



SKRIPSI

**KAJIAN TERHADAP PENERAPAN *SAFETY FIRST* DALAM
PERUSAHAAN JASA TRANSPORTASI PO AKAS ASRI**

*REVIEW ON SAFETY FIRST IMPLEMENTATION IN PO AKAS ASRI
TRANSPORTATION SERVICE COMPANY*

Oleh :

LIELAROSA MOURITA

NIM 130710101071

**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2018**



SKRIPSI

**KAJIAN TERHADAP PENERAPAN *SAFETY FIRST* DALAM
PERUSAHAAN JASA TRANSPORTASI PO AKAS ASRI**

*REVIEW ON SAFETY FIRST IMPLEMENTATION IN PO AKAS ASRI
TRANSPORTATION SERVICE COMPANY*

Oleh :

LIELAROSA MOURITA

NIM 130710101071

**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2018**

MOTTO

“Saya lebih suka lamunan untuk masa yang akan datang daripada sejarah masa lalu”

(Thomas Jefferson 1743-1826)¹

¹ Joko, <http://joko-motivasi.blogspot.com/2011/06/70-kata-kata-bijak-dari-tokoh-terkenal.html>. Diakses pada tanggal 20 Februari 2018 jam 20.00

PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan puji syukur atas rahmat Allah SWT, penulis mempersembahkan skripsi ini untuk :

1. Kedua orang tua yang selalu penulis sayangi, Papa Erryanto dan Mama Murti Hardini yang selalu mendoakan dan memberikan semangat kepada penulis;
2. Almamater Universitas Jember yang penulis banggakan;
3. Guru-guru penulis sejak Taman Kanak-Kanak sampai dengan Perguruan Tinggi yang telah memberikan ilmu dan membimbing penulis hingga bisa menjadi saat ini;
4. Teman-teman dari grup penggemar bus yang memberikan inspirasi kepada penulis untuk menulis skripsi.

**KAJIAN TERHADAP PENERAPAN *SAFETY FIRST* DALAM
PERUSAHAAN JASA TRANSPORTASI PO AKAS ASRI**

*REVIEW ON SAFETY FIRST IMPLEMENTATION IN PO AKAS ASRI
TRANSPORTATION SERVICE COMPANY*

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada Program
Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Jember**

Oleh :

LIELAROSA MOURITA

NIM 130710101071

**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM**

2018

PERSETUJUAN

**SKRIPSI TELAH DISETUJUI
TANGGAL 09 JULI 2018**

Oleh

Dosen Pembimbing Utama



EDI WAHJUNI, S.H., M.HUM

NIP. 196812302003122001

Dosen Pembimbing Anggota



EMI ZULAIKA, S.H., M.H

NIP. 197703022000122001

PENGESAHAN

**KAJIAN TERHADAP PENERAPAN *SAFETY FIRST* DALAM
PERUSAHAAN JASA TRANSPORTASI PO AKAS ASRI**

*REVIEW ON SAFETY FIRST IMPLEMENTATION IN PO AKAS ASRI
TRANSPORTATION SERVICE COMPANY*

Oleh :

LIELAROSA MOURITA

NIM 130710101071

Dosen Pembimbing Utama



Edi Wahjuni, S.H., M.Hum
NIP. 196812302003122001

Dosen Pembimbing Anggota



Emi Zulaika, S.H., M.H
NIP. 197703022000122001

Mengesahkan :

**Kementrian Riset Teknologi dan Pendidikan Tinggi Jember
Universitas Jember
Fakultas Hukum
Dekan**



Dr. Nurul Ghufron, S.H., M.H.
NIP. 197409221999031003

PENETAPAN PANITIA PENGUJI

Dipertahankan dihadapan Panitia Penguji pada :

Hari : Senin

Tanggal : 09

Bulan : Juli

Tahun : 2018

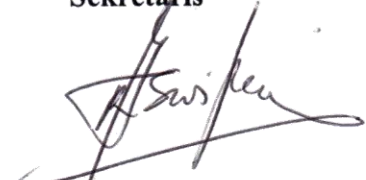
Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji

Ketua


Prof. Dr. Dominikus Rato, S.H., M. Si
NIP. 195701051986031002

Sekretaris


Iswi Hariyani, S.H., M.H
NIP. 1962121619880220001

Anggota Penguji


Edi Wahjuni, S.H., M.Hum
NIP. 196812302003122001


Emi Zulaika, S.H., M.H
NIP. 197703022000122001

PERNYATAAN

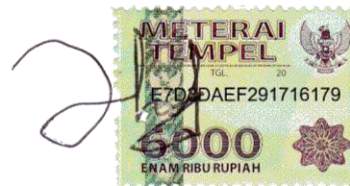
Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : LIELAROSA MOURITA
NIM : 130710101071
Fakultas : Hukum
Program Studi/jurusan : Ilmu Hukum

Menyatakan dengan sebenarnya, bahwa skripsi dengan judul "**Kajian Terhadap Penerapan *Safety First* Dalam Perusahaan Jasa Transportasi PO Akas Asri**" adalah benar-benar hasil karya sendiri kecuali dalam hal pengutipan substansi disebutkan sumbernya baik dalam footnote ataupun daftar pustaka dan belum pernah diajukan di instansi manapun serta bukan karya jiplakan.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak lain serta bersedia menerima sanksi akademik jika ternyata ditemukan dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 15 Maret 2018



LIELAROSA MOURITA
NIM. 130710101071

UCAPAN TERIMA KASIH

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Allah SWT atas rahmat dan hidayahnya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“KAJIAN TERHADAP PENERAPAN *SAFETY FIRST* DALAM PERUSAHAAN JASA TRANSPORTASI PO AKAS ASRI”**. Skripsi ini disusun guna memenuhi salah satu syarat menyelesaikan program studi ilmu hukum dan mencapai gelar sarjana hukum di Fakultas Hukum Universitas Jember. Penulis menyadari bahwa tanpa bimbingan, dorongan, bantuan dan do’a dari berbagai pihak, penulis tidak dapat menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Ibu Edi Wahjuni, S.H., M.Hum, Dosen Pembimbing Utama, yang telah banyak meluangkan waktu dalam memberi bimbingan, ilmu, pengarahan, masukan, dan saran serta mendampingi penulis hingga terselesaikannya skripsi ini;
2. Bapak Firman Floranta Adonara, S.H., M.H, Dosen Pembimbing Anggota, yang telah banyak memberi bimbingan, masukan, saran dan pengarahan walaupun tidak penuh sampai terselesaikannya skripsi ini;
3. Ibu Emi Zulaika S.H., M.H, Dosen Pembimbing Anggota pengganti, yang telah banyak memberi bimbingan, masukan, saran dan pengarahan hingga terselesaikannya skripsi ini;
4. Prof. Dr. Dominikus Rato, S.H., M. Si, Ketua Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Jember dan Ketua Penguji, yang telah banyak memberi bimbingan, masukan, saran dan pengarahan dalam penulisan hingga terselesaikannya skripsi ini;
5. Ibu Iswi Hariyani, S.H., M.H, Sekretaris Penguji yang telah menguji dan memberikan pengarahan demi perbaikan skripsi ini;
6. Dr. Nurul Ghufron, S.H., M.H, Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember;
7. Dr. Dyah Ochtorina Susanti, S.H., M.Hum., Bapak Echwan Iriyanto, S.H., M.H., Bapak Aries Harianto, S.H., M.H., selaku wakil dekan I,II,III

Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah memberikan bantuan selama perkuliahan;

8. Dr. Jayus, S.H., M. Hum. sebagai Dosen Pembimbing Akademik (DPA) yang selalu memberikan bimbingan selama kuliah di Fakultas Hukum Universitas Jember;
9. Seluruh Dosen beserta seluruh Staf Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah banyak memberikan bantuan selama perkuliahan;
10. Kedua orang tua penulis, Papa Erryanto dan Mama Murti Hardini yang selalu penulis sayangi, terima kasih atas segala dukungan, kasih sayang, kesabaran, semangat dan do'a kepada penulis selama ini;
11. Teman-teman kelas Perdata Ekonomi dan teman-teman angkatan 2013 Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah memberikan semangat dan dukungan kepada penulis;
12. Sahabat saya dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember, Evita Cahyani yang selalu memberikan inspirasi;
13. PO Akas Asri, yang telah memberikan inspirasi dan pengarahan kepada penulis hingga terselesaikannya skripsi ini;
14. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah memberikan banyak bantuan dan dorongan kepada penulis.

Tiada balas jasa yang dapat penulis berikan dan lakukan, kecuali harapan. Semoga amal kebaikan akan mendapatkan imbalan kebaikan dari Allah SWT. Namun demikian, penulis menyadari bahwa segala sesuatu tidak ada yang sempurna. Karena itu, penulis akan menetima kritik dan saran yang bersifat membangun dari pembaca guna penyempurnaan penulisan skripsi ini.

Jember, 15 Maret 2018

Penulis

RINGKASAN

Masalah yang ada sekarang adalah terkait dengan penyediaan alat transportasi masal yang memadai, nyaman, aman, murah serta tepat waktu. Dengan terpenuhinya hal tersebut maka sudah pasti akan turut meningkatkan kemakmuran masyarakat. Karena dengan hal tersebut, jasa pengangkutan menjadi lebih efisien dan menghemat waktu. Berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/pengemudi) serta penumpang. Dalam kenyataannya masih sering pengemudi angkutan melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang (kerugian materiil) maupun kerugian yang secara immateriil seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang. Misalnya saja tindakan pengemudi yang mengemudi secara tidak wajar dalam arti saat menjalani tugasnya pengemudi dipengaruhi oleh keadaan sakit, lelah, meminum sesuatu yang dapat mempengaruhi kemampuannya mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban. Hal ini tentu saja melanggar pasal 23 ayat 1 (a) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .

Penulis menganalisis 2 (dua) permasalahan yang kemudian dibahas dalam skripsi ini. *Pertama*, Bagaimana penerapan pelayanan *safety first* PO Akas Asri kepada penumpangnya? dan *Kedua*, Apa bentuk tanggung jawab PO Akas Asri terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan yang berkaitan dengan *safety first*?. Adapun tujuan penelitian disini dapat dibagi menjadi 2 (dua) yaitu tujuan umum dan tujuan khusus. Tujuan umum dari penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi dan melengkapi tugas akhir sebagai salah satu syarat akademis untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum dan tujuan khusus dari penulisan skripsi ini adalah untuk mengetahui dan memahami penerapan pelayanan *safety first* dan tanggung jawab secara perdata PO Akas Asri kepada penumpangnya. Metode penelitian skripsi ini adalah Yuridis Normatif yang artinya permasalahan yang diangkat, dibahas dan diuraikan dalam penelitian ini difokuskan dengan menerapkan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Metode pendekatan yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Bahan hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan non hukum. Analisa bahan hukum dalam penulisan skripsi ini menggunakan metode deskriptif.

Hasil dari penulisan skripsi ini adalah PO Akas Asri sebagai perusahaan angkutan umum telah memenuhi semua ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam rangka melindungi penumpang dari kejadian yang tidak diinginkan, PO Akas Asri telah menerapkan pelayanan *safety first* meliputi stiker sakera, alat pemadam api (APAR), palu pemecah kaca, kelayakan kendaraan, pintu darurat, sistem tarif,

check up bus, uji KIR, trayek armada bus dan jenis kelas bus. Beberapa bentuk tanggung jawab PO Akas Asri terhadap penumpangnya meliputi : *Pertama*, ketika ada sebuah barang milik penumpang yang tertinggal di dalam armada bus, PO Akas Asri segera mengamankan dan mengembalikan barang tersebut kepada pemiliknya. *Kedua*, ketika armada busnya mendadak mogok di tengah jalan. Jika bus mengalami kerusakan ringan, maka awak bus dapat memperbaikinya di tempat tanpa harus mengoper penumpang ke bus lain walaupun membutuhkan waktu yang lama dan terlambat sampai tujuan. Jika bus mengalami kerusakan berat, awak bus langsung mengoperkan semua penumpangnya ke bus lain dan mengembalikan penuh uang karcis. Adapun bentuk tanggung jawab hukum PO Akas Asri terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan yang berkaitan dengan *safety first* : *Pertama*, Jasa Raharja dan *Kedua*, sumbangan dari PO Akas Asri sendiri.

