

Dr. Soesi Idayanti SH., MH.



HUKUM

TRANSPORTASI

Undang-Undang No. 19 Tahun 2002 Tentang Hak Cipta

Pasal 72

1. Barangsiapa dengan sengaja melanggar dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) atau pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).
2. Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran hak cipta atau hak terkait sebagai dimaksud pada ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 500.000.000, 00 (lima ratus juta rupiah).

Dr. Soesi Idayanti SH., MH

HUKUM TRANSPORTASI

Penerbit
Tri Star Mandiri
2023

HUKUM TRANSPORTASI

@copyright, Soesi Idayanti, 2023

ISBN: 978-623-09-6255-4

Penulis:

Dr. Soesi Idayanti SH.,MH

Editor:

Fathullah

Desain Cover:

Yeyen Sholahuddin

Penerbit Tri Star Mandiri

Redaksi: KH. Sulaeman No. 33 Kagungan, Serang, Banten

Email: penerbit.tristar@gmail.com

Website: <https://tristarmandiri.my.id>

Hak Cipta dilindungi Undang-undang

All Right Reserved

Cetakan Pertama, Nopember 2023

KATA SAMBUTAN

Prof. Dr. Sitti Hartinah DS, MM

Direktur Pasca Sarjana Universitas Pancasakti Tegal

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakaatuh

Alhamdulillahirobil'alamin.Segala puji Syukur kita panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah mlimpahkan Rahmat dan hidayahNya, semoga apa yang kita kerjakan dan disertai doa akan menghasilkan sesuatu yang berguna untuk kepentingan dan kemaslahatan umat.

Selanjutnya saya, Prof.Dr.Sitti Hartinah DS.MM menyambut baik penyusunan buku Hukum Transpotasi yang ditulis Dr.Soesi Idayanti SH.MH. Buku ini sangat bermanfaat untuk menjadi bahan bacaan dan rujukan bagi pengembangan kebijakan kemajuan transpotasi baik darat, laut maupun udara. Kemajuan pergerakan (mobilitas) manusia dari satu negara ke negara lain semakin cepat. Arus globalisasi tidak mungkin dapat dibendung karena berkaitan dengan perkembangan teknologi, informasi, komunikasi dan transpotasi, dimana hal ini telah dijelaskan secara detail pada bab II dalam materi teknologi transpotasi masa lalu dan masa kini.

Diharapkan bahwa buku ini akan lebih mudah diakses dalam bentuk e-book sehingga mahasiswa di seluruh Indonesia dapat memanfaatkan sumber belajar ini. Saya berharap, semua pihak dapat mendukung kebijakan ini. Kepada para mahasiswa saya ucapkan selamat belajar dan manfaatkanlah buku ini sebaik-baiknya.

Direktur Pascasarjana

Prof. Dr. Sitti Hartinah. DS. M.M.

PRAKATA PENULIS

Assalamualaikum, Wr, Wb.

Puji dan syukur marilah kita panjatkan kehadirat Allah Subhanahu Wa Ta'ala atas semua rahmat dan karunia-Nya yang selalu dilimpahkan kepada kita semua. Shalawat serta salam semoga selalu tercurahkan kepada junjungan Nabi besar kita Nabi Muhammad SAW beserta keluarga, para sahabatnya dan kita sebagai pengikutnya sampai akhir zaman.

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin. Hal ini sejak zaman dahulu merupakan kegiatan sehari-hari yang penting dalam suatu masyarakat (Sani, 2010).

Buku ini secara sederhana membahas tentang konsep Hukum Transportasi yang bagi Masyarakat menjadi kebutuhan sebagai pengaturan dan regulasi pengangkutan tak dapat diingkari. Mereka perlu mencari ladang penghidupan yang baru karena tempat yang lama dirasakan sudah tidak dapat mencukupi kebutuhan hidup. Selama berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lain, mereka mengangkut semua bekal dan perlengkapan yang diperlukan. Dan karena kemampuan teknologinya masih

rendah, pengangkutan masyarakat yang berpindah-pindah ini hanya menggunakan kekuatan jasmani semata.

Tegal, Oktober 2023

Penulis

DAFTAR ISI

KATA SAMBUTAN.....	v
PRAKATA PENULIS.....	vii
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENGANTAR TRANSPORTASI.....	1
A. Pengertian Transportasi.....	1
B. Peranan Transportasi.....	3
C. Klasifikasi transportasi.....	6
D. Unsur Transportasi	8
E. Jenis Transportasi.....	19
F. Sistem Transportasi.....	23
BAB II MODA TRANSPORTASI	34
A. Arti Transportasi	34
B. Moda Transportasi	35
C. Peran dan Manfaat Transportasi.....	43
D. Teknologi Transportasi Masa Lalu Dan Masa Kini.....	45
E. Kelebihan dan Kekurangan Teknologi Transportasi.....	48
F. Dampak Transportasi	49
G. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Dalam Angkutan	50
BAB III BONGKAR MUAT	56

A. Pengertian Bongkar Muat.....	56
B. Dokumen-Dokumen Bongkar Muat.....	61
C. Ruang Lingkup Perusahaan Bongkar Muat.....	64
D. Peralatan Bongkar Muat.....	66
E. Pengertian Muatan Curah.....	68
F. Persiapan Ruang Muat.....	70
G. Peralatan Persiapan Ruang Muat.....	74
H. Faktor-Faktor Yang Menjadi Kendala.....	76
I. Pengertian Upaya dan Pencegahan.....	77
BAB IV TRANSPORTASI DARAT	79
A. Trasportasi Darat dan Perkembangannya di Indonesia	79
B. Sarana dan prasarana	122
BAB V TRANSPORTASI LAUT DAN PENGANGKUTAN LAUT.....	153
A. Perkembangan Transportasi Laut Di Indonesia.....	153
B. Transportasi Laut.....	167
C. Tinjauan Umum Jasa Dan Perlindungan Hukum	185
BAB VI TRANSPORTASI UDARA	194
A. Transportasi Udara.....	194
C. Jenis Transportasi Udara	198
D. Kelebihan dan Kekurangan Alat Transportasi Udara.....	201
E. Bandar Udara.....	202

F. Pengangkutan Udara	206
BAB VII KERETA API	234
A. Kereta Api Sebagai Moda Transportasi Umum Darat	234
B. Perkembangan Kereta Api Di Indonesia.....	251
BAB VIII TRANSPORTASI NIAGA	255
A. Angkutan Umum.....	255
B. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Dan <i>Load factor</i> ..	262
BAB IX CARGO.....	266
A. Pengertian dan Jenis Cargo	266
B. Pihak – Pihak Terkait Dalam Pengiriman Cargo	272
C. Bongkar Muat.....	272
D. Tahapan Bongkar Muat di Pelabuhan	277
E. Dokumen-dokumen yang Diperlukan saat Bongkar Muat 279	
F. Peralatan yang Diperlukan saat Bongkar Muat.....	282
BAB X PENGANGKUTAN DAN ANGKUTAN DALAM PERSPEKTIF PERUNDANG-UNDANGAN	286
A. Pengangkutan	286
B. Asas-Asas Hukum Pengangkutan	297
C. Dokumen Angkutan	301
D. Angkutan Jalan.....	303
DAFTAR PUSTAKA.....	308

TENTANG PENULIS 310

BAB I

PENGANTAR TRANSPORTASI

A. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin. Hal ini sejak zaman dahulu merupakan kegiatan sehari-hari yang penting dalam suatu masyarakat (Sani, 2010).

Sementara itu, bagi masyarakat yang berpindah-pindah tempat, kebutuhan pengangkutan tak dapat diingkari. Mereka perlu mencari ladang penghidupan yang baru karena tempat yang lama dirasakan sudah tidak dapat mencukupi kebutuhan hidup. Selama berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lain, mereka mengangkut semua bekal dan perlengkapan yang diperlukan. Dan karena kemampuan teknologinya masih rendah, pengangkutan masyarakat yang berpindah-pindah ini hanya menggunakan kekuatan jasmani semata.

Dalam sejarah perkembangan teknologi transportasi ini cukup pesat. Pada umumnya penemuan teknologi perangkutan

didasarkan pada pengamatan pergerakan alami, berjalan, berlari, manusia meniru pergerakan tersebut misalnya, menggulingkan kayu gelondongan atau batu dan menghanyutkan batang kayu (Morlok, 1978 dalam Aziardi, 2008).

Pada masyarakat yang sudah lebih maju, kebutuhan perangkutan dipenuhi tidak sekedar mengandalkan kekuatan jasmani saja, tetapi dengan memanfaatkan hewan. Dengan bantuan hewan yang sudah dipelihara dan mungkin pula ditenakkan daya angkut maupun daya jelajah menjadi berlipat ganda. Apalagi setelah roda di temukan, revolusi, transportasi pun berlangsung. Alat angkut beroda yang ditarik hewan memiliki daya angkut yang jauh lebih besar dibandingkan kekuatan hewan itu sendiri. Sesungguhnya penemuan roda itu lah yang mengubah wajah dunia.

Diakhir abad 20, wajah transportasi sudah semakin berubah. Kendaraan bermotor banyak menggeser peranan kuda bagi keperluan angkutan sehari-hari. Kecepatan gerak menjadi berlipat ganda, daya jelajah hampir tak terbatas. Tetapi, jenis kendaraan ini menuntut prasarana yang berbeda dengan kendaraan yang ditarik oleh binatang. Jaringan perangkutan semakin hari semakin luas teknologi transportasi semakin rumit, kota tempat penduduk berkumpul dan yang merupakan pusat kegiatan dilanda persoalan transportasi yang tidak mudah

dipecahkan. Semua ingin bergerak cepat, semua ingin bergerak leluasa, semua ingin sampai ditempat dengan selamat.

B. Peranan Transportasi

Secara umum kegunaan transportasi dapat dikelompokkan menjadi; peranan transportasi dalam peradaban manusia, peranan transportasi dalam ekonomi, peranan transportasi dalam sosial, peranan transportasi dalam politik dan transportasi dalam lingkungan. Dalam bagian ini secara singkat akan dibahas sebagai berikut (Miro, 1997) :

1. Dalam bidang peradaban manusia

Perkembangan peradaban manusia akan tergambar jelas dari perkembangan aktifitas sosial ekonominya. Zaman primitif, manusia tidak begitu mementingkan pelayanan transportasi ini karena pada waktu itu barang dan jasa yang dibutuhkan belum beragam dan relatif sederhana cukup diangkut dengan tenaga sendiri disamping bentuk kehidupan manusia pada saat itu berpindah-pindah untuk mencari apa yang dibutuhkan. Tetapi sekarang, kebutuhan hidup telah semakin beragam dan objek pemuas kebutuhan pun berpencar serta gaya hidup manusia pun telah cenderung menetap, maka disini transportasi dan peningkatan teknologinya semakin diperlukan.

2. Dalam bidang ekonomi

Dari aspek ekonomi, transportasi sangat jelas manfaatnya dalam proses produksi, distribusi dan pertukaran kelebihan. Dalam proses produksi, semua faktor-faktor produksi, tentu tidak akan ada pada suatu tempat, melainkan terdapat di banyak tempat. Untuk menyatukan agar dapat diproses menjadi barang kebutuhan akhir, transportasi memainkan peranan penting, mempermudah dan mempercepat tersedianya faktor produksi itu pada satu tempat yang kita inginkan. Begitu pula dalam proses penyebaran barang dan jasa akhir, transportasi dapat memindahkan suatu barang ke daerah yang miskin faktor produksi untuk menghasilkan barang akhir tersebut sehingga pemerataan barang dan jasa ke semua daerah dapat terjamin. Kemudian dalam hal pertukaran keahlian, transportasi berperan mengangkut orang yang ahli ke suatu daerah dimana tidak terdapat tenaga ahli seperti mengangkut dokter ke daerah-daerah yang tidak ada fakultas kedokterannya. Sedangkan dalam penciptaan barang dari bahan material ke barang konsumsi, transportasi dapat membawa bahan material menuju pabrik tempat proses produksi, selanjutnya membawanya pulang ke pasar untuk diperdagangkan.

3. Dalam bidang sosial

Peranan transportasi dalam aktifitas sosial masyarakat, lebih banyak terlihat bagaimana transportasi dapat mempermudah kegiatan masyarakat yang berkaitan dengan kegiatan non ekonomi yang menyangkut hubungan kemanusiaan. Hubungan kemanusiaan ini dapat bersifat resmi seperti hubungan antar lembaga pemerintahan dan swasta, dan dapat pula bersifat tidak resmi seperti hubungan kekeluargaan. Untuk hubungan kemanusiaan ini transportasi dapat memberikan dukungan kemudahan seperti; pertukaran informasi, rekreasi, pelayanan perorangan/kelompok, rumah sakit, mengunjungi kerabat, ketempat- tempat pertemuan dan perjalanan sosial lainnya.

4. Dalam bidang politik

Faktor geografis negara indonesia sebagai negara kepulauan, transportasi dapat mendukung usaha persatuan nasional, usaha peningkatan pelayanan yang lebih merata keseluruh penjuru tanah air, usaha pengamanan negara dari serangan luar dan lebih penting transportasi dapat memindahkan masyarakat korban bencana alam.

5. Dalam bidang lingkungan

Disamping transportasi dapat mendukung aktifitas sosial, ekonomi, politik seperti yang disebutkan diatas, transportasi ini juga dapat menimbulkan dampak lingkungan masyarakat seperti pencemaran udara, pemborosan energi, kebisingan, konsumsi lahan dan masalah keamanan.

C. Klasifikasi Transportasi

Transportasi dapat diklasifikasikan menurut macam, moda dan jenisnya yang dapat ditinjau dari segi barang yang diangkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung, dari sudut teknis serta alat angkutnya.

1. Dari segi barang yang di angkut

Dari segi barang yang di angkut, transportasi dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

- a) Angkutan penumpang (passanger)
- b) Angkutan barang (goods)
- c) Angkutan pos (mail)

2. Dari sudut geografis

Ditinjau dari sudut geografis, transportasi dapat dibagi sebagai berikut:

- a) Angkutan antar benua, misalnya dari Asia ke Eropa.
- b) Angkutan antar kontinental, misalnya dari Perancis ke Swiss.
- c) Angkutan antar pulau, misalnya dari Sumatera ke Jawa.
- d) Angkutan antar kota, misalnya dari Bandung ke Jakarta.
- e) Angkutan antar daerah, misalnya dari Jawa Barat ke Jawa Timur.
- f) Angkutan di dalam kota seperti oplet dan bus di kota-kota Pekanbaru, Medan, Jakarta, Surabaya, dan seterusnya.

3. Dari sudut teknis dan alat pengangkutnya, maka transportasi dapat pula dirinci menurut jenisnya sebagai berikut:

- a) Angkutan jalan raya atau highway transportation atau road transportation, seperti pengangkutan dengan menggunakan truk, bus, dan sedan.
- b) Pengangkutan rel (rail transportation), yaitu angkutan kereta api, trem listrik dan sebagainya. Pengangkutan

jalan raya dan rel kadang keduanya digabung dalam golongan yang disebut land transportation (transportasi darat).

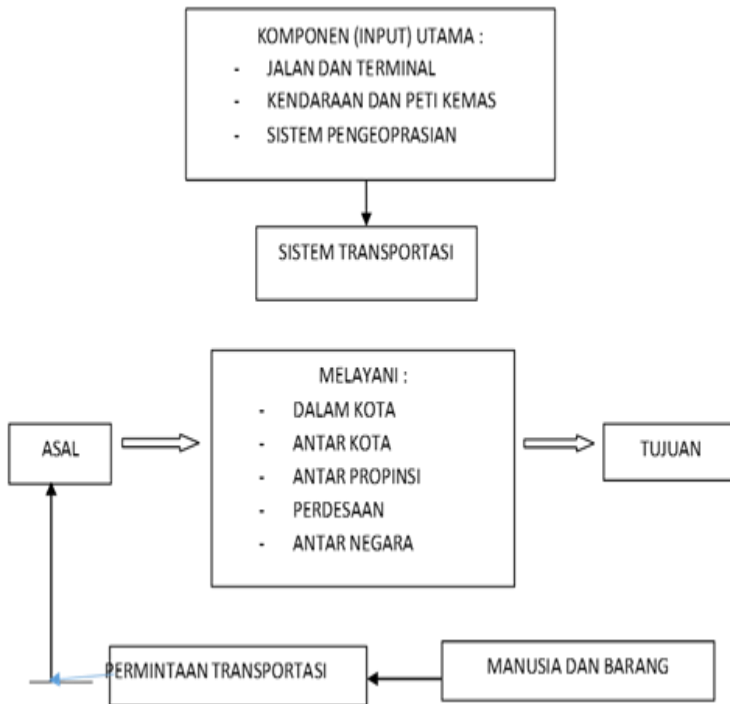
- c) Pengangkutan melalui air di pedalaman (inland transportation), seperti pengangkutan sungai, kanal, danau, dan sebagainya.
- d) Pengangkutan pipa (pipe line transportation), seperti transportasi untuk mengangkut atau mengalirkan minyak tanah, bensin dan air minum.
- e) Pengangkutan laut atau samudera (ocean transportation), yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera.
- f) Pengangkutan udara (transportation by air atau air transportation), yaitu pengangkutan dengan menggunakan kapal terbang.

D. Unsur Transportasi

Transportasi diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak terdapat disembarang tempat. Selain itu, sumber yang berupa bahan baku harus melalui tahapan transportasi yang lokasinya juga tidak selalu dilokasi manusia sebagai konsumen. Kesenjangan jarak antara lokasi sumber, lokasi produksi, dan lokasi konsumen itulah yang melahirkan transportasi.

Sistem transportasi adalah sarana dan prasarana yang selalu berkaitan dengan faktor teknis yang mempunyai arti sarana adalah wahana, yaitu alat untuk mencapai tujuan dan prasarana adalah infrastruktur, benda, yang membantu agar sarana ini dapat berfungsi dengan baik sehingga sampai ditempat tujuan (Sani, 2010).

Pengangkutan memberikan jasa kepada masyarakat, yang disebut jasa angkutan. Jasa angkutan merupakan keluaran perusahaan angkutan yang bermacam-macam jenisnya sesuai banyaknya jenis alat angkutan (seperti jasa pelayaran, jasa kereta api, jasa penerbangan, jasa angkutan bus dan lain-lain). Sebaliknya, jasa angkutan merupakan salah satu faktor masukan dari kegiatan produksi, perdagangan, pertanian dan kegunaan lainnya.



Gambar Bagan Alir Sistem Transportasi (Miro, 1997).

Dalam bagian diatas tampak bahwa didalam transportasi terdapat lima unsur pokok yakni : (1) manusia, yang membutuhkan : (2) barang, yang dibutuhkan (3) kendaraan, sebagai alat angkutan (4) jalan, sebagai prasarana angkutan, dan (5) organisasi, yaitu pengelola angkutan (Sukarto, 2006, dalam Azriadi, 2009).

Kelima unsur ini masing-masing memiliki ciri yang perlu dipertimbangkan dalam mengkaji masalah transportasi. Pada dasarnya, dalam mengadakan dan melangsungkan transportasi

harus ada jaminan bahwa penumpang atau barang yang diangkut akan sampai tempat tujuan dalam keadaan baik seperti keadaan pada saat diangkut. Jaminan ini tidak mungkin dapat dipenuhi tanpa diketahui dahulu ciri penumpang, barang, serta kondisi konstruksi sarana dan prasarana pelaksanaan transportasi.

1. Manusia

Semua manusia kecuali kanak-kanak, orang jompo, semua orang yang sehat akan mampu mengangkat beban seberat tertentu dengan mengeluarkan tenaga tambahan. Namun jarak yang dapat ditempuh tetap terbatas. Untuk kesehatan itu, tubuh manusia memerlukan oksigen, makanan, air, dan istirahat. Rasa tidak enak badan dapat diakibatkan oleh percepatan suhu yang terlalu tinggi atau rendah. Perubahan iklim tanpa tenggang waktu penyesuaian, terlalu lama berada dalam ruangan sempit, dan pergerakan yang sangat terbatas. Banyak orang menjadi peka terhadap tekanan mental karena terkurung dalam tempat sempit, berada pada posisi tergantung, melintasi lapangan atau padang yang sangat luas, melintasi jembatan, berkendara atau berada di tepi laut. Pada umumnya orang berusaha agar dirinya tetap bersih dan badannya terasa nyaman dan segar. Mereka akan merasa bosan dan letih bila gerakannya terbatas dan

mencari penyaluran dengan membaca, bermain, dan bersantai dalam berbagai bentuk. Mereka peka terhadap panas dan dingin, dan perlu perlindungan apabila cuaca mulai memburuk. Lebih dari itu semua, hidup memang berharga dan tidak terancam bahaya adalah kebutuhan pokok. Untuk memenuhi kebutuhannya, manusia perlu mencari nafkah. Kekayaan yang diperoleh dari usaha tersebut berbeda-beda, dan ini mempengaruhi kemampuannya membayar angkutan. Walaupun demikian, diantara mereka yang mampu membayar jasa angkutan, hasrat berpergian yang satu mungkin lebih besar dari yang lain. Tiap orang bebas membelanjakan uangnya untuk barang atau jasa sesuai dengan kebutuhannya dan daya tarik jasa yang di kehendaknya, dan setiap orang berhak mempunyai penilaian berbeda akan sesuatu yang sama. Dalam memilih sistem transportasi pun pilihan orang bisa tidak sama, dasar alasannya mungkin berbeda-beda.

2. Barang

Secara jasmani maupun dari sudut kegunaan, dalam hubungannya dengan transportasi, ciri mata niaga amat beraneka ragam dan dapat dikelompokkan menurut (Schumer, 1974, dalam Azriadi, 2009) yaitu:

a) Kebutuhan mutu.

Secara jasmani, atau ditinjau dari segi lain, mungkin lebih tepat dinyatakan sebagai mudah busuk dan rusak. Jenis barang ini dapat dilihat dari berbagai sudut, namun pengelompokan berikut ini barangkali adalah yang menarik didalam transportasi :

(1) Cair, padat atau gas.

Bentuk yang satu memang dapat saja diubah kebentuk yang lain, tetapi pengelompokan dalam hal ini bersangkut paut dengan pernyataan dalam bentuk apa barang itu diangkut. Perbedaan bentuk mata niaga tersebut sangat berpengaruh terhadap cara mengemas dan mengangkut.

(2) Hidup/bernyawa atau mati/tidak bernyawa.

Mengangkut binatang hidup sangat berbeda dengan mengangkut hewan mati atau sudah disembelih.

(3) Mudah rusak/hancur atau tidak dapat rusak.

Semua barang harus dianggap tidak boleh rusak. Kemungkinan rusak dalam pengangkutan dapat disebabkan oleh api/kebakaran, bergesekan/berbenturan dan lain-lain.

(4) Rapuh atau kenyal/alot.

Kerapuhan adalah sifat mudah rusak, tetapi tidak semua barang mudah rusak disebut rapuh. Kerapuhan mengandung arti bahwa barang tersebut bersifat halus atau mudah rusak/pecah dalam keadaan tertentu, sementara barang lain masih tahan atau tetap baik dalam keadaan tersebut.

(5) Basah atau kering.

Penggolongan ini berdasarkan atas dua sudut pandang :

- Barang tersebut cair atau setidaknya berair
- Bagian luar kemasannya berair atau kering, tanpa mengindahkan isinya. Istilah bahan basah digunakan untuk cairan.

(6) Berbahaya atau tidak berbahaya.

Banyak bahan mudah rusak ataupun berbahaya sehinggaharus ditangani dan diangkut dengan sangat hati-hati. Barang demikian dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- Mudah berkarat
- Mudah terbakar
- Mudah meledak
- Beracun

- Berbau busuk
- Dapat membakar

b) Tahap pengelolaan

Barang dapat digolongkan berdasarkan tahap pengolahan, dari produk awal sampai produk akhir atau produk siap pakai, sebagai berikut :

- (1) Bahan baku-peroduk pertanian, peternakan, kehutanan, perikanan, dan bijih besi.
- (2) Barang setengah jadi-bahan baku yang telah diolah untuk menjalani pengolahan lebih lanjut, tetapi masih belum siap pakai.
- (3) Barang jadi-barang yang sudah diolah dan siap pakai untuk digunakan sebagai produk akhir.

c) Kesiapan angkut

Cara mengemas barang untuk di angkut juga sangat penting dan dapat dibagi sebagai berikut :

- (1) Lepas atau terbuka, yaitu dibiarkan terbuka tidak terbungkus atau ditempatkan dalam suatu wadah.
- (2) Dikemas, yaitu dimasukkan dalam suatu wadah. Pengemasan dapat beragam, dari bungkus kertas sampai wadah keras (konstruksinya kuat).

d) Ukuran

Barang atau kemasan diukur panjang, lebar, dan tingginya (volume) agar dapat atau mudah diangkut. Sebaliknya, ukuran barang mungkin sesekali ditentukan oleh kemampuan alat angkut yang tersedia. Sarana transportasi modern ditandai dengan perkembangan angkutan guna melayani paket yang lebih besar. Meskipun demikian banyak kendala yang dihadapi oleh sistem transportasi. Sehingga, perkembangan ukuran tersebut tidak terbatas. Prasarana jalan adalah kendala utama yang membatasi ukuran kendaraan (lebar, tinggi, panjang, dan berat).

e) Berat jenis

Penggunaan sarana angkutan mencapai maksimum. Apabila seluruh ruang angkutan dapat terisi penuh, dan berat barang yang diangkut mencapai daya angkut sarana yang bersangkutan. Hal ini berhubungan dengan berat jenis barang yang diangkut. Apabila barang yang diangkut mempunyai berat jenis yang besar, maka daya angkut kendaraan mungkin sudah tercapai sebelum ruang angkut terisi barang.

f) Nilai Barang

Nilai suatu barang adakalanya menyebabkan barang tersebut perlu dilindungi terhadap usaha pencurian. Disamping itu, nilai barang dapat memberikan petunjuk tentang besarnya biaya angkutan yang harus dibayar. Dalam hubungan dengan transportasi, nilai dapat mengandung berbagai arti. Nilai intrinstik adalah nilai yang tergantung pada waktu dan tempat, sedangkan nilai dagang adalah nilai pasar atau harga yang terjadi pada suatu waktu dan tempat tertentu.

3. Kendaraan

Banyak cara bergerak alami, namun semuanya itu belum cukup tuntutan masyarakat modern. Karena itu angkutan pada umumnya dilakukan dengan menggunakan alat bantu manusia yang digali dari bentuk alami seperti yang telah dijelaskan di muka. Barang kali bentuk transportasi yang paling luas adalah kendaraan darat. Hampir semua menggunakan roda yang mempermudah gerak dan bagian badan yang dirancang untuk tempat dapat dimanfaatkan untuk melindungi muatan. Jangan dilupakan pula bahwa fungsi angkutan yang pokok adalah memindahkan orang dan barang, dari suatu tempat ketempat yang lain. Teknologi transportasi yang tepat harus memenuhi syarat sebagai berikut :

- a) Menjamin agar muatan tidak rusak.
- b) Menjaga agar penggunaan/kekuatan yang diperlukan untuk mengangkat muatan dan untuk mempercepat atau memperlambat kendaraan, berada pada kecepatan balik yang wajar tanpa merusak muatan.
- c) Melindungi muatan dari setiap kerusakan sehingga beberapa hal harus dikendalikan, misalnya suhu lingkungan yang mantap, tekanan udara, kelembaban dan lain-lain

Disamping itu sarana angkutan hendaknya sejauh mungkin menghindari pencemaran, terutama pencemaran suara, udara dan air.

4. Jalan

Komponen sistem transportasi yang pokok adalah prasarana (jalan) dan sarana (kendaraan). Salah satu perkembangan sarana adalah penggunaan peti kemas, yang agak berbeda dengan kendaraan biasa, karena peti kemas tidak bergerak sendiri melainkan menggunakan sarana lain sebagai tenaga penggerak. Peti kemas itu dimaksudkan untuk melindungi barang yang diangkut agar dapat dibongkar dan dimuat sebagai satu unit. Hal penting yang harus diingat dalam transportasi adalah

bahwa setiap sistem transportasi harus dapat mengangkut muatan dan membongkarnya lagi pada akhir perjalanan. Selain itu, perlu diingat pula bahwa sepanjang perjalanannya dari tempat asal tujuan mungkin terpaksa harus digunakan lebih dari satu moda angkutan. Penggantian moda ini disebut dengan terminal. Bagi transportasi pada umumnya, terminal sangat penting dan biasanya memerlukan fasilitas yang sangat lengkap. Bandara, pelabuhan, stasiun kereta api, adalah contoh yang patut dikemukakan. Tempat yang mempunyai fungsi sejenis adalah tempat penghentian kendaraan umum pada suatu ruas jalan yang barang kali hanya menyediakan tempat sekedarnya bagi calon penumpang untuk berdiri menunggu, ditambah dengan sejumlah rambu yang diperlukan. Kenyataannya, terutama pada angkutan jalan raya, fungsi terminal dapat muncul hampir di sepanjang lintasan.

E. Jenis Transportasi

Telah dikemukakan bahwa pada dasarnya ada tiga jenis transportasi, yakni transportasi darat, air, dan udara. Angkutan darat misalnya dilakukan dengan kendaraan bermotor, kereta rel, dan gerobak yang ditarik oleh binatang atau oleh orang. Angkutan air dilakukan dengan kapal, tongkang, perahu, rakit, dan lain-

lain. Termasuk angkutan air adalah angkutan laut, danau dan sungai. Melalui air dan darat terdapat pula jenis angkutan yang sangat khusus, yaitu jalur pipa untuk mengangkut benda cair atau gas (Miro,1997).

Angkutan udara hanya dilakukan dengan pesawat terbang; merupakan alat angkutan terbaru yang ditemukan pada awal abad 20 ini. Namun kemajuannya sangat menakjubkan, terutama akhir-akhir ini, mengingat jenis alat angkut ini sudah mampu mengurangi dan menjelajahi ruang angkasa, bahkan sudah mendarat di planet lain. Berbagai jenis alat angkut tersebut dapat digabungkan dengan tujuan mempermudah proses transportasi. Dalam beberapa hal telah dicoba gabungan terbaik antara semua jenis alat angkut, dan ternyata hal ini bukan saja mempercepat proses pengangkutan tetapi juga menghindarkan ongkos bongkar muat, Contohnya penggunaan peti kemas. Dengan peti kemas, barang dapat dikirim dengan lebih aman. Barang tersebut tidak perlu dibongkar muat satu persatu pada saat penggantian alat angkut, melainkan cukup dengan hanya memindahkan peti kemasnya saja.

1. Transportasi Darat

Pengertian transportasi darat seringkali dirancukan dengan angkutan melalui jalan saja. Sebenarnya transportasi darat mencakup sistem transportasi yang lebih luas, yakni angkutan melalui pipa, melalui rel kabel, dan melalui jalan raya. Walaupun angkutan melalui pipa dapat dilakukan di air (dengan pengertian pipa tersebut ditempatkan di sungai atau di laut), dalam menelaah ini angkutan melalui pipa digolongkan dalam transportasi darat. Untuk selanjutnya, dalam kategori transportasi darat digunakan istilah transportasi jalan raya, yaitu angkutan melalui jalan. Transportasi kereta api, yaitu angkutan melalui rel. Transportasi pipa, yaitu angkutan melalui pipa. Transportasi gantung, yaitu angkutan kereta gantung melalui kabel (Warpani, 1990).

2. Transportasi Air

Disamping transportasi darat, transportasi air adalah jenis transportasi yang termasuk tua. Barang keduanya hampir sama tuanya karena air sebagai jalan/prasarana angkutan sudah digunakan sejak zaman purba. Sarana yang digunakan dimasa itu masih sangat sederhana, berupa batang kayu atau bambu yang diikat menjadi rakit. Kemudian digunakan batang kayu yang dilubangi kayu

menjadi perahu. Perkembangan selanjutnya adalah penggunaan perahu yang lebih besar yang dibangun dari susunan papan, meniru bentuk perahu dari batang pohon. Tenaga penggerak yang digunakan adalah tenaga manusia, yaitu dengan mendayung. Pada perahu besar, tenaga pendayung dapat terdiri dari puluhan orang. Langkah yang lebih maju dari penggunaan tenaga manusia adalah pemanfaatan tenaga angin dengan memasang layar. Dari sinilah barang kali lahirnya istilah pelayaran bagi kegiatan air (terutama laut), meskipun kapal atau perahu yang digunakan sudah tidak menggunakan layar, melainkan digerakkan dengan tenaga mesin. Sampai sekarang pun perahu atau kapal masih banyak digunakan, baik untuk mengangkut barang, menangkap ikan, atau kegiatan olahraga.

Bagi Indonesia, peranan transportasi air, khususnya laut, sangat penting karena Indonesia adalah Negara kepulauan. Disamping sistem pertransportasi laut, dikenal pula sistem transportasi danau, sungai, dan kegiatan penyeberangan. Transportasi laut semakin penting bagi Indonesia karena Indonesia menganut konsep wawasan nusantara yang memandang pulau dan laut yang ada di antaranya sebagai satu kesatuan yang utuh. Laut adalah

prasana penghubung antar pulau, dan kekuatan armada angkutan laut adalah salah satu kunci bagi kelestarian wilayah satuan Negara Republik Indonesia dan perwujudan wawasan nusantara.

3. Transportasi Udara

Sistem transportasi udara adalah telah berkembang dengan sangat pesat sebagai akibat kemajuan teknologi diberbagai bidang. Sekitar 60 tahun sejak pesawat udara pertama kali berhasil diterbangkan pada tahun 1903, manusia sudah berhasil berjalan-jalan diangkasa, bahkan mendarat pertama kali di bulan pada tahun 1969, sungguh suatu kemajuan yang sangat menakjubkan. Ciri istimewa transportasi udara adalah cepat. Namun, pesawat terbang tidak hanya mampu bergerak sangat cepat, melainkan juga dapat terbang lurus melintasi berbagai rintangan alam yang tidak teratasi oleh angkutan darat, laut, gunung, gurun, rawa hutan dan lain-lain yang tidak menjadi hambatan bagi transportasi udara (Warpani,1990).

F. Sistem Transportasi

1. Sistem Transportasi Regional

Seerti yang telah diketahui mengenai pengertian dasar dari pada sistem transportasi kota, tidak ada perbedaan yang prinsip dengan sistem transportasi

regional karena keduanya sama-sama sistem transportasi atau kesatuan komponen-komponen jalan dan terminal, kendaraan dan sistem pengelolaan. Hanya saja perbedaan terletak pada hierarki (tingkat) wilayah pelayanannya, yang satu dalam skop perkotaan dan lainnya dalam skop regional. Wilayah regional adalah wilayah yang berada satu tingkat di bawah wilayah nasional. Kota merupakan ruangan yang di dalamnya terdapat zona-zona (kawasan) yang berbeda sesuai dengan kegiatan penduduk seperti zona pendidikan, zona perdagangan, zona perkantoran, zona permukiman/perumahan dan seterusnya. Sedangkan region, juga seperti halnya dengan kota, adalah supra kota berupa ruangan, akan tetapi di dalam ruangan itu telah terintegrasi kota-kota atau pusat-pusat pertumbuhan lain yang saling berhubungan satu sama lain. Dengan pengertian, sebuah kota menghimpun beberapa zona (kawasan) yang berbeda didalamnya dan sebuah wilayah (region) menghimpun beberapa kota atau pusat- pusat pertumbuhan lain didalamnya dan bisa juga beberapa desa (Miro,1997).

Sistem transportasi kota, sistem transportasi memberikan pelayanan dalam lingkup wilayah kota atau gabungan komponen-komponen jalan dan terminal

(jaringan prasarana), kendaraan (sarana) serta pengoperasian prasarana dan sarana memberikan pelayanannya dengan menghubungkan antar zona (kawasan) dalam kota, sedangkan sistem transportasi regional, sistem transportasi menyediakan jasa transportasinya dalam lingkup wilayah regional satau gabungan komponen transportasi memberikan pelayanannya dengan menghubungkan antar kota-kota atau antar pusat-pusat pertumbuhan dalam lingkup regional. Sistem transportasi regional ini dikembangkan, juga seperti halnya dengan sistem transportasi kota, didasari dan memperhatikan faktor tata ruang atau tata guna lahan ditingkat wilayah regional. Ditingkat wilayah regional, aktivitas tata ruang dan lahan juga akan membentuk pusat-pusat pertumbuhan kegiatan penduduk seperti halnya kota. Tetapi pusat-pusat kegiatan ini bukan berupa zona (kawasan) pada ruang kota. Pusat-pusat kegiatan di tingkat wilayah regional akan berwujud kota dan berfungsi sebagai simpul lalu lintas. Bisa juga pusat-pusat kegiatan ini berwujud pusat-pusat pertumbuhan kawasan seperti sumber-sumber produksi, pertambangan, pusat sumber energi, pertanian, perkebunan, daerah pemasaran dan seterusnya. Keinginan orang untuk

bepergian antar kota atau antar kawasan pertumbuhan lain akan menimbulkan kebutuhan terhadap penyediaan suatu sistem transportasi regional dan membentuk perjalanan yang berasal dan bertujuan dari kota ke kota atau dari kawasan pertumbuhan yang satu ke kawasan pertumbuhan lain disepanjang koridor yang menghubungkan antar kota tersebut. Maka ditinjau dari geografis memungkinkan, sistem transportasi regional ini juga dapat dilayani melalui jalan baja (kereta api), sungai, danau dan penyeberangan.

Perencanaan transportasi regional, seperti juga halnya Perencanaan transportasi kota merupakan sebuah proses pencapaian tujuan yang telah diterapkan pada periode-periode waktu tertentu seperti jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang. Sebagai bagian dari lingkup nasional, tujuan perencanaan transportasi regional mengarah kepada dan terintegrasi dengan tujuan transportasi nasional dengan memperhatikan potensi-potensi dan kondisi-kondisi yang ada dilingkup wilayah regional. Dengan demikian metode perencanaan top down dan bottom up juga berlaku pada perencanaan transportasi regional. Secara lebih khas, sistem transportasi regional diadakan untuk melayani perjalanan jarak jauh atau antar kota-kota sebagai simpul perjalanan dalam wilayah

regional. Dalam pengadaan pelayanannya, sistem transportasi regional harus diupayakan dapat memberikan dukungan kemudahan (akses) yang tinggi dari kota ke kota asal dan tujuan dalam wilayah regional. Untuk dapat terwujudnya tujuan ini, sistem transportasi regional juga menghendaki terciptanya integrasi antar moda dan inter moda di dalam wilayah regional. Jaringan jalan dan trayek angkutan harus menyebar kesegala arah dan menyentuh setiap daerah sampai kedaerah yang belum berkembang (angkutan perintis).

Dari sisi lain pengadaan jaringan transportasi regional harus direncanakan sesuai dengan potensi-potensi alam yang dimiliki oleh zona-zona dalam lingkup wilayah regional secara spasial seperti sumber-sumber kekayaan hasil pertanian, pertambangan, perkebunan dan lain-lain spesifikasi dan keunggulan hasil alam yang terdapat pada suatu kawasan tertentu tetapi tidak dipunyai oleh kawasan lain dalam wilayah tersebut. Seperti halnya dalam melakukan perencanaan terhadap transportasi kota, kita harus beranjak dari pola tata ruang kota yang tertuang dalam rencana induk kota, maka dalam mengembangkan dan merencanakan konfigurasi jaringan transportasi regional masa depan, kita juga harus memperhatikan dan

bertolak dari aspek- aspek tata ruang wilayah yang arah dan tujuannya telah dituangkan dalam rencana induk (master plan) wilayah.

2. Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)

Sistem transportasi nasional dapat diartikan sebagai suatu tatanan pelayanan transportasi yang terorganisasi terdiri dari transportasi darat (jalan raya, jalan rel, sungai, danau dan penyeberangan) dan transportasi khusus seperti pipa, yang masing-masingnya terdiri pula dari unsur-unsur sistem transportasi prasarana, sarana dan pengelolaan yang saling berintegrasi satu sama lain, membentuk satu pelayanan jasa transportasi secara serasi dan harmonis di seluruh wilayah tanah air dan dalam hubungan dengan luar negeri yang dikembangkan berpedoman pada tata ruang nasional.

Dari pengertian tersebut, sistem transportasi nasional merupakan kesatuan, tatanan dan wahana yang di dalamnya tergabung seluruh bentuk-bentuk pelayanan dan transportasi, dimana antara satu bentuk pelayanan transportasi dengan bentuk lainnya terikat dan terpadu dalam operasionalnya untuk mendukung aktifitas pembangunan sector-sektor diluar transportasi. Sebagai sebuah sistem yang menghimpun dan mengikat berbagai

bentuk pelayanan transportasi, maka sistem transportasi nasional dapat pula diartikan dari berbagai segi.

a) Sistranas dilihat dari segi sub sektor geografis, merupakan sistem transportasi yang didalamnya telah tergabung :

(1) Transportasi Darat (angkutan jalan raya, kereta api dan sungai, danau, penyeberangan)

(2) Transportasi Laut

(3) Transportasi Udara

Ketiganya saling berkoordinasi dan berinteraksi satu sama lain dalam mengadakan jasa transportasi kepada pemakai jasa.

b) Sistranas dilihat dari segi wilayah pelayanan secara geografis administrasi, merupakan sebuah sistem transportasi yang menggabungkan, memadukan dan mengkoordinasikan :

(1) Angkutan pedesaan

(2) Angkutan kota (Angkot)

(3) Angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP)

(4) Angkutan antar kota antar propinsi (AKAP)

(5) Angkutan lintas batas (Antar Negara)

c) Sistranas dilihat dari segi hierarki kewilayahan, merupakan sebuah sistem transportasi yang

menghubungkan jaringan transportasi antar regional dan interregional, antar lokal dan inter lokal serta menghubungkannya ke luar negeri (jaringan transportasi antar negara) baik darat, laut dan sub rektor udara.

Merencanakan dan mengembangkan jaringan transportasi nasional, baik dalam jangka pendek, menengah atau jangka panjang sangat ditentukan oleh faktor-faktor (Miro,1997).

- (1) Jaringan transportasi yang ada saat ini
- (2) Hierarki kewilayahan (kota, wilayah, nasional, dan seterusnya)
- (3) Pola tata ruang nasional baik dalam jangka menengah dan jangka panjang
- (4) Pola produksi dan konsumsi
- (5) Pola distribusi barang
- (6) Faktor geografis
- (7) Karakteristik masing-masing moda transportasi (alat angkut)

Dalam mempertimbangkan ke 7 faktor ini, pengembangan transportasi nasional diarahkan kepada membangun transportasi yang saling melengkapi dan mendukung antar :

- (1) Moda transportasi yang berlainan (integrasi antar moda transportasi)
- (2) Moda transportasi yang sama (integrasi sesama moda transportasi sejenis)

Sebagai contoh membangun (mengadakan) transportasi laut berupa pembangunan sebuah pelabuhan dan membuka jaringan pelayaran pada suatu kawasan dalam tata ruang nasional, lokasi pelabuhan sebagai simpul jaringan pelayaran harus ditempatkan pada pantai yang terdapat ujung jaringan jalan raya di sana. Pola seperti ini otomatis akan mewujudkan integrasi moda transportasi laut dan moda transportasi jalan raya yang terkemas mantap dalam mendorong pembangunan kawasan tersebut (moda transportasi saling melengkapi).

Contoh lainnya adalah, suatu kawasan dalam ruang nasional yang oleh karena faktor geografis tidak dapat dibangun jalan raya disana, maka dapatlah dikembangkan moda transportasi lain pada kawasan tersebut sebagai pengganti (pendukung) seperti moda transportasi sungai, danau bahkan udara seperti di irian jaya. Berarti angkutan sungai atau udara dapat mengganti fungsi jalan raya dikawasan itu seperti di kalimantan, pantai timur sumatera dan lain-lain daerah yang banyak terdapat sungai.

Sistem transportasi nasional sebagai seperti menyeluruh dan melingkupi wilayah yang besar (tanah air) memiliki ekstimasi sebagai standar acuan dalam mengembangkan dan merencanakan sistem transportasi yang berada dibawahnya seperti sistem transportasi lokal (desa, kota dan sebagainya). Dalam kaitan ini, perencanaan top down perlu dikembangkan dalam merencanakan jaringan transportasi regional dan lokal. Berarti membangun dan mengadakan transportasi untuk daerah lokal seperti transportasi desa, kota, regional harus mengarah kepada tujuan transportasi nasional berupa :

- (1) Mewujudkan transportasi yang handal dan berkemampuan tinggi dalam menunjang dan mengerakkan dinamika pembangunan.
- (2) Meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa
- (3) Mendukung pengembangan wilayah
- (4) Memantapkan pengembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara
- (5) Peningkatan hubungan internasional

Pada sisi lain, pembangunan transportasi di daerah regional dan lokal tentu harus pula memperhatikan beberapa hal :

- (1) Potensi daerah

- (2) Kondisi geografis daerah
- (3) Serta pengembangan dan membuka daerah terisolir (perintis) seperti sebagian besar kawasan Indonesia Bagian Timur (IBT).

BAB II

MODA TRANSPORTASI

A. Arti Transportasi

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996:50) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (the promoting sector) dan pemberi jasa (the servicing sector) bagi perkembangan ekonomi.

Transportasi dapat didefinisikan sebagai suatu proses perpindahan barang atau manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan alat/sarana transportasi baik yang digerakan oleh tenaga manusia, hewan atau mesin untuk maksud dan tujuan tertentu. Kebutuhan akan transportasi meningkat dengan tajam sehingga perkembangan transportasi sangat cepat,

terutama setelah teknologi mesin uap ditemukan. Sesuai dengan perkembangan teknologi transportasi saat ini, transportasi dituntut untuk memberikan rasa aman, nyaman, cepat, dan ekonomis baik dari segi waktu maupun tarif yang ditawarkan sesuai dengan lingkungan. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan asal dan tujuan. Transportasi memiliki lima unsur yaitu manusia, barang, kendaraan, jalan, dan organisasi. Kelima unsur tersebut akan saling terkait untuk terlaksananya transportasi. Dalam memenuhi kebutuhannya manusia seringkali harus berpindah tempat karena pemenuh kebutuhannya terdapat di tempat lain, sehingga manusia akan melakukan pergerakan ke tempat tujuan tersebut. Transportasi dibagi menjadi 3 jenis, yaitu transportasi darat, transportasi air, dan transportasi udara.

B. Moda Transportasi

Moda transportasi merupakan istilah untuk menyatakan alat angkut yang digunakan untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lain. Moda yang biasanya digunakan dalam transportasi dapat dikelompokkan atas moda yang berjalan di darat, berlayar di perairan laut dan pedalaman, serta moda yang terbang di udara. Moda transportasi merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam terlaksananya transportasi. Masing-

masing moda transportasi menurut Djoko Setijowarno dan Frazila (2001), memiliki ciri-ciri yang berlainan, yakni dalam hal : Kecepatan, menunjukkan berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk bergerak antara dua lokasi

- a) Tersedianya pelayanan (availability of service), menyangkut kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antara dua lokasi.
- b) Pengoperasian yang diandalkan (dependability of operation), menunjukkan perbedaan-perbedaan yang terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan.
- c) Kemampuan (capability), merupakan kemampuan untuk dapat menangani segala bentuk dan keperluan akan pengangkutan.
- d) Frekuensi, adalah banyaknya gerakan atau hubungan yang dijadwalkan.

1. Moda Transportasi Darat

Moda transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Moda transportasi darat sering dianggap identik dengan moda transportasi jalan raya. Moda transportasi darat terdiri dari berbagai varian jenis alat transportasi dengan ciri khusus. Menurut Miro (2012), Transportasi darat dapat di klasifikasikan menjadi :

- a) Geografis Fisik, terdiri dari moda transportasi jalan rel, moda transportasi perairan daratan, moda transportasi khusus dari pipa dan kabel serta moda transportasi jalan raya.
- b) Geografis Administratif, terbagi atas transportasi dalam kota, transportasi desa, transportasi antar-kota dalam provinsi (AKDP), transportasi antar-kota antara-provinsi (AKAP) dan transportasi lintas batas antar-negara (internasional).

Berdasarkan komponen prasarana transportasi, transportasi darat terdiri dari dua kelompok, yaitu :

- a) Jalan yang berupa jalur gerak seperti jalan raya, jalan baja, jalan air, jalan udara, dan jalan khusus.
- b) Terminal yang berupa suatu tempat pemberhentian alat transportasi guna menurunkan atau menaikkan penumpang dan barang seperti :
 - (1) Terminal jalan raya (stasiun bus, halte bus, dll.).
 - (2) Terminal jalan rel yaitu stasiun kereta api.
 - (3) terminal jalan khusus seperti gudang dll.

2. Moda Transportasi Udara

Dasar ketentuan yang mengatur moda angkutan udara adalah Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dimana Penerbangan

didefinisikan sebagai satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Moda Udara yang dinyatakan sebagai pesawat udara didefinisikan sebagai setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan. Moda Transportasi udara adalah alat transportasi yang beroperasi di udara. Transportasi udara dapat menjangkau tempat-tempat yang tidak dapat ditempuh dengan moda darat atau laut, di samping mampu bergerak lebih cepat dan mempunyai lintasan yang lurus, serta praktis bebas hambatan. Ada beberapa jenis pesawat udara yang umum digunakan oleh masyarakat, diantaranya

a) Pesawat Terbang

adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap atau disebut juga sebagai fixed wing, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri. Pesawat terbang merupakan moda yang sangat populer dalam melakukan perjalanan jarak

menengah maupun panjang. Pesawat-pesawat komersil tertentu bahkan mampu terbang sampai sekitar 18 jam. Pesawat komersil yang populer digunakan saat ini adalah dari Boeing 737 buatan Amerika Serikat dari berbagai seri, diantaranya seri 200, 300, 400, 500, 800 dan 900, kemudian disusul dengan pesawat Airbus buatan beberapa negara di Eropa dari seri 319, 320 dan 330.

b) Helikopter

adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap putar atau yang disebut juga sebagai Rotary wing yang rotornya digerakkan oleh mesin. Kata helikopter berasal dari bahasa Yunani helix (spiral) dan pteron (sayap). Sesuai dengan namanya, Helikopter merupakan pesawat sayap-berputar yang dapat bergerak naik turun secara vertikal dan bermanuver di udara memanfaatkan tenaga yang dihasilkan dari oleh satu atau lebih rotor (propeller) horizontal besar. Rotor atau sayap berputar pada helikopter berfungsi untuk mengangkat pesawat keatas dan untuk memajukan pesawat maka diberikan kemiringan sayap putar yang mengakibatkan pesawat bisa berjalan maju

ataupun mundur. Karena sayap putar berputar ke satu arah maka harus dilengkapi dengan rotor yang ditempatkan dibuntut pesawat.

c) Balon udara

adalah teknologi penerbangan pertama oleh manusia, ditemukan oleh Montgolfier bersaudara di Annonay, Perancis pada 1783. Penerbangan pertama dengan manusia diadakan pada 21 November 1783, di Paris oleh Pilâtre de Rozier dan Marquis d'Arlandes. Balon udara panas dapat dikendalikan dan bukan hanya dibawa angin yang dikenal dengan airship atau thermal airship.

Dasar ketentuan yang mengatur moda angkutan udara adalah Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dimana :

- a) Penerbangan didefinisikan sebagai satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Moda Udara yang dinyatakan sebagai pesawat udara didefinisikan sebagai setiap mesin atau alat yang

dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.

- b) Kegiatan lalu lintas transportasi udara dilakukan melalui bandar udara (bandara). Bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat kargo dan pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi (Kepmen Perhubungan Nomor KM 44 Tahun 2002)

Transportasi udara dewasa ini mengalami perkembangan pesat, hal tersebut dapat dilihat dari banyaknya perusahaan atau maskapai penerbangan yang melayani jasa penerbangan ke berbagai rute baik domestik maupun internasional. Sarana transportasi udara merupakan transportasi yang efektif, efisien, cepat, selamat dan nyaman. Peranan transportasi udara khususnya penerbangan komersial sangat penting dalam pengembangan ekonomi dan sosial yang ditunjukkan oleh

peningkatan jumlah permintaan jasa penerbangan yang diukur dari pertumbuhan penumpang udara

3. Pemilihan Moda Transportasi

Pemilihan moda transportasi dapat didefinisikan sebagai pembagian dari perjalanan yang dilakukan oleh pelaku perjalanan dengan moda transportasi yang tersedia dengan memperhatikan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi perjalanan. Faktor-faktor yang mempengaruhi dalam pemilihan moda transportasi akan bervariasi antara satu individu dengan individu yang lain. Oleh karena itu, dalam penyediaan fasilitas transportasi harus disertai pertimbangan untuk permintaan mengenai jasa transportasi tersebut dan masyarakat akan memberikan beberapa parameter sebagai acuan untuk pemilihan moda transportasi. Manusia sebagai pelaku perjalanan selalu memilih transportasi yang paling menguntungkan, baik dari segi ekonomi, waktu tempuh, maupun tingkat pelayanan yang diinginkan. Pemilihan alat transportasi oleh pengguna jasa transportasi ditentukan oleh tipe dari perjalanan, karakteristik pelaku perjalanan, maupun tingkat pelayanan dari tingkat transportasi. Pemilihan penggunaan moda transportasi tergantung dan ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu :

- a) Segi Pelayanan
- b) Keandalan dalam bergerak
- c) Keselamatan dalam perjalanan
- d) Biaya
- e) Jarak Tempuh
- f) Kecepatan Gerak
- g) Keperluan
- h) Fleksibilitas
- i) Tingkat Populasi
- j) Penggunaan Bahan Bakar

C. Peran dan Manfaat Transportasi

Menurut M. Manulang Ilmu ekonomi adalah suatu ilmu yang mempelajari masyarakat dalam usahanya untuk mencapai kemakmuran (kemakmuran suatu keadaan dimana manusia dapat memenuhi kebutuhannya, baik barang maupun jasa). Sedangkan, Lalulintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan untuk 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 (UU No 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ).

Dengan demikian pengertian ekonomi transportasi merupakan study tentang peran dan fungsi transportasi dalam menunjang aktivitas masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidup guna terwujudnya kehidupan masyarakat yang adil makmur. Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi masyarakat dan merupakan urat nadi dalam pembangunan ekonomi suatu negara. Oleh karena itu keberhasilan pembangunan dibidang ekonomi harus ditunjang dengan pengembangan sistim transportasi yang baik, nyaman, tertib dan terkoneksi sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan zaman. Manfaat transportasi secara ekonomi meliputi :

1. Membantu Perpindahan Arus Manusia dan Barang ke Berbagai Wilayah.

Dukungan transportasi yang baik membuat kehidupan perekonomian suatu negara lebih optimal karena seluruh kebutuhan masyarakat dapat terpenuhi. Dukungan transportasi dapat membuat manusia berpindah dengan cepat dari satu tempat ke tempat lain. Berbagai urusan mendasar bisa diselesaikan dengan cepat, termasuk dengan perpindahan barang yang di distribusikan dengan cepat ke semua wilayah dan menjaga stabilitas harga barang. sehingga, kebutuhan masyarakat disemua daerah bisa terpenuhi dengan baik.

2. Transportasi Menunjang Perkembangan Pembangunan.

Ketika transportasi mampu mengirimkan manusia dan barang ke berbagai wilayah maka kedua unsur tersebut (manusia dan barang) dapat membantu pembangunan di wilayah yang di jangkau. Barang yang dikirimkan juga termasuk material pembangunan infrastruktur. Semakin maju dan mudah akses transportasi maka akan mudah mendukung pembangunan infrastruktur di berbagai wilayah.

D. Teknologi Transportasi Masa Lalu Dan Masa Kini

1. Transportasi darat

Masyarakat pada masa lalu menggunakan alat transportasi yang masih sederhana. Sebelum ditemukan mesin, alat transportasi seperti pedati, delman, dan kuda merupakan alat transportasi andalan. Teknologi transportasi tersebut masih menggunakan tenaga hewan dan manusia. Kemampuan jelajahnya juga masih sangat terbatas dan memerlukan waktu yang lama. Sekarang orang masih menggunakan alat transportasi tersebut namun tidak menjadi alat utama. Seringkali kuda dan delman digunakan sebagai sarana rekreasi saja. Sejak ditemukan mesin uap, berkembang pula kendaraan bermesin lainnya. Alat transportasi bermesin seperti sepeda motor, mobil, kereta api merupakan alat transportasi yang modern.

Dengan alat transportasi tersebut, jarak jauh dapat ditempuh dalam waktu yang singkat. Selain untuk mengangkut barang, manusia yang memiliki mobilitas yang tinggi juga perlu bepergian, kemudian diciptakanlah kendaraan yang selain cepat juga memberikan kenyamanan dalam perjalanan. Dengan bus dan kereta api misalnya, sejumlah besar orang dapat diangkut sekaligus yang membuat ongkos angkutnya lebih murah. Selain itu, waktu tempuh yang dirasakan pun akan terasa lebih cepat. Adapun risiko yang sering dialami dengan penggunaan kendaraan bermotor adalah tabrakan yang sering menimbulkan kefatalan terhadap manusia itu sendiri. Yang aneh bahwa kereta api yang memiliki jalur khusus pun dapat tabrakan. Korbannya sering jauh lebih besar daripada mobil yang disebabkan adanya kesalahan manusia (human error). Kereta api Prancis dan Jepang misalnya, memiliki daya laju lebih dari 300 km per jam. Bila sampai terjadi kecelakaan, manusia yang menjadi korban bukan saja mati, melainkan hancur luluh!!

2. Transportasi air

Masyarakat pada masa lalu menggunakan alat transportasi air seperti perahu dayung, rakit, dan perahu layar. Perahu dayung dan rakit digerakkan oleh kekuatan tenaga

manusia. Sedangkan perahu layar digerakkan oleh tenaga angin dan tenaga manusia. Seiring dengan ditemukannya mesin bermotor, masyarakat kini menggunakan perahu bermotor dan kapal sