 234 ayat (1).

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

Menurut prinsip tanggung jawab karena praduga, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari 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.<sup>17</sup>

Dalam Pasal 193 ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal ini menentukan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang,

---

<sup>16</sup> Pasal 45 UU No. 14/1992.

<sup>17</sup> Abdulkadir Muhammad II, *Op.cit.*[54].

atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.

c. Tanggung Jawab Mutlak (*absolute liability*)

Menurut prinsip tanggung jawab mutlak, 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 dan unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu.<sup>18</sup>

Dengan penjelasan di atas, terlihat bahwa hanya tanggung jawab mutlak yang dapat memberikan perlindungan bagi konsumen jika konsumen mengalami kerugian akibat penyelenggaraan pengangkutan tersebut. Sekarang pertanyaannya adalah prinsip manakah yang diterapkan UULLAJ Untuk itu perlu dikaji ketentuan Pasal 45 ayat (1) dan (2). Menurut Pasal 45 ayat (1), pengusaha angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga, karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Dari ketentuan ini jelas sekali, bahwa undang-undang ini menerapkan tanggungjawab atas dasar adanya unsur kesalahan pengangkut. Jika penumpang atau konsumen akan menuntut pengangkut atau produsen, maka harus dibuktikan adanya kesalahan atau kelalaian pengangkut.

Ciri khas tanggung jawab pengangkut berdasarkan tanggung mutlak adanya pembatasan tanggung jawab dalam wujud pembatasan jumlah maksimal ganti rugi. Ini merupakan imbalan (*quid pro quo*) atas digunakannya prinsip tanggung jawab yang tidak memperhatikan adanya unsur kesalahan. Pasal 45 ayat (2) UULLAJ tidak menerapkan pembatasan tersebut. Pasal 45 ayat (2) menentukan bahwa ganti rugi yang dimaksud adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita penumpang, pengiriman barang atau pihak ketiga. Penjelasan ayat ini menyatakan bahwa besarnya ganti rugi yang harus ditanggung oleh pengusaha angkutan yang

---

<sup>18</sup> *ibid.*[56].

harus dibayar kepada pengguna jasa atau pihak ketiga adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga. Tidak termasuk dalam pengertian kerugian yang secara nyata diderita antara lain:

1. Keuntungan yang diharapkan akan diperoleh;
2. Kekurang nyamanan yang diakibatkan karena kondisi jalan atau jembatan yang dilalui selama perjalanan;
3. Biaya atas pelayanan yang sudah dinikmati

Cara membedakan prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut pada dasarnya diletakkan pada masalah pembuktian, yaitu mengenai ada tidaknya kewajiban pembuktian, dan kepada siapa beban pembuktian dibebankan dalam proses penuntutan.

Tanggung jawab pihak pengangkut diatur juga dalam UULLAJ diantaranya yaitu:

- 1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan. (Pasal 191 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
- 2) 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 (Pasal 192 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan).
- 3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak penumpang diangkat dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati (Pasal 192 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
- 4) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim (Pasal 193 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
- 5) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diangkat sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati (Pasal 192 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
- 6) Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang (Pasal 192 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Luas tanggung jawab pengangkut tersebut dibatasi oleh Pasal 1247 KUH Perdata dan Pasal 1248 KUH Perdata, yaitu:

- 1) Kerugian tersebut ialah kerugian yang dapat diperkirakan secara layak pada saat timbulnya perikatan;
- 2) Kerugian itu harus merupakan akibat yang langsung dari tidak terlaksananya perikatan dari perjanjian pengangkutan.

Jadi walaupun disini status Suroboyo Bus belum menjadi Badan usaha angkutan umum, namun prinsip tanggung jawab pengangkutan tetap melekat padanya. Dan yang memiliki kewajiban untuk melakukan ganti rugi ialah Pemerintah Kota Surabaya sebagai pemilik alat Transportasi Suroboyo Bus ini dan Dinas Perhubungan Kota Surabaya selaku operator Alat Transportasi Suroboyo Bus ini.

### **Kesimpulan**

Suroboyo Bus sebagai Angkutan Umum belum bisa dikatakan angkutan umum yang legal karena belum sepenuhnya sesuai UU No 22 Tahun 2009. Banyak aturan yang belum terpenuhi sebagai standar angkutan umum seperti bentuk badan usaha angkutan yang tidak sesuai peraturan perundang-undangan, Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor yang masih menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor yang seharusnya untuk kendaraan pemerintah, dan tarif untuk menggunakan alat transportasi ini tidak sesuai karena menggunakan sampah plastik padahal dalam UU LLAJ tidak ditemukan metode pembayaran selain dengan uang. UU LLAJ hanya ada 2 kategori tarif membayar yaitu tarif ekonomi dan non-ekonomi. Penegakan Hukum Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Pengoperasian Suroboyo Bus terdiri dari dari pertanggungjawaban pengemudi atas kecelakaan lalu lintas dan tanggung gugat pemilik dan/atau perusahaan angkutan umum atas kecelakaan serta kerugian atas kecelakaan tersebut. Belum teratur dan tersosialisasikan dengan jelas hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak yaitu Penumpang, penyedia angkutan Suroboyo Bus dan pemerintah Kota Surabaya sebagai pembuat kebijakan program ini.

**Daftar Bacaan****Buku**

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Citra Aditya Bakti 2008).

H. A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi* (Raja Grafindo 1993).

Nasution, H. M., *Manajemen Transportasi* (Ghalia Indonesia 1996).

Suharto, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Widya Karya 2012).

**Jurnal**

Anugrah Ary Kurniawan, Implementasi Suroboyo di dinas perhubungan Kota Surabaya (2018) 9 Jurnal mahasiswa unesa.

Savytri Chandra Hapsari, *Penentuan Tarif Bus Non Ekonomi Oleh Perusahaan Angkutan Umum Dalam Perspektif Hukum Pengangkutan* (2019) 2 *Jurist-Diction*.

Hilda Yunita Sabrie, *Karakteristik Hubungan Hukum Dalam Asuransi Jasaraharja Terhadap Klaim Korban Kecelakaan Angkutan Umum* (2015) 30 *Jurnal Yuridika*.

**Laman**

Sofyan Cahyono, "Surabaya Hasilkan Sampah Plastik 400 Ton per Hari", (Jawa Pos, 2018) <<https://www.jawapos.com/metro/metropolis/21/02/2018/surabaya-hasilkan-sampah-plastik-400-ton-per-hari/>> accessed on 21-02-2018.

Hendru, 'Negara dengan Penduduk Terbanyak di Dunia, RI Masuk 4 Besar' (Detik finance, 2014) <<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2517461/negara-dengan-penduduk-terbanyak-di-dunia-ri-masuk-4-besar>>. Accessed on 06-03-2014.

**Perundang-undangan**

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).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025).

1540      **Brawijaya B Kusuma:** Suroboyo Bus Sebagai

Peraturan pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, (Lembaran Negara Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5594).

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

Peraturan Menteri Nomor 15 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 304)