Kesimpulan dari penulisan skripsi ini adalah *Pertama*, penerapan pelayanan *safety first* sudah direalisasikan oleh PO Akas Asri sehingga tidak ada keluhan dari penumpang berkaitan dengan fasilitas, kelayakan bus maupun tarif bus. Artinya PO Akas Asri adalah bus yang layak digunakan untuk berpergian keluar kota bagi masyarakat. *Kedua*, bentuk tanggung jawab sudah ditunjukkan oleh PO Akas Asri sehingga penumpang tidak perlu khawatir lagi mengenai pengganti kerugian jika bus yang ditumpangnya mengalami kejadian darurat. Saran dari penulis adalah *Pertama*, bagi pihak Dinas Perhubungan yang *stand by* di terminal selalu rutin mengadakan pengecekan kelayakan kendaraan, surat-surat dan kelengkapan layanan *safety first* terhadap perusahaan otobus yang melayani trayek tersebut setiap waktu tanpa harus menunggu momen-momen liburan. *Kedua*, bagi masyarakat diharapkan apat memahami tanggung jawab perusahaan otobus terhadap suatu kejadian dan juga masyarakat harus bertanggung jawab apabila ada hal-hal yang merugikan perusahaan otobus.

DAFTAR ISI

| | |
|--|-------------|
| HALAMAN SAMPUL DEPAN | i |
| HALAMAN SAMPUL DALAM | i |
| HALAMAN MOTTO | ii |
| HALAMAN PERSEMBAHAN | iii |
| HALAMAN PRASYARATAN GELAR | iv |
| HALAMAN PERSETUJUAN | v |
| HALAMAN PENGESAHAN | vi |
| HALAMAN PENETAPAN PANITIA PENGUJI | vii |
| HALAMAN PERNYATAAN | viii |
| HALAMAN UCAPAN TERIMA KASIH | ix |
| HALAMAN RINGKASAN | xi |
| HALAMAN DAFTAR ISI | xiii |
| HALAMAN DAFTAR LAMPIRAN | xv |
| BAB 1. PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang Masalah..... | 1 |
| 1.2 Rumusan Masalah | 5 |
| 1.3 Tujuan Penelitian | 5 |
| 1.3.1 Tujuan Umum | 5 |
| 1.3.2 Tujuan Khusus | 6 |
| 1.4 Manfaat Penelitian | 6 |
| 1.4.1 Tipe Penelitian | 6 |
| 1.4.2 Pendekatan Penelitian | 7 |
| 1.4.3 Bahan Hukum | 8 |
| 1.4.3.1 Bahan Hukum Primer..... | 8 |
| 1.4.3.2 Bahan Hukum Sekunder | 9 |
| 1.4.3.3 Bahan Non Hukum..... | 9 |
| 1.4.4 Analisa Bahan Hukum | 10 |

| | |
|---|-----------|
| BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA | 11 |
| 2.1 Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum | 11 |
| 2.1.1 Pengertian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum..... | 11 |
| 2.1.2 Tujuan dan Manfaat Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum..... | 15 |
| 2.2 Transportasi..... | 16 |
| 2.2.1 Pengertian Transportasi..... | 16 |
| 2.2.2 Asas-Asas dan Klasifikasi Transportasi..... | 19 |
| 2.2.3 Pihak-Pihak Dalam Jasa Transportasi..... | 25 |
| 2.2.4 Peran dan Manfaat Transportasi..... | 29 |
| 2.3. Tanggung Jawab Perusahaan | 31 |
| 2.4. Profil PO Akas Asri | 34 |
| BAB 3. PEMBAHASAN | 37 |
| 3.1 Bentuk Pelayanan <i>Safety First</i> PO Akas Asri kepada Penumpangnya | 37 |
| 3.2 Bentuk Tanggung Jawab PO Akas Asri terhadap Penumpang jika terjadi Kecelakaan yang berkaitan dengan <i>Safety First</i> | 51 |
| BAB 4. PENUTUP..... | 56 |
| 4.1 Kesimpulan | 56 |
| 4.2 Saran..... | 56 |

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR LAMPIRAN

Hasil wawancara dilaksanakan pada tanggal 24 Februari 2018 jam 11:00 dengan narasumbernya bapak Samsuri yang bertugas sebagai pengatur armada bus Akas Asri perwakilan Jember.

Foto-foto kegiatan *rampcheck* di terminal Tawang Alun Jember.

Surat trayek armada bus PO Akas Asri.

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan bagian penting dalam hidup masyarakat. Transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, di mana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, Transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat lainnya. Hal ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya².

Transportasi di negara berkembang seperti Indonesia merupakan salah satu elemen yang memegang peranan penting dalam rangka mendorong perekonomian Negara dan memajukan kesejahteraan umum. Transportasi adalah suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, kendaraan laut, dan kendaraan udara. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari, maka permintaan transportasi untuk masyarakat harus dipenuhi agar seluruh kegiatan masyarakat dapat terpenuhi³.

Karakteristik transportasi orang dapat dibedakan menjadi angkutan umum dan angkutan pribadi. Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air dan angkutan udara⁴.

Peranan pengangkutan di dalam dunia perdagangan bersifat mutlak, sebab tanpa pengangkutan, perusahaan tidak mungkin dapat berjalan. Barang-barang

² Rustian Kamaluddin, 2003, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta: Ghalia Indonesia, hlm 13

³ Ahmad Munawar, 2005, *Dasar-dasar Teknik Transportasi*, Yogyakarta: Betta Offset, hlm 4-6

⁴ Warpani, P. Suwardjoko, 1990, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung : ITB, hlm 20

yang dihasilkan oleh produsen atau pabrik-pabrik dapat sampai di tangan pedagang atau pengusaha hanya dengan jalan pengangkutan, dan seterusnya dari pedagang atau pengusaha kepada konsumen juga harus menggunakan jasa pengangkutan. Pengangkutan di sini dapat dilakukan oleh orang, kendaraan yang ditarik oleh binatang, kendaraan bermotor, kereta api, kapal laut, kapal sungai, pesawat udara dan lain-lain.

Masalah yang ada sekarang adalah terkait dengan penyediaan alat transportasi masal yang memadai, nyaman, aman, murah serta tepat waktu. Dengan terpenuhinya hal tersebut maka sudah pasti akan turut meningkatkan kemakmuran masyarakat. Karena dengan hal tersebut, jasa pengangkutan menjadi lebih efisien dan menghemat waktu.

Berlakunya Undang-Undang Nomor 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 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.

Dalam kenyataannya masih sering pengemudi angkutan melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang (kerugian materiil) maupun kerugian yang secara immateriil seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang. Misalnya saja tindakan pengemudi yang mengemudi secara tidak wajar dalam arti saat menjalani tugasnya pengemudi dipengaruhi oleh

keadaan sakit, lelah, meminum sesuatu yang dapat mempengaruhi kemampuannya mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban. Hal ini tentu saja melanggar pasal 23 ayat 1 (a) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan . Tindakan lainnya adalah pengemudi melakukan penarikan tarif yang tidak sesuai dengan tarif resmi, hal ini tentu saja melanggar pasal 42 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentang tarif. Atau tindakan lain seperti menurunkan di sembarang tempat yang dikehendaki tanpa suatu alasan yang jelas, sehingga tujuan pengangkutan yang sebenarnya diinginkan oleh penumpang menjadi tidak terlaksana. Hal ini tentu saja melanggar ketentuan⁵.

Manajemen sistem kesehatan dan keselamatan kerja (K3) adalah kegiatan yang dilakukan sebagai tindak *preventif* dengan adanya kecelakaan kerja di suatu perusahaan. Terjadinya kecelakaan kerja di tempat kerja sebagian besar dikarenakan *human error* dan faktor teknis. Oleh karena itu, sistem kesehatan dan keselamatan kerja (K3) perlu dikelola dengan baik agar semua pihak dapat memahami dan menerapkannya saat bekerja sehingga kecelakaan kerja dapat diminimalisir bahkan ditiadakan. Sistem manajemen keselamatan transportasi bagi perusahaan angkutan umum dimaksudkan untuk meningkatkan standar keselamatan angkutan umum, menurunkan tingkat kecelakaan serta bahaya yang ditimbulkan.

Kementerian Perhubungan menyatakan, dua bus pariwisata yang mengalami kecelakaan di Megamendung dan Ciloto, Puncak, Jawa Barat, diduga bodong alias ilegal. Nama dua bus pariwisata itu tak terdaftar di Kementerian Perhubungan. Hal tersebut disampaikan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan Sugihardjo dalam jumpa pers di Kantor Kementerian Perhubungan, Jalan Medan Merdeka Barat, Jakarta Pusat, Senin, 01 Mei 2017.

Dua bus yang dimaksud yakni Bus HS Transport AG 7057 UR yang mengalami kecelakaan di Megamendung dan Bus Kitrans B 7075 BGA yang bertabrakan di Ciloto. Bus HS Transport itu, lanjut Sugihardjo, juga tidak

⁵ Apbisma, 2014, <http://apbisma.blogspot.co.id/2014/04/perlindungan-hukum-terhadap-penumpang.html#more>. Diakses pada 16 Oktober 2017 jam 17.00

terdaftar sebagai milik perusahaan bernama HS Transport itu, tapi masih pada pemilik lama yaitu PO Harapan Jaya Prima yang melayani trayek Surabaya-Trenggalek. Bus HS Transport itu juga tidak dilengkapi tanda uji Kir. Nama Bus Kitrans yang diduga menjadi penyebab kecelakaan maut di Ciloto juga tidak ada dalam daftar Kementerian Perhubungan. Dari dua kasus ini, kata Sugihardjo, pihaknya menyimpulkan banyak kendaraan wisata yang ternyata tidak terdaftar di Kementerian Perhubungan. Karenanya, Kementerian Perhubungan bersama pihak berwenang lain seperti Kepolisian dan Jasa Raharja akan melakukan razia.

Seperti diketahui, kasus kecelakaan bus pariwisata yang terjadi di Jalan Raya Puncak, Megamendung, Bogor, Jawa Barat, Sabtu, 22 April 2017. Bus HS Transport terlibat tabrakan beruntun dengan tujuh mobil, lima sepeda motor, dan satu bus lainnya. Kecelakaan diduga akibat rem bus HS Transport mengalami blong sehingga hilang kendali dan menabrak kendaraan lainnya. Kejadian ini menewaskan empat orang, sementara enam orang lainnya luka. Sementara kasus kecelakaan yang dialami Bus Kitrans B 7057 BGA terjadi di Jalur Puncak, tepatnya di Desa Ciloto, Cipanas, Cianjur, Jawa Barat, Minggu (30/4/2017). Bus bertabrakan dengan 2 mobil Toyota Avanza, sebuah mobil Toyota Rush, 1 mobil pick up dan dua sepeda motor hingga masuk ke dalam jurang. Pada kejadian ini 11 orang tewas, 5 luka berat, 42 lainnya luka ringan⁶.

PO Akas Asri asal Kota Probolinggo, Jawa Timur, ini dikenal sangat diandalkan oleh para konsumennya di trayek antar kota antar provinsi (AKAP) maupun trayek antar kota dalam provinsi (AKDP). Ada fenomena menarik dalam PO Akas Asri ini yakni Pertama, bus ini terkenal stabil cepat di jalan. Ini membuat bus tidak banyak membuang waktu di jalan. Waktu tempuh jadi efisien. Kedua, bus tidak mampir di banyak agen (AKAP). Lagi-lagi ini membuat PO Akas Asri sangat efisien di setiap trip perjalanannya. Ketiga, servis makan untuk penumpang yang sangat bagus (AKAP). Servis makan benar-benar layanan

⁶ Robertus Belarminus, 01 Mei 2017, *Kemenhub Sebut Bus Pariwisata yang Kecelakaan di Puncak Illegal*, melalui <http://nasional.kompas.com/read/2017/05/01/16335361/kemenhub.sebut.bus.pariwisata.yang.kecelakaan.di.puncak.illegal>. Diakses pada 30 Desember 2017 jam 20.00

prasmanan yang sebenarnya, alias menu dan lauk tidak dijatah seperti terjadi di beberapa PO lain. PO Akas Asri selalu menggunakan armada Mercedes – Benz dengan karoseri Adi Putro.

Menariknya, bus yang dioperasikan di trayek ini sesekali dirotasi dengan armada bus pariwisatanya. Tapi, hal itu sama-sekali tidak mengurangi standar layanan khas Akas Asri sebagai the real executive bus, dengan jumlah bangku 28 seats, dengan konfigurasi bangku 2-2 plus toilet dan selimut dengan harga tiket yang sangat kompetitif untuk armada AKAP nya. Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dalam penulisan skripsi ini, penulis tertarik mengambil judul : **PENERAPAN SAFETY FIRST DALAM PERUSAHAAN JASA TRANSPORTASI PO. AKAS ASRI**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas permasalahan yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan pelayanan *safety first* PO Akas Asri kepada penumpangnya?
2. Apa bentuk tanggung jawab PO Akas Asri terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan yang berkaitan dengan *safety first*?

1.3 Tujuan Penelitian

Agar dalam penulisan skripsi ini dapat diperoleh sasaran yang dikehendaki, maka perlu ditetapkan suatu tujuan penulisan. Adapun tujuan penulisan disini dapat dibagi menjadi 2 (dua) yaitu tujuan umum dan tujuan khusus.

1.3.1. Tujuan Umum

Tujuan umum dari penulisan skripsi ini adalah:

1. Guna memenuhi dan melengkapi tugas akhir sebagai salah satu persyaratan akademis untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember.

2. Untuk mengembangkan dan menerapkan ilmu hukum dan teori hukum khususnya hukum perlindungan konsumen yang diperoleh dari bangku perkuliahan yang bersifat teoritis.
3. Untuk mengetahui sejauh mana penerapan layanan *safety first* dalam perusahaan angkutan umum dapat dilaksanakan dengan baik.

1.3.2. Tujuan Khusus

Tujuan khusus dari penulisan skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan memahami tentang penerapan pelayanan *safety first* PO Akas Asri kepada penumpangnya;
2. Untuk mengetahui dan memahami tanggung jawab PO Akas Asri terhadap penumpang jika terjadi kelalaian yang berkaitan dengan *safety first*.

1.4 Metode Penelitian

Penelitian hukum merupakan suatu proses berpikir untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi⁷. Guna dapat memberikan jawaban terhadap permasalahan yang diangkat di dalam penelitian hukum, diperlukan adanya bahan-bahan yang relevan. Demi untuk kelancaran suatu penelitian maka diperlukan suatu metode atau teknik. Metodologi merupakan cara kerja bagaimana menemukan atau memperoleh dan menjalankan suatu kegiatan, untuk memperoleh hasil yang konkrit. Metode penelitian merupakan faktor penting dalam penulisan karya ilmiah yang digunakan sebagai cara untuk menemukan, mengembangkan, dan menguji kebenaran serta menjalankan prosedur yang benar.

1.4.1 Tipe Penelitian

Skripsi ini disusun dengan menggunakan tipe penelitian yuridis normatif (*legal research*). Penelitian hukum yuridis normatif adalah menemukan kebenaran koherensi, yaitu adakah aturan hukum sesuai norma hukum dan adakah norma yang berupa perintah atau larangan itu sesuai dengan prinsip hukum, serta apakah

⁷ Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Penelitian Hukum, Edisi Revisi, Cetakan Ke-12* (Jakarta: Kencana Prenada Media Grup), hlm 60

tindakan seseorang sesuai dengan norma hukum (bukan hanya sesuai aturan hukum) atau prinsip hukum⁸.

1.4.2 Pendekatan Penelitian

Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Dengan pendekatan tersebut, penulis akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang akan dijawab. Pendekatan yang digunakan dalam mengupas isu hukum yang diangkat dalam skripsi ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dan studi kasus (*case study*). Adapun pengertian mengenai pendekatan tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yaitu suatu pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Peneliti mampu menangkap kandungan filosofi yang ada dibelakang undang-undang itu, yang akan dapat menyimpulkan ada dan tidaknya beqnturan filosofi antar undang-undang dengan isu hukum yang dihadapi⁹.
- b. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) beranjak dari perundang-undangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum. Dengan tujuan untuk menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum, asas-asas hukum yang relevan dengan isu hukum yang dihadapi¹⁰. Pendekatan konseptual dilakukan manakala peneliti tidak beranjak dari aturan hukum yang ada. Hal ini dilakukan karena memang belum atau tidak ada aturan hukum untuk masalah yang dihadapi¹¹. Dalam menggunakan pendekatan konseptual perlu merujuk prinsip-prinsip hukum yang dapat ditemukan dalam pandangan-pandangan para sarjana hukum ataupun doktrin doktrin hukum¹².

⁸ Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Ibid*, hlm 47

⁹ Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Ibid*, hlm 133

¹⁰ Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Ibid*, hlm 135-136

¹¹ Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Ibid*, hlm 177

¹² Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Ibid*, hlm 178

1.4.3 Bahan Hukum

Bahan hukum digunakan sebagai sumber penelitian hukum untuk menemukan jawaban atas isu hukum yang dihadapi. Sumber-sumber penelitian yang berupa bahan hukum dapat dibedakan menjadi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Disamping sumber-sumber penelitian yang berupa bahan-bahan hukum, juga dapat digunakan bahan-bahan non hukum apabila dipandang perlu¹³.

1.4.3.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif, artinya mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan¹⁴.

Bahan hukum primer yang digunakan dalam skripsi ini adalah:

1. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 137, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2720);
2. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 138, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2721);
3. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 Tentang Wajib Daftar Perusahaan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1982 Nomor 7, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3214);
4. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821);

¹³ Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Ibid*, hlm 183

¹⁴ Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Ibid*, hlm 181

5. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4756);
6. 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);
7. Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor 05 Tahun 1996 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
9. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 225);

1.4.3.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer yang diperoleh dari studi kepustakaan yang ada hubungannya dengan analisis yuridis daya pembeda terkait dengan pendaftaran merek. Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Bahan hukum sekunder meliputi buku-buku teks, jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan¹⁵.

1.4.3.3 Bahan Non Hukum

Bahan non hukum sebagai penunjang dari sumber hukum primer dan sekunder. Bahan non hukum dapat berupa wawancara, buku-buku mengenai ilmu politik, ekonomi, sosiologi, filsafat, kebudayaan atau laporan-laporan penelitian

¹⁵ Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Ibid*, hlm 181

non hukum dan jurnal-jurnal non hukum sepanjang mempunyai relevansi dengan skripsi¹⁶.

1.4.4 Analisa Bahan Hukum

Analisa bahan hukum digunakan untuk menemukan dan menentukan jawaban atas suatu isu hukum yang dihadapi. Deskriptif adalah pemaparan hasil penelitian dengan tujuan agar memperoleh suatu gambaran namun tetap sistematis terutama mengenai fakta yang berhubungan dengan permasalahan yang diajukan dalam penulisan skripsi ini. Langkah-langkah selanjutnya yang dipergunakan dalam melakukan suatu penelitian hukum, yaitu :

- a. Mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminir hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan;
- b. Pengumpulan bahan-bahan hukum yang sekiranya dipandang mempunyai relevansi juga bahan-bahan non-hukum;
- c. Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan;
- d. Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum;
- e. Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun di dalam kesimpulan¹⁷.

Melalui langkah-langkah tersebut maka akan didapatkan hasil analisa yang memberikan pemahaman atas isu hukum yang dihadapi, sehingga penelitian hukum ini dapat menemukan kesimpulan yang tepat.

¹⁶ Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Ibid*, hlm 183-184

¹⁷ Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Ibid*, hlm 213

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum

2.1.1 Pengertian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (*Safety First*)

Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan karena dengan adanya lalu lintas tersebut, memudahkan akses bagi masyarakat untuk melakukan kegiatannya untuk pemenuhan perekonomiannya. Tanpa adanya lalu lintas, dapat dibayangkan bagaimana sulitnya kita untuk menuju tempat pekerjaan atau melakukan pekerjaan yang berhubungan dengan penggunaan jalan raya. Tidak ada satu pun pekerjaan yang tidak luput dari penggunaan lalu lintas.

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Disamping itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi, namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya¹⁸.

Berdasarkan Pasal 1 angka (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan serta pengelolaannya. Untuk lalu lintas itu sendiri terbagi atas laut, darat dan udara. Lalu lintas sendiri merupakan suatu sarana transportasi yang di lalui bermacam-macam jenis kendaraan, baik itu kendaraan bermesin roda dua atau beroda empat pada umumnya dan kendaraan yang tidak bermesin contohnya sepeda, becak dan lain-lain. Selain itu, ada pula perusahaan yang menyediakan jasa pengangkutan baik barang maupun penumpang seperti yang dijelaskan dalam Pasal 1 angka (21)

¹⁸ C.S.T. Kansil, dkk, 1995, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta: P.T. Rineka cipta, hlm 4

mengenai Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan :

- 1) 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;
- 2) Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa;
- 3) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat¹⁹.

Beberapa tata cara berlalu lintas antara lain :

Ketertiban dan keselamatan

A. Setiap orang yang menggunakan jalan wajib :

- 1) Berperilaku tertib dan / atau
- 2) Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

B. Setiap pengemudi kendaraan bermotor dijalan wajib mematuhi ketentuan :

- 1) Rambu-rambu Lalu Lintas
- 2) Marka jalan
- 3) Alat Pemberi Isyarat
- 4) Gerakan Lalu Lintas
- 5) Berhenti dan Parkir
- 6) Peringatan dengan bunyi dan sinar.
- 7) Kecepatan maksimal atau minimal dan/atau
- 8) Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

¹⁹ Direktorat Lalu Lintas Polri, Ditlantas Polri, 2009, *Paduan Praktis Berlalu Lintas*, Jakarta: Sinar Grafika, hlm.12

- C. Pada saat diadakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan pengemudi kendaraan bermotor wajib menunjukkan :
- 1) STNK atau STCK
 - 2) SIM
 - 3) Bukti lulus uji berkala dan/atau
 - 4) Tanda bukti lain yang sah
- D. Setiap pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih di jalan dan penumpang yang duduk disampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
- E. Setiap pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di jalan dan penumpang yang duduk disampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia.
- F. Setiap orang yang mengendarai dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
- G. Pengendara sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) Orang²⁰.

Dalam rangka mengurangi jumlah kecelakaan di jalan dan meningkatkan standar keselamatan dan keamanan penumpang, diperlukan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja di suatu perusahaan yang merupakan suatu persyaratan dimana disebutkan dalam Pasal 87 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan bahwa perusahaan wajib menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang terintegrasi dengan Sistem Manajemen Perusahaan. Selain itu, Pasal 204 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memerintahkan “Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan & menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman pada Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”. Target Rencana Umum Nasional Keselamatan yaitu untuk menurunkan fatalitas korban saat terjadi kecelakaan. Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan ditujukan untuk menurunkan fatalitas korban kecelakaan yang melibatkan angkutan umum.

²⁰ Direktorat Lalu Lintas Polri, *Op.Cit*, hlm 3

Menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 203 ayat (1) dan Pasal 204 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ditetapkan Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:

- A. Penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- B. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- C. Pengkajian masalah Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- D. Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam pasal 1 ayat 1 Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor 05 Tahun 1996 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja menjelaskan bahwa Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang selanjutnya disebut Sistem Manajemen K3 adalah bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan, penerapan, pencapaian, pengkajian dan pemeliharaan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif.

Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum itu sendiri merupakan tata kelola keselamatan bidang angkutan umum secara sistematis dan komprehensif dalam suatu sistem manajemen yang utuh melalui proses perencanaan, penerapan, pengukuran dan pengawasan untuk mewujudkan penyelenggaraan angkutan umum yang berkeselamatan. Dalam pengembangan Sistem Manajemen Keselamatan ini, biaya untuk mewujudkan keselamatan (*cost of safety*) menjadi instrumen investasi keselamatan perusahaan angkutan umum.

Konsep dasar dari Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum ini adalah bagian dari komitmen pemerintah untuk meningkatkan keselamatan dan melindungi semua pihak baik pengusaha, pekerja dan pengguna jasa transportasi jalan dari kecelakaan yang tidak diinginkan. Sistem Manajemen Keselamatan hanyalah suatu cara untuk mengelola keselamatan dengan baik dan

komprehensif dalam setiap usaha jasa transportasi yang merupakan bagian integral dari manajemen transportasi²¹.

2.1.2. Tujuan dan Manfaat Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum

Pasal 204 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memerintahkan “Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan & menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman pada Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”. Alasan dari penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum tercantum dalam Pasal 237 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu mewajibkan perusahaan angkutan umum untuk mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawab atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan (penumpang dan awak kendaraan) serta membayar ganti rugi kepada korban dan ahli waris korban kecelakaan. Selain itu, jika perusahaan angkutan umum sering terlibat kecelakaan maka beban keuangan perusahaan membesar dan citra perusahaan bisa menurun di hadapan masyarakat.

Tujuan dari penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum antara lain²² :

- A. Mencegah kerugian akibat kejadian yang tidak diinginkan akibat kegiatan angkutan;
- B. Menjamin kelancaran transportasi;
- C. Menjaga keselamatan konsumen melalui pemenuhan *standart* pelayanan minimum;
- D. Meningkatkan kepuasan pelanggan.

Manfaat dari penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum antara lain²³ :

²¹ Direktorat Jendral Perhubungan Darat bagian Keselamatan Transportasi Darat, 2014, *Workshop Sistem Manajemen Keselamatan*, hlm 29

²² Direktorat Jendral Perhubungan Darat bagian Keselamatan Transportasi Darat, 2014, *Ibid*, hlm 27

²³ Direktorat Jendral Perhubungan Darat bagian Keselamatan Transportasi Darat, 2014, *Ibid*, hlm 28

- A. Mendorong produktivitas perusahaan secara optimal;
- B. Mengurangi kerugian ekonomis karena terjadinya kecelakaan lalu lintas;
- C. Dapat melakukan pencegahan dan pengendalian kerugian (kerugian sarana produksi);
- D. Meningkatkan efisiensi perusahaan karena dapat mencegah kerugian akibat kecelakaan sehingga dapat meningkatkan daya saing perusahaan.

Diharapkan perusahaan melalui penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kerja perusahaan dapat memiliki lingkungan kerja yang sehat, aman, efisien dan produktif. Lebih dari itu penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja dapat membantu Pimpinan Perusahaan untuk dapat melaksanakan standar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang merupakan tuntutan masyarakat global baik secara nasional maupun secara internasional²⁴.

2.2 Transportasi

2.2.1 Pengertian Transportasi

Pengangkutan merupakan bagian dari masyarakat. Bagi dunia usaha, pengangkutan berperan penting dalam mendukung proses produksi dan distribusi barang dan/atau jasa. Bagi masyarakat yang merupakan konsumen, pengangkutan menjadi bagian dari kegiatan konsumsi mereka. Dengan demikian pengangkutan berfungsi penting dalam perkembangan masyarakat.

Kata “pengangkutan” berasal dari kata dalam bahasa Inggris yakni *transportation*. Kata *Transportation* diartikan oleh *Black Law Dictionary* sebagai *The removal of goods or persons from one place to another, by a carrier* dimana dalam bahasa Indonesia diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pengertian kata *Transportation* dalam *Black Law Dictionary* tersebut pada hakikatnya memiliki kesamaan dengan pengertian kata “Pengangkutan” dalam Kamus Besar Bahasa

²⁴ Direktorat Jendral Perhubungan Darat bagian Keselamatan Transportasi Darat, 2014, *Ibid*, hlm 25

Indonesia yakni pengangkutan barang dan orang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi²⁵.

Pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Pengangkutan artinya pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain.

Abdul Kadir Muhammad²⁶ mendefinisikan pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang telah ditentukan sebelumnya.

Dalam kegiatan sehari-hari kata pengangkutan sering diganti dengan kata “transportasi”. Pengangkutan lebih menekankan pada aspek yuridis sedangkan transportasi lebih menekankan pada aspek kegiatan perekonomian akan tetapi keduanya memiliki makna yang sama, yaitu sebagai kegiatan pemindahan dengan menggunakan alat angkut. Secara etimologis, transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain; dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya²⁷.

²⁵ Andika Wijaya, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Jakarta: Sinar Grafika, hlm 9-10

²⁶ Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung: PT.Citra Aditya Bakti, hlm 19

²⁷ Melkianus, Benu, 25 April 2012, <http://mellbenu.blogspot.com/2012/04/buku-ajar-hukum-pengangkutan.html>. Diakses pada 20 Agustus 2017 jam 20:00

Menurut Soegijatna Tjakranegara²⁸, pengangkutan adalah memindahkan barang atau *commodity of goods* dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya.

Menurut Ridwan Khairindy²⁹, pengangkutan merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Ada beberapa unsur pengangkutan, yaitu sebagai berikut :

- A. Adanya sesuatu yang diangkut;
- B. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkut;
- C. Ada tempat yang dapat dilalui alat angkut.

Proses pengangkutan merupakan gerak dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan di mana angkutan itu diakhiri.

Definisi pengangkutan lainnya disampaikan oleh H.M.N Purwosutjipto. Menurut H.M.N Purwosutjipto³⁰, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang/dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.

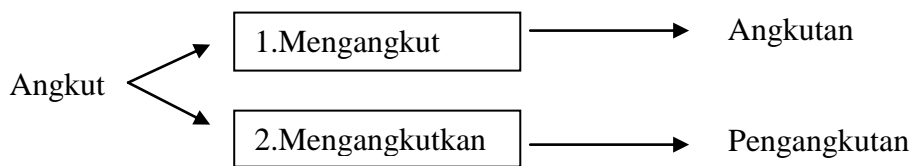
Pasal 1 angka (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan pengertian angkutan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Istilah “angkutan” yang terdapat dalam Pasal 1 angka (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebenarnya merupakan istilah yang tidak tepat. Istilah yang lebih

²⁸ Soegijatna Tjakranegara, 1995, *hukum pengangkutan barang dan penumpang*, Jakarta: PT.Rineka Cipta, hlm 1

²⁹ Ridwan Khairandy, 2013, *pokok-pokok hukum dagang di indonesia*, Yogyakarta: FH UII Press, hlm 371

³⁰ H.M.N Purwosutjipto, 1987, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia : Hukum Pengangkutan*, Jakarta: Djambatan, hlm 1-2

tepat adalah pengangkutan atau dalam bahasa Inggris ‘*transportation*’. Istilah ‘angkutan’ sebagai istilah yang tidak tepat tersebut sudah terlanjur salah kaprah sebagaimana istilah ‘pimpinan’ yang juga salah kaprah dan telah bahkan terlanjur tertulis dalam rumusan Pasal 9 ayat (2) dan Pasal 23F ayat (2) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.



Dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 Tentang Hak Cipta, Ciptaan sebagai ‘hasil pekerjaan mencipta’ telah di definisikan secara tepat. Istilah ‘angkutan’ yang sebenarnya merupakan ‘hasil pekerjaan mengangkut’ sama dengan istilah ‘ciptaan’ yang merupakan ‘hasil pekerjaan mencipta’. Sesuai dengan penjelasan diatas, kata ‘angkutan’ diturunkan dari kata dasar ‘angkut’ yang berarti ‘hasil pekerjaan mengangkut’. Adapun kata ‘pengangkutan’ diturunkan dari kata ‘mengangkutkan’.

Penulis sependapat dengan H.M.N Purwosutjipto maupun Abdulkadir Muhammad yang memilih kata “pengangkutan” daripada “angkutan”. Kata “angkutan” oleh Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Menurut penulis, istilah “angkutan” yang dipakai dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebenarnya tidak tepat dan telah dijelaskan di atas³¹.

2.2.2 Asas-asas dan Klasifikasi Transportasi

Asas-asas Transportasi

Pengaturan terhadap pengangkutan dapat dibaca pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta peraturan pelaksanaannya diantaranya Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang

³¹ Andika Wijaya, 2016, *Op.Cit*, hlm 10-12 dan 170

Angkutan Jalan. Sebagaimana penjelasan atas konsiderans Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum yang diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah serta akuntabilitas penyelenggaraan negara³².

Asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua yaitu:

- A. Yang bersifat perdata; dan
- B. Yang bersifat publik.

Asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua belah pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas-asas hukum pengangkutan yang bersifat perdata menurut Abdul Kadir Muhammad ada empat asas pokok yang mendasari perjanjian pengangkutan, yaitu asas konsensual, asas koordinasi, asas campuran, dan asas tidak ada hak retensi. Berikut adalah penjelasannya :

1) Asas konsensual

Asas ini tidak mensyaratkan bentuk perjanjian pengangkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan merupakan perjanjian tertulis, melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan antara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan dalam undang-undang. Mereka hanya menunjuk atau menerapkan ketentuan undang-undang. Tetapi

³² Andika Wijaya, 2016, *Ibid*, hlm 170

apabila undang-undang tidak menentukan (tidak mengatur) kewajiban dan hak yang wajib mereka penuhi, diikutilah kebiasaan yang berakar pada kepatutan, jika apabila terjadi perselisihan mereka selesaikan melalui musyawarah, arbitrase, atau melalui pengadilan.

2) Asas koordinasi

Asas ini menempatkan kedudukan pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang atau pengirim barang, pengangkut bukanlah sebagai bawahan dari penumpang atau pengirim barang, melainkan pengangkut adalah perjanjian pemberi kuasa.

3) Asas campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpanan barang dari pengirim kepada pengangkut dan melkukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Dengan demikian ketentuan-ketentuan dari tiga jenis perjanjian itu berlaku juga dalam perjanjian pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

4) Asas tidak ada hak retensi

Penggunaan hak retensi dalam perjanjian pengangkutan tidak dibenarkan. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan. Pengangkutan hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya³³.

Asas-asas hukum pengangkutan yang bersifat publik yaitu sebagai berikut:

1) Asas manfaat

Asas manfaat yaitu pengangkutan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat pengembangan peri kehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara.

³³ Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Op.Cit*, hlm 23

2) Asas adil dan merata

Asas adil dan merata yaitu penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

3) Asas keseimbangan

Asas keseimbangan yaitu pengangkutan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat serta antara kepentingan nasional dan internasional.

4) Asas kepentingan umum

Asas kepentingan umum yaitu penyelenggaraan pengangkutan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

5) Asas keterpaduan

Asas keterpaduan yaitu kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi.

6) Asas kesadaran hukum

Asas kesadaran hukum yaitu kewajiban kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

7) Asas keselamatan penumpang

Asas keselamatan penumpang yaitu setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan³⁴.

Klasifikasi Transportasi

Transportasi atau pengangkutan dapat dikelompokkan menurut macam atau moda atau jenisnya (*modes of transportation*) yang dapat ditinjau dari segi barang yang diangkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung, dari sudut teknis

³⁴ Vanyugo, 2014, *Asas dalam hukum pengangkutan*
<https://vanyugo.wordpress.com/2014/03/09/asas-dalam-hukum-pengangkutan/>. Diakses pada 21 Agustus 2017 jam 18.00

serta dari sudut alat angkutannya. Secara rinci klasifikasi transportasi sebagai berikut :

- a. Dari segi jenis transportasi meliputi:
 1. Angkutan penumpang (*passanger*);
 2. Angkutan barang (*goods*);
 3. Angkutan pos (*mail*).

- b. Dari sudut geografis. Ditinjau dari sudut geografis, transportasi dapat dibagi menjadi
 1. Angkutan antar benua: misalnya dari Asia ke Eropa;
 2. Angkutan antar pulau: misalnya dari Pulau Jawa ke Pulau Sumatera;
 3. Angkutan antar kota: misalnya dari Jakarta ke Bandung;
 4. Angkutan antar daerah: misalnya dari Jawa Barat ke Jawa Timur;
 5. Angkutan di dalam kota: misalnya kota Medan, Surabaya dan lain-lain;
 6. Angkutan antar negara: misalnya dari Prancis ke Swiss.

- c. Dari sudut teknis dan alat pengangkutnya, Jika dilihat dari sudut teknis dan alat angkutnya, maka transportasi dapat dibedakan sebagai berikut:
 1. Angkutan jalan raya atau *highway transportation (road transportation)*, seperti pengangkutan dengan menggunakan truk, bus dan sedan;
 2. Pengangkutan rel (*rail transportation*) yaitu angkutan kereta api, trem listrik dan sebagainya. Pengangkutan jalan raya dan pengangkutan rel kadang-kadang keduanya digabung dalam golongan yang disebut rail and road transportation atau land transportation (angkutan darat);
 3. Pengangkutan melalui air di pedalaman (*inland transportation*), seperti pengangkutan sungai, kanal, danau dan sebagainya;
 4. Pengangkutan laut atau samudera (*ocean transportation*), yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera;

5. Pengangkutan udara (*transportation by air atau air transportation*), yaitu pengangkutan dengan menggunakan kapal terbang yang melalui jalan udara³⁵.

Secara umum, pengangkutan dalam konteks Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terbagi menjadi dua jenis, yaitu pengangkutan orang dan pengangkutan barang. Ditinjau dari segi jenis kendaraan yang digunakan, pengangkutan orang dan/ atau barang terbagi menjadi dua yakni *pertama*, pengangkutan orang dan/atau barang dengan menggunakan kendaraan bermotor dan *kedua*, pengangkutan orang dan/ atau barang dengan menggunakan kendaraan tidak bermotor.

Ditinjau dari segi penggunaannya, pengangkutan dalam konteks Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terbagi menjadi dua yakni pengangkutan yang tidak dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial dan pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial. Pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial disebut pengangkutan umum. Kendaraan yang dipakai dalam pengangkutan umum adalah kendaraan bermotor umum, dimana menurut Pasal 1 angka 5 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan didefinisikan sebagai setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan/ atau orang dengan dipungut bayaran.

Pengangkutan umum berbeda dengan pengangkutan biasa. Yang membedakan antara keduanya adalah ada atau tidaknya bayaran atau tarif yang dikenakan kepada penumpang dan/ atau pengirim atau penerima barang. Pengangkutan biasa dijelaskan oleh Pasal 3 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan yang berbunyi sebagai berikut:

1. Angkutan orang dan/ atau barang dapat menggunakan :
 - a. Kendaraan bermotor; dan
 - b. Kendaraan tidak bermotor.

³⁵ Zainal Asikin, 2013, *Hukum Dagang*, Jakarta, RajaGrafindo Persada, hlm 157

2. Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan dalam :
 - a. Sepeda motor;
 - b. Mobil penumpang;
 - c. Mobil bus; dan
 - d. Mobil barang.

3. Kendaraan tidak bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dikelompokkan dalam :
 - a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan
 - b. Kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.

Berdasarkan objek yang diangkut, pengangkutan umum terbagi menjadi dua, yakni pengangkutan umum orang dan pengangkutan umum barang. Pengangkutan umum orang terbagi lagi menjadi dua jenis yaitu pengangkutan umum orang dalam trayek dan pengangkutan umum orang tidak dalam trayek. Pengangkutan umum barang terbagi menjadi dua berdasarkan sifatnya yakni pengangkutan barang bersifat umum (merupakan pengangkutan barang pada umumnya yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus) serta pengangkutan barang bersifat khusus (merupakan angkutan yang menggunakan mobil barang yang dirancang khusus sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut)³⁶.

2.2.3 Pihak yang terkait dengan Jasa Transportasi

Pihak-pihak dalam pengangkutan merupakan para subjek hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan. Mengenai siapa saja yang menjadi pihak-pihak dalam pengangkutan ada beberapa pendapat yang dikemukakan para ahli antara lain ; Wihoho Soedjono³⁷ menjelaskan bahwa di dalam pengangkutan di laut terutama mengenai pengangkutan di laut terutama mengenai pengangkutan barang, maka perlu diperhatikan adanya tiga unsur yaitu pihak pengirim barang, pihak penerima barang dan barangnya itu sendiri.

³⁶ Andika Wijaya, 2016, *Op.Cit*, hlm 12-14

³⁷ Zainal Asikin, 2013, *Op.Cit*, hlm 163

Menurut H.M.N Purwosutjipto³⁸, pihak-pihak dalam pengangkutan yaitu pengangkut dan pengirim. Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Lawan dari pihak pengangkut adalah pengirim yaitu pihak yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan dan juga memberikan muatan atau barang yang akan diangkut oleh pengangkut.

Menurut Abdulkadir Muhammad³⁹, subjek hukum pengangkutan adalah pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan”. Mereka itu adalah pengangkut, pengirim, penumpang, penerima, ekspediter, agen perjalanan, pengusaha muat bongkar, dan pengusaha pergudangan.

Pihak-pihak yang terkait dalam proses berjalannya pengangkutan barang adalah :

A. Pengangkut (*Carrier*)

Dalam perjanjian pengangkutan barang, pihak pengangkut yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan, barang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif angkutan sesuai yang telah diperjanjikan. Dalam perjanjian pengangkutan penumpang, pihak pengangkut yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif (ongkos) angkutan sesuai yang telah ditetapkan.

B. Pengirim (*Consigner, Shipper*)

Pengirim dalam bahasa Inggris disebut *consigner*, tetapi khusus pada pengangkutan laut disebut *shipper*. Sama halnya dengan pengangkutan, pengirim adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang juga tidak diatur definisi pengiriman secara umum. Tetapi dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

³⁸ H.M.N Purwosutjipto, 1987, *Op.Cit*, hlm 4

³⁹ Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Op.Cit*, hlm 33

C. Penumpang (*Passanger*)

Penumpang adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan penumpang. Penumpang mempunyai dua kedudukan, yaitu sebagai subyek pengangkutan karena ia adalah pihak dalam perjanjian, dan penumpang juga sebagai objek pengangkutan karena ia adalah muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus sudah dewasa atau mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian (pasal 1320 KUHPerdara)⁴⁰.

D. Penerima (*Consignee*)

Dalam perjanjian pengangkutan, penerima merupakan pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, maka pihak penerima tidak termasuk dalam perjanjian pengangkutan, tetapi pihak penerima tergolong sebagai subjek hukum pengangkutan. Akan tetapi dalam perjanjian pengangkutan pihak penerima juga bisa sekaligus sebagai pihak pengirim sendiri, dalam hal penerima adalah pihak pengirim sendiri, maka penerima termasuk dalam pihak perjanjian pengangkutan⁴¹.

E. Ekspediter

Ekspediter dijumpai dalam perjanjian pengangkutan barang, dalam bahasa Inggris disebut *cargo forwarder*. Ekspediter digolongkan sebagai subjek hukum pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengirim atau pengangkut atau penerima barang. Ekspediter berfungsi sebagai pengantar dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim. Pengusaha transport seperti ekspediter bekerja dalam lapangan pengangkutan barang-barang namun dalam hal ini ia sendirilah yang bertindak sebagai pihak pengangkut⁴².

F. Agen Perjalanan (*Travel Agent*)

Dalam perjanjian pengangkutan penumpang, pihak yang mencari pengangkut bagi penumpang adalah biro perjalanan (*travel agent*). Agen perjalanan digolongkan sebagai subjek hukum pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengangkut, yaitu perusahaan pengangkutan penumpang. Agen perjalanan berfungsi sebagai agen (*wakil*) dalam perjanjian

⁴⁰ Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Ibid*, hlm 35-36

⁴¹ Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Ibid*, hlm 40

⁴² Zainal Asikin, 2013, *Op.Cit*, hlm 165

keagenan (*agency agreement*) yang bertindak untuk dan atas nama pengangkut. Agen perjalanan adalah perusahaan yang kegiatan usahanya mencari penumpang bagi perusahaan pengangkutan kereta api, kendaraan umum, kapal, atau pesawat udara. Berdasarkan uraian di atas, dapat ditentukan kriteria agen perjalanan menurut undang-undang, yaitu :

1. Pihak dalam perjanjian keagenan perjalanan;
2. Bertindak untuk dan atas nama pengangkut;
3. Menerima provisi (imbalan jasa) dari pengangkut; dan
4. Menjamin penumpang tiba di tempat tujuan dengan selamat⁴³.

G. Pengusaha Pergudangan (*Warehousing*)

Perusahaan pergudangan adalah perusahaan yang bergerak di bidang usaha penyimpanan barang-barang di dalam gudang pelabuhan selama barang yang bersangkutan menunggu pemuatan ke atas kapal, atau menunggu pengeluarannya dari gudang, yang berada dibawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai⁴⁴.

H. Pengusaha Muat Bongkar (*Stevedoring*)

Mendukung kelancaran kegiatan angkutan barang dari dan ke suatu pelabuhan, maka kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal mempunyai kedudukan yang penting. Di samping itu keselamatan dan keamanan barang yang dibongkar muat dari dan ke pelabuhan sangat erat kaitannya dengan kegiatan bongkar muat tersebut. Menurut Pasal 1 butir 16 Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 pengusaha muat bongkar adalah "kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dan/atau hewan dari dan ke kapal". Perusahaan ini memiliki tenaga ahli yang pandai menempatkan barang di dalam ruang kapal yang terbatas itu sesuai dengan sifat barang, ventilasi yang diperlukan dan tidak mudah bergerak/bergeser. Demikian juga ketika membongkar barang dari kapal diperlukan keahlian sehingga barang yang dapat dibongkar dengan mudah, efisien, dan tidak menimbulkan kerusakan⁴⁵.

⁴³ Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Op.Cit*, hlm 37

⁴⁴ Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Ibid*, hlm 38

⁴⁵ Zainal Asikin, 2013, *Op.Cit*, hlm 166

2.2.4 Peran dan Manfaat Transportasi

Menurut Tamin⁴⁶, peran dan manfaat transportasi meliputi : sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang disampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Aspek penting dari sektor transportasi adalah aksesibilitas, karena perlunya transportasi guna mendukung kedua peran yang disampaikan di atas sehingga akan memudahkan aksesibilitas orang dan barang. Dalam pendekatan transportasi, aksesibilitas merupakan sebuah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna wilayah secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Sehingga, aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susah”-nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Pernyataan “mudah” atau “susah” merupakan pernyataan yang sifatnya sangat “subyektif” dan “kualitatif”, karena setiap orang memiliki persepsi yang berbeda-beda tentang mudah dan susah terhadap aksesibilitas yang mereka rasakan. Dari pernyataan tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Menurut Soesilo⁴⁷, transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah :

⁴⁶ Tamin, Ofyar Z, 1997, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Bandung: ITB, hlm 5

⁴⁷ Soesilo, Nining I, 1999, *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*, Jakarta: Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia, hlm 11

1. Penghematan biaya operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu.

2. Penghematan waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghematan waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang bepergian untuk satu usaha jasa saja; dan dapat pula dihitung dengan tambahan waktu senggang atau produksi yang timbul apabila semua penumpang dapat mencapai tempat tujuan dengan lebih cepat. Adapun manfaat dari penghematan waktu tersebut dapat dihitung dengan mengalikan perbedaan waktu tempuh dengan rata-rata pendapatan per jam dari jumlah pekerja yang menggunakan fasilitas tersebut.

3. Pengurangan kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak yang belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. Manfaat akibat perkembangan ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan

produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

5. Manfaat tidak langsung

Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah dengan daerah lain melalui jalur transportasi. Selain manfaat karena terintegrasinya dua daerah tersebut, maka akan terjadi pemerataan pendapatan dan prestise sehingga manfaat ini sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif.

2.3 Tanggung Jawab Perusahaan

Isu tanggung jawab sosial (*social corporate responsibility*) adalah suatu topik yang berkenaan dengan etika bisnis. Disini terdapat tanggung jawab moral perusahaan baik terhadap karyawan perusahaan dan masyarakat disekitar perusahaan. Oleh karena itu berkaitan pula dengan moralitas, yaitu sebagai standar bagi individu atau sekelompok mengenai benar dan salah, baik dan buruk. Sebab etika merupakan tata cara yang menguji standar moral seseorang atau standar moral masyarakat.

Pada dasarnya *Corporate Social Responsibility (CSR)* lebih ditujukan pada bagaimana perusahaan berperilaku terhadap *stakeholder* mereka antara lain pekerja, konsumen, masyarakat luas bahkan generasi mendatang dibandingkan dengan apa yang disumbangkan perusahaan secara langsung. Dengan kata lain, besar kecilnya sumbangan bukanlah masalah utama *Corporate Social Responsibility (CSR)*.

Corporate Social Responsibility (CSR) secara sederhana dapat diartikan sebagai sebuah perusahaan yang mengelola proses usaha yang dijalankan untuk menghasilkan pengaruh positif di masyarakat. *Corporate Social Responsibility (CSR)* adalah hubungan timbal balik usaha terhadap masyarakat. Menurut Lord Home dan Richard Watts⁴⁸:

⁴⁸ Amin Widjaja, 2008, *Business Ethics & Coprorate Social Responsibility (CSR)*, Jakarta: Harvarindo, hlm 22

Corporate Social Responsibility (CSR) adalah komitmen berkelanjutan perusahaan untuk berperilaku secara etis dan berkontribusi kepada pengembangan ekonomi dengan tetap meningkatkan kualitas hidup dari para pekerja dan keluargamereka, begitu juga halnya dngan masyarakat sekitar perusahaan dan masyarakat secara keseluruhan.

Menurut Rachmadi Usman⁴⁹ dengan mengacu pada pengertian perusahaan menurut Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 Tentang Wajib Daftar Perusahaan meliputi bentuk usaha (*company*) dan jenis usaha (*business*). Jadi perusahaan adalah badan usaha yang menjalankan kegiatan di bidang perekonomian yang dilakukan secara terus-menerus atau teratur, terang-terangan, dan dengan tujuan untuk memperoleh keuntungan atau laba. Badan usaha ini bisa dijalankan oleh perorangan, persekutuan atau badan hukum.

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

Kata “perseroan” menunjuk kepada modalnya yang terdiri atas sero (saham). Sedangkan kata “terbatas” menunjuk kepada tanggung jawab pemegang saham yang tidak melebihi nilai nominal saham yang diambil bagian yang dimilikinya. Dalam Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas dijelaskan bahwa Perseroan Terbatas (PT) adalah badan hukum yang merupakan persekutuan modal, didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam dalam saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang ini serta peraturan pelaksanaannya.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan sendiri sebagaimana diketahui telah tercantum dalam Pasal 74 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas mengenai Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan yang menjelaskan bahwa “Setiap perusahaan yang melaksanakan kegiatan usahanya di

⁴⁹ Abdul R. Saliman, 2011, *Hukum Bisnis Untuk Perusahaan*, Jakarta: Kencana, hlm 91-92

bidang sumber daya alam manusia wajib melaksanakan tanggung jawab sosial perusahaan”. *Corporate Social Responsibility (CSR)* dapat didefinisikan sebagai tanggung jawab moral perusahaan terhadap para *strategic stakeholders*, terutama komunitas dan masyarakat di sekitar wilayah kerja dan operasinya. Dengan atau tanpa aturan hukum, sebuah perusahaan harus menjunjung tinggi moralitas. Parameter keberhasilan suatu perusahaan dalam sudut pandang *Corporate Social Responsibility (CSR)* adalah mengedepankan prinsip moral dan etis yakni menganggap suatu hasil terbaik tanpa merugikan kelompok masyarakat lainnya.

Terlepas dari kontroversi yang menyertainya, perusahaan terutama yang bergerak dalam bidang yang menguasai hajat hidup orang banyak serta berbasis sumber daya alam berkewajiban untuk melaksanakan *Corporate Social Responsibility (CSR)* yang bersifat sukarela. Dalam pasal 74 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas tersebut, definisi *Corporate Social Responsibility (CSR)* lebih menitikberatkan kepada pengembangan komunitas (*community development*).

Berdasarkan hal tersebut, maka perusahaan memiliki tanggung jawab sosial terhadap keberadaan masyarakat di lingkungan sekitar perusahaan. Kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di lingkungan perusahaan akan sangat berpengaruh baik secara langsung maupun tidak langsung bagi kegiatan perusahaan dan eksistensi perusahaan, sebab masyarakat merupakan penyedia tenaga kerja sekaligus sebagai pasar dari hasil produksi perusahaan. Masyarakat yang sejahtera dan memiliki kesetaraan sosial dan ekonomi akan mampu menyediakan tenaga kerja yang berkualitas dalam jumlah yang mencukupi. Pada saat yang sama, kesejahteraan sosial ekonomi masyarakat tersebut akan meningkatkan daya beli masyarakat terhadap produk-produk yang dipasarkan perusahaan⁵⁰.

⁵⁰ A.B. Susanto, 2007, *A Strategic Management Approach Corporate Social Responsibility*, Jakarta: The Jakarta Consulting Group, hlm 7

2.4 Profil PO Akas Asri

PO Akas Asri asal Kota Probolinggo, Jawa Timur, ini dikenal sangat diandalkan oleh para konsumennya di trayek antar kota antar provinsi (AKAP) maupun trayek antar kota dalam provinsi (AKDP). Ada fenomena menarik dalam PO Akas Asri ini yakni *Pertama*, bus ini terkenal stabil cepat di jalan. Ini membuat bus tidak banyak membuang waktu di jalan. Waktu tempuh jadi efisien. *Kedua*, bus tidak mampir di banyak agen (AKAP). Lagi-lagi ini membuat bus Akas Asri sangat efisien di setiap trip perjalanannya. Ketiga, servis makan untuk penumpang yang sangat bagus (AKAP). Servis makan benar-benar layanan prasmanan yang sebenarnya, alias menu dan lauk tidak dijatah seperti terjadi di beberapa PO lain. PO Akas Asri (AA) terhitung memiliki armada lebih dari 400 armada. Pengelola saat ini adalah Ibu Sri Hanawati. PO Akas Asri terkenal dengan nama karoseri yang begitu *'fenomenal'*. Karoseri itu tak lain adalah Dafi Putra. Namun, Dafi Putra tidak hanya melayani PO Akas Asri, beberapa PO sekarang semakin percaya dan banyak memakai produk Dafi Putra. Awalnya, Dafi Putra hanya memodifikasi body bus yang sudah ada (*istilahnya rebody*). Semakin lama berdiri, akhirnya Dafi Putra bisa mengeluarkan body bus yang utuh, bisa – bisa anda terkecoh dengan hasil karya Dafi Putra, karena banyak yang bilang hasil karyanya mirip dengan salah satu Karoseri ternama di Indonesia. Selain melayani dalam moda transportasi umum, armada bis AA yang melayani Pariwisata juga tak kalah di andalkan oleh manajemen PO Akas Asri⁵¹.

Beberapa trayek yang dilayani PO Akas Asri :

⁵¹ Saptanu Yuniar, 2011, *Akas Asri*, Andromeda site, <https://expertofsomething.wordpress.com/2011/05/07/akas-asri/>. Diakses pada 18 Oktober 2017 jam 17.00

Tabel 1Trayek dan Jumlah Bus PO. Akas Asri Antarkota Dalam Propinsi(AKDP)⁵²

| NO | TRAYEK | JUMLAH | KET |
|----|---------------------------------------|--------------|-------------|
| 1 | Banyuwangi-Benculuk-Genteng-Jember | 15 Unit Bus | Ekonomi |
| 2 | Banyuwangi-Benculuk-Jbr-Probolinggo | 10 Unit Bus | Ekonomi |
| 3 | Banyuwangi- Jember-Prob-Surabaya | 42 Unit Bus | Ekonomi |
| | | 4 Unit Bus | Non Ekonomi |
| 4 | B.wangi-Jember-Surabaya-Kalianget | 34 Unit Bus | Ekonomi |
| | | 4 Unit Bus | Non Ekonomi |
| 5 | B.wangi-Jember-Probolinggo-Malang | 1 Unit Bus | Ekonomi |
| 6 | B.wangi-Jember-Prob-Malang-Blitar | 2 Unit Bus | Ekonomi |
| 7 | Jember-Probolinggo | 2 Unit Bus | Ekonomi |
| 8 | Jember-Probolinggo-Surabaya | 41 Unit Bus | Ekonomi |
| | | 21 Unit Bus | Non Ekonomi |
| 9 | Jember-Probolinggo-Surabaya-Kalianget | 26 Unit Bus | Ekonomi |
| 10 | Jember-Probolinggo-Malang | 35 Unit Bus | Ekonomi |
| | | 5 Unit Bus | Non Ekonomi |
| 11 | Jember-Probolinggo-Malang-Blitar | 35 Unit Bus | Ekonomi |
| 12 | Jember-Lumajang | 3 Unit Bus | Ekonomi |
| 13 | Ambulu-Lumajang-Probolinggo-Surabaya | 15 Unit Bus | Ekonomi |
| 14 | Ambulu-Lumajang-Prob-Trenggalek | 2 Unit Bus | Ekonomi |
| 15 | Ambulu-Lumajang-Prob-Ponorogo | 4 Unit Bus | Ekonomi |
| 16 | Ambulu-Probolinggo-Malang-Blitar | 4 Unit Bus | Ekonomi |
| | Jumlah | 304 Unit bus | |

⁵² Saptanu Yuniar, 2011, *Akas Asri*, Andromeda site, <https://expertofsomething.wordpress.com/2011/05/07/akas-asri/>. Diakses pada 18 Oktober 2017 jam 17.00

Tabel 2

Trayek Dan Jumlah Bus PO. Akas Asri Antarkota Antar Propinsi (AKAP)⁵³

| NO | TRAYEK | JUMLAH | KET |
|-----------|-------------------------------------|---------------|-------------|
| 1 | B.wangi-Jember-Prob-Solo-Yogyakarta | 12 Unit Bus | Ekonomi |
| 2 | Jember-Probolinggo-Surabaya-Jakarta | 4 Unit Bus | Non Ekonomi |
| 3 | Jember-Solo-Yogyakarta-Purwokerto | 6 Unit Bus | Non Ekonomi |
| 4 | Probolinggo-Surabaya-Madiun-Solo | 19 Unit Bus | Ekonomi |
| 5 | Surabaya-Madiun-Solo-Yogyakarta | 20 Unit Bus | Ekonomi |
| 6 | Surabaya-Kr.jati-Solo-Yogyakarta | 10 Unit Bus | Non Ekonomi |
| 7 | Surabaya-Denpasar-Mataram | 9 Unit Bus | Non Ekonomi |
| 8 | Jember-Banyuwangi-Denpasar | 64 Unit Bus | Ekonomi |
| | Jumlah | 144 UnitBus | |

⁵³ Saptanu Yuniar, 2011, *Akas Asri*, Andromeda site, <https://expertofsomething.wordpress.com/2011/05/07/akas-asri/>. Diakses pada 18 Oktober 2017 jam 17.00

BAB 4 PENUTUP

4.1 Kesimpulan

1. Penerapan pelayanan *safety first* sudah direalisasikan oleh PO Akas Asri meliputi stiker sakera, alat pemadam api (APAR), palu pemecah kaca, kelayakan kendaraan, pintu darurat, sistem tarif, *check up* bus, uji KIR, trayek armada bus dan jenis kelas bus. Tujuannya adalah sebagai upaya perlindungan terhadap penumpang dari kejadian yang tidak diinginkan. Selama penumpang melakukan perjalanan dengan menggunakan PO Akas Asri, tidak ada keluhan berkaitan dengan fasilitas, kelayakan bus maupun tarif yang membuat penumpang merasa nyaman.
2. Bentuk tanggung jawab PO Akas Asri terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan yang berkaitan dengan *safety first* adalah *Pertama*, Jasa Raharja yang merupakan implementasi dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Pertanggungjawaban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan dan *Kedua*, sumbangan dari PO Akas Asri sendiri. Di samping itu, PO Akas Asri juga bertanggung jawab terhadap kehilangan barang penumpang, keadaan darurat pada bus dan kejadian lainnya.

4.2 Saran

1. Hendaknya bagi pihak Dinas Perhubungan yang *stand by* di terminal mengadakan pengecekan kelayakan kendaraan, surat-surat dan kelengkapan layanan *safety first* terhadap perusahaan otobus yang melayani trayek tersebut setiap waktu tanpa harus menunggu momen-momen liburan seperti hari raya Idul Fitri, hari raya Idul Adha dan hari libur lainnya. Karena masyarakat yang sering berpergian keluar kota hampir sepanjang waktu tanpa melihat hari libur. Apabila

terbukti ada perusahaan otobus melanggar ketentuan, maka kartu pengawasan bisa ditahan atau armada bus langsung dipulangkan ke garasinya. Hal ini dilakukan untuk menghargai perusahaan otobus yang jujur dan menarik minat masyarakat untuk naik bus tanpa khawatir satu hal apapun.

2. Hendaknya bagi masyarakat dapat memahami tanggung jawab perusahaan otobus terhadap suatu kejadian dan juga masyarakat harus bertanggung jawab apabila ada hal-hal yang merugikan perusahaan otobus.

DAFTAR PUSTAKA

A.BUKU

- Ahmad Munawar. 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta : Betta Offset
- Asikin Zainal. 2013. *Hukum Dagang*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Direktorat Lalu Lintas Polri. Ditlantas Polri. 2009. *Paduan Praktis Berjalan Lintas*. Jakarta : Sinar Grafika
- Kamaluddin Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Kansil C.S.T. dkk. 1995. *Disiplin Berjalan Lintas di Jalan Raya*. Jakarta : P.T. Rineka cipta
- Khairandy Ridwan. 2013. *Pokok-Pokok Hukum Dagang di Indonesia*. Yogyakarta : FH UII Press
- Muhammad Abdul Kadir. 1991. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung : PT.Citra Aditya Bakti
- Peter Mahmud Marzuki. 2016. *Penelitian Hukum*. Edisi Revisi, Cetakan ke-12. Jakarta: Kencana Prenada Media Grup
- Purwosujipto H.M.N. 1987. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia : Hukum Pengangkutan*. Jakarta : Djambatan
- Saliman Abdul R. 2011. *Hukum Bisnis Untuk Perusahaan*. Jakarta : Kencana
- Susanto A.B. 2007. *A Strategic Management Approach Corporate Social Responsibility*. Jakarta: The Jakarta Consulting Group
- Soesilo. Nining I. 1999. *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia
- Tamin.Z Ofyar. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung : ITB
- Tjokranegara Soegijatna. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*. Jakarta : PT.Rineka Cipta
- Wijaya Andika. 2016. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika

Widjaja Amin. 2008. *Business Ethics & Corporate Social Responsibility (CSR)*.

Jakarta: Harvarindo

Warpani. P. Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung :

Penerbit ITB

B.PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 137, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2720). Jakarta;

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 138, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2721). Jakarta;

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 Tentang *Wajib Daftar Perusahaan* (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1982 Nomor 7, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3214). Jakarta;

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821);

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang *Perseroan Terbatas* (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4756). Jakarta;

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). Jakarta;

Peraturan Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia Nomor 05 Tahun 1996 Tentang *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta;

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang *Angkutan Jalan* (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594). Jakarta;

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 Tentang *Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*(Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 225). Jakarta;

C.INTERNET

Yuniar Saptanu, 2011, “*Akas Asri*”, melalui <https://expertofsomething.wordpress.com/2011/05/07/akas-asri/>, pada tanggal 18 Oktober 2017

Apbisma, 2014, “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang*”, melalui <http://apbisma.blogspot.co.id/2014/04/perlindungan-hukum-terhadap-penumpang.html#more>, pada tanggal 16 Oktober 2017

Belarminus Robertus, 01 Mei 2017, “*Kemenhub Sebut Bus Pariwisata yang Kecelakaan di Puncak Ilegal*”, melalui <http://nasional.kompas.com/read/2017/05/01/16335361/kemenhub.sebut.us.pariwisata.yang.kecelakaan.di.puncak.illegal>, pada tanggal 30 Desember 2017

Firmansyah Denny, 2017, *Saat Naik Bus, Kenali Letak dan Cara Membuka Pintu Darurat*, melalui <http://mobilkomersial.com/2017/04/saat-naik-bus-kenali-letak-dan-cara-membuka-pintu-darurat/>, pada tanggal 20 Maret 2018

Melkianus, Benu, 25 April 2012, *Buku Ajar Hukum Pengangkutan*, melalui <http://mellbenu.blogspot.com/2012/04/buku-ajar-hukum-pengangkutan.html>, pada tanggal 20 Agustus 2017

Rahmadani Wulan, 24 Juni 2015, *Tentang Jasa Raharja*, melalui https://www.kompasiana.com/elraihany/tentang-jasa-raharja_552c41946ea83434348b4585, pada tanggal 31 Maret 2018

Vanyugo, 2014, “*Asas dalam Hukum Pengangkutan*”, melalui <https://vanyugo.wordpress.com/2014/03/09/asas-dalam-hukum-pengangkutan/>, pada tanggal 21 Agustus 2017

D.LAIN-LAIN

Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Direktorat Keselamatan Transportasi Darat, Workshop *Sistem Manajemen Keselamatan*, 2014

Hasil wawancara dilaksanakan pada tanggal 24 Februari 2018 jam 11:00 dengan narasumbernya bapak Samsuri yang bertugas sebagai pengatur armada bus Akas Asri perwakilan Jember

Foto-foto kegiatan *rampcheck* di terminal Tawang Alun Jember

Surat trayek armada bus PO Akas Asri

LAMPIRAN

Foto-foto kegiatan *rampcheck* di terminal Tawang Alun Jember





**HASIL WAWANCARA DENGAN PERUSAHAAN OTOBUS AKAS ASRI
MENGENAI KAJIAN TERHADAP PENERAPAN *SAFETY FIRST*
DALAM PERUSAHAAN JASA TRANSPORTASI PO AKAS ASRI**

Disusun Oleh :

**LIELAROSA MOURITA
NIM 130710101071**

**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2018**

Dalam kehidupan sehari-hari, masih sering ditemui pengemudi angkutan umum melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang (kerugian materiil) maupun kerugian yang secara immateriil seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang. Misalnya saja tindakan pengemudi yang mengemudi secara tidak wajar dalam arti saat menjalani tugasnya pengemudi dipengaruhi oleh keadaan sakit, lelah, meminum sesuatu yang dapat mempengaruhi kemampuannya mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban. Selain itu, maraknya perusahaan otobus yang menjalankan bus tidak layak jalan hanya demi mengejar keuntungan tanpa memikirkan keselamatan awak bus dan peumpangnya. Ditambah lagi, perusahaan tersebut tidak menerapkan manajemen sistem kesehatan dan keselamatan kerja (K3) yang merupakan kegiatan yang dilakukan sebagai tindak *preventif* dengan adanya kecelakaan kerja di suatu perusahaan.

PO Akas Asri asal Kota Probolinggo, Jawa Timur, ini dikenal sangat diandalkan oleh para konsumennya di trayek antar kota antar provinsi (AKAP) maupun trayek antar kota dalam provinsi (AKDP). Selain itu, perawatan PO Akas Asri terhadap armada busnya sangat tertib dan ketat. Pada hari Sabtu tanggal 24 Februari 2018, saya melakukan kunjungan ke garasi PO Akas Asri untuk mengetahui sejauh mana PO Akas Asri menerapkan “*Safety First*” yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan penumpang dan awak bus serta bentuk tanggung jawab hukum PO Akas Asri terhadap penumpangnya jika terjadi kecelakaan. Ketika saya memasuki kantor PO Akas Asri, saya langsung disambut hangat oleh pengatur armada bus Akas Asri, bapak Samsuri. Saya, Lielarosa Mourita sebagai pewawancara dan bapak Samsuri sebagai narasumber.

Pewawancara : Selamat siang, bapak.

Narasumber : Selamat siang juga, silahkan duduk. Ada keperluan apa?

Pewawancara : Maaf jika saya mengganggu waktu bapak. Begini, saya

sedang mengerjakan skripsi yang kebetulan judulnya “Kajian Terhadap Penerapan *Safety First* Dalam Perusahaan Jasa Transportasi PO Akas Asri”. Saya mengambil judul ini karena maraknya kecelakaan yang melibatkan armada bus. Di sisi lain, masih banyak perusahaan otobus nakal yang mengoperasikan armada busnya yang sudah tidak layak jalan dan minimnya perawatan bus di garasi. Selama beberapa waktu liburan ini juga, saya sering menggunakan bus ini (PO Akas Asri) untuk pulang kampung sehingga saya memasukkannya ke dalam judul skripsi sebagai objek dan ingin mempelajari sejauh mana penerapan “*Safety First*” dan tanggung jawab perusahaan. Jadi saya ingin meminta sedikit data dari PO Akas Asri untuk bahan skripsi saya.

Narasumber : Boleh, apa yang ingin Anda tanyakan?

Pewawancara : Ada dua pertanyaan yang ingin saya tanyakan.

Yang pertama, Bagaimana bentuk pelayanan *safety first* PO Akas Asri kepada penumpangnya? mohon dijawab terlebih dahulu.

Narasumber : PO Akas Asri asal Kota Probolinggo, Jawa Timur, ini dikenal sangat diandalkan oleh para konsumennya di trayek antar kota antar provinsi (AKAP) maupun trayek antar kota dalam provinsi (AKDP). PO Akas Asri (AA) terhitung memiliki armada lebih dari 400 armada. Pengelola saat ini adalah Ibu Sri Hanawati. PO Akas Asri terkenal dengan nama karoseri yang begitu ‘*fenomenal*’. Karoseri itu tak lain adalah Dafi Putra. Armada bus PO Akas Asri sangat nyaman dan istimewa karena menggunakan Hino dan *Mercedes Benz* bermesin belakang dilengkapi dengan AC, toilet, smoking area dan LCD TV. Selain itu, Akas Asri juga menyediakan armada

reguler yang terdiri kelas Patas, ekonomi dan eksekutif dan armada pariwisata. Dalam rangka memanjakan penumpang, PO Akas Asri menyediakan beberapa bentuk pelayanan *safety first* yang meliputi pertama, stiker sakera yang diperuntukkan untuk mencegah terjadinya kriminalitas dalam bus. Sakera ini merupakan perkumpulan atau kelompok keamanan yang diadakan oleh pihak tertentu (ibarat seperti polisi dan TNI yang menyamar menjadi orang biasa). Kedua, ada alat pemadam api (APAR) yang diperuntukkan memadamkan percikan api sewaktu-waktu saat bus tengah melakukan perjalanan. Ketiga ada palu pemecah kaca yang digunakan untuk memecahkan kaca bus saat bus sedang mengalami keadaan darurat. Keempat, kelayakan kendaraan di PO Akas Asri sangat baik karena kita sangat tertib dalam melakukan perawatan bus. Ada bus rusak langsung diperbaiki. Kelima pintu darurat. Keenam sistem tarif yang digunakan PO Akas Asri adalah sistem premi. Jadi Anda sebagai penumpang tidak perlu khawatir tentang mahalnya tarif karena tarif kami mengikuti aturan pemerintah. Ketujuh Uji KIR. Pengujian berkala ini dilakukan setiap 6 bulan sekali. Setelah dari sini, Anda bisa melihat fisik bus PO Akas Asri. Ada lagi yang mau ditanyakan?

- Pewawancara : Terima kasih bapak. Ada lagi pertanyaan yang saya ajukan. Yang kedua, Apa bentuk tanggung jawab hukum PO Akas Asri terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan yang berkaitan dengan *safety first*?
- Narasumber : Beberapa bentuk tanggung jawab PO Akas Asri meliputi Pertama, ketika ada sebuah barang milik penumpang

yang tertinggal di dalam armada bus, PO Akas Asri segera mengamankan dan mengembalikan barang tersebut kepada pemiliknya. Kedua, ketika armada busnya mendadak mogok di tengah jalan. Jika bus mengalami kerusakan ringan, maka awak bus dapat memperbaikinya di tempat tanpa harus mengoper penumpang ke bus lain walaupun membutuhkan waktu yang lama dan terlambat sampai tujuan. Jika bus mengalami kerusakan berat, awak bus langsung mengoperkan semua penumpangnya ke bus lain dan mengembalikan penuh uang karcis. Adapun bentuk tanggung jawab hukum PO Akas Asri terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan yang berkaitan dengan *safety first* : Pertama, Jasa Raharja dan Kedua, sumbangan dari PO Akas Asri sendiri. Tidak sembarangan kita memberikan sumbangan kepada korban kecelakaan. Besaran jumlah uang sumbangan ganti rugi tersebut ditentukan dari penyebab kecelakaan dan tingkat kerusakan kendaraan dari kecelakaan itu sendiri. Ada lagi yang mau ditanyakan?

Pewawancara : Sudah cukup data yang saya perlukan bapak. Terima kasih atas waktunya dan bapak bersedia memberikan sedikit data kepada saya untuk mengisi skripsi saya. Saya mohon diri dulu. Selamat siang.

Narasumber : Sama-sama dan selamat siang juga.

Wawancara dilaksanakan pada tanggal 24 Februari 2018 jam 11:00 WIB dengan narasumbernya bapak Samsuri yang bertugas sebagai pengatur armada bus Akas Asri.

Jember, 24 Februari 2018

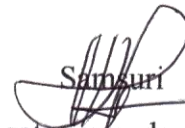
Narasumber

Pewawancara



Lielarosa Mourita

Mahasiswa



Pengatur armada Akas Asri

Foto-foto saat wawancara :



Identitas Narasumber

Nama : Muhammad Samsuri

Tempat tanggal lahir : Banyuwangi, 06 Februari 1965

Alamat : Jalan Veteran nomor 05 RT. 01 RW. 21 Lumajang

Jabatan : Pengatur PO Akas Asri perwakilan Jember

**KARTU UJI BERKALA KENDARAAN INI BERLAKU
DI SELURUH WILAYAH INDONESIA**

(Pasal 152 Peraturan Pemerintah Nomor 55/2012)

THIS CARD OF PERIODICAL VEHICLE INSPECTION CERTIFICATE HAS TO BE
IMPLEMENTED IN THE REPUBLIC OF INDONESIA'S JURISDICTION
(Article 152, Government Regulation Number 55/2012)

Dikeluarkan di : Jakarta
Issued at

Pada tanggal : 17 Mei 2018
Date on

a.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
DIREKTUR SARANA PERHUBUNGAN DARAT
ON BEHALF OF
DIRECTOR GENERAL OF LAND TRANSPORTATION
DIRECTOR OF LAND TRANSPORT FACILITIES



Karlo Manik
K. KARLO MANIK, MSc.
Pembina Utama Muda - IV/c
NIP. 19600819 198003 1 001



M 820649

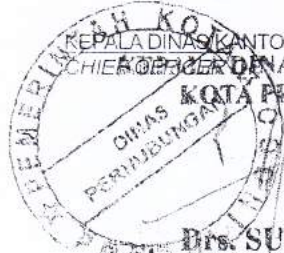
Dicetak oleh PT. PURA BARUTAMA

KOTA PROBOLINGGO

DITERBITKAN DI
ISSUED AT

19 Juni 2017

PADA TANGGAL
DATE ON



KEPALA DINAS KANTOR
CHIEF OFFICER
**KORPORASI PERHUBUNGAN
KOTA PROBOLINGGO**

Sumadi
Drs. SUMADI, M.Si

Pembina Tingkat I

NIP. 19661204 198603 1 004

JKT 439899

M 820649

IDENTIFIKASI KENDARAAN DAN PEMILIK
IDENTIFICATION OF VEHICLE AND OWNER

PEMILIK
(OWNER)

- Nomor Uji Berkala
(Periodical inspection Number) : JKT 439899

- Nomor Kendaraan
(Vehicle Registration Number) : N 7019 US

- Nama Pemilik Kendaraan
(Name of Owner) : ARWIN HARTANTO HARTOYO

- Alamat Pemilik Kendaraan
(Address of Owner) : JL. RAYA P SUDIRMAN 332,
JATI

MAYANGAN

KOTA PROBOLINGGO

- Kartu Identitas Diri
(ID Card) :

PHASE M

URAIAN DATA KENDARAAN
DESCRIPTION OF VEHICLE

IDENTITAS KENDARAAN (IDENTITY OF VEHICLE)

- Merek (Brand) : NISSAN

- Tipe (Type) : OD 97 P DS

- Jenis (Category) : Mobil Penumpang / Barang / Bus
TERTUTUP
Passenger car / goods / bus

- Isi Silinder (Cylinder Volume) : 6925cc
133

- Daya Motor (Power) : SOLAR kW/PS/HP

- Bahan Bakar (Fuel) : 1995

- Tahun Pembuatan
(Year of Manufactured) :

- Status Penggunaan (Usage Status) : CB8700953
Umum / Tidak Umum
(Public Service / Private)

- Nomor Rangka Landasan
(Chassis Number) :

- Nomor Mesin (Engine Number) :

- Nomor dan Tanggal Sertifikasi Uji Tipe
dan Sertifikat Registrasi Uji Tipe :

(Number and Date of Type Approval Certificate
and Type Approval Certificate Registration)

M 820649

UKURAN KENDARAAN (VEHICLE DIMENSIONS) 4

a. Ukuran Utama (Main Dimension)

- Panjang (Length) 11700 mm
- Lebar (width) 2500 mm
- Tinggi (Height) 2250 mm
- Julur Belakang (Rear Over Hang) 3700 mm
- Julur Depan (Front Over Hang) FDH 2200 mm

b. Jarak Sumbu (Wheel Base)

- Sumbu I-II (Axle I-II) 5000 mm
- Sumbu II-III (Axle II-III) mm
- Sumbu III-IV (Axle III-IV) mm
- Q (Jarak titik berat) mm

c. Dimensi Bak Muatan (Mobil Barang Bak Terbuka/Bak Tutup/Box)

- Panjang mm
- Lebar mm
- Tinggi mm
- Bahan Bak BESI PLAT

d. Dimensi Tangki

- Panjang mm
- Lebar mm
- Tinggi mm
- Volume ltr

(hasil Test dari Metrologi)

- Jenis Muatan
- Berat Jenis Muatan kg/dm³
- Bahan Tangki

PEMAKAIAN BAN YANG DIJINKAN (PERMISSIBLE TYRE USED)

- a. Sumbu ke - 1 (First Axle) 9.002.014
- b. Sumbu ke - 2 (Second Axle) 9.002.014
- c. Sumbu ke - 3 (Third Axle) 0
- d. Sumbu ke - 4 (Fourth Axle) 0

KONFIGURASI SUMBU (AXLE CONFIGURATION) 12

Jumlah Berat Yang Diperbolehkan (JBB) 14.000 kg
Gross Vehicle Weight (GVW)

Jumlah Berat Kombinasi Yang Diperbolehkan (JBKB) kg
Gross Combination Weight (GCW)

072050 N

BERAT KOSONG (KERB WEIGHT) 5

- Sumbu I (First Axle) 3500 kg
- Sumbu II (Second Axle) 5180 kg
- Sumbu III (Third Axle) kg
- Sumbu IV (Fourth Axle) 8680 kg
- Jumlah (Total) kg

DAYA ANGKUT (PAY LOAD) 60 3600

Orang (Persons) 60 (Pasang/Pasenger)

Barang (Goods) 12.870 kg

Jumlah Berat Yang Dijinkan (JBI) kg
Gross Permissible Vehicle Weight (GPVW)

Jumlah Berat Kombinasi Yang Dijinkan (JBKI) kg
Gross Permissible Combination Weight (GPCW) 7.925

Muatan Sumbu Terberat (MST) kg
(Permissible Axle Load) III

Kelas Jalan Terendah Yang Boiah Dilalui (The Lowest Road Category)

N 820549

| ITEM UJI TESTING | AMBANG BATAS THRESHOLD | HASIL UJI TEST RESULT | KETERANGAN REMARK |
|-------------------------|--|--|---|
| REM UTAMA (BRAKE) | Total Gaya Pengeraman \geq 50 % X total berat sumbu (kg) Seisih gaya pengeraman roda kiri dan roda kanan dalam satu sumbu maksimum 8 % | 6315 kg 0,9 % 0,7 % % % | Lulus / Tidak Lulus Uji Berkala Tempat & Tanggal PROBOLINGGO 19 Juni 2017 |
| LAMPU UTAMA (HEAD LAMP) | Kekuatan pencek lampu utama kanan 12.000 cd (lampu jauh) Kekuatan pencek lampu utama kiri 12.000 cd (lampu jauh) Penyimpangan ke kanan 0° 34' (lampu jauh) Penyimpangan ke kiri 1° 09' (lampu jauh) | 14000 cd 14000 cd 0,22 0,23 | Berlaku sampai dengan 19 Desember 2017 |
| EMISI (EMISSION) | Asap (bahan bakar solar) 70 % Bahan Bakar Bensin : * Tahun Pembuatan < 2007 CO : 4,5 % HC : 1.200 ppm * Tahun Pembuatan \geq 2007 CO : 1,5 % HC : 200 ppm | % % ppm % ppm | Tanda tangan/Nama Penguji No. Reg. Penguji WAWAN EDI NRP. 351710025114 NRP. 35106.004.0635 |

EP0038 M

| ITEM UJI TESTING | AMBANG BATAS THRESHOLD | HASIL UJI TEST RESULT | KETERANGAN REMARK |
|-------------------------|--|--|---|
| REM UTAMA (BRAKE) | Total Gaya Pengeraman \geq 50 % X total berat sumbu (kg) Seisih gaya pengeraman roda kiri dan roda kanan dalam satu sumbu maksimum 8 % | kg % % % % | Lulus / Tidak Lulus Uji Berkala Tempat & Tanggal Pengujian |
| LAMPU UTAMA (HEAD LAMP) | Kekuatan pencek lampu utama kanan 12.000 cd (lampu jauh) Kekuatan pencek lampu utama kiri 12.000 cd (lampu jauh) Penyimpangan ke kanan 0° 34' (lampu jauh) Penyimpangan ke kiri 1° 09' (lampu jauh) | cd cd | Berlaku sampai dengan |
| EMISI (EMISSION) | Asap (bahan bakar solar) 70 % Bahan Bakar Bensin : * Tahun Pembuatan < 2007 CO : 4,5 % HC : 1.200 ppm * Tahun Pembuatan \geq 2007 CO : 1,5 % HC : 200 ppm | % % ppm % ppm | Tanda tangan/Nama Penguji No. Reg. Penguji |

M 820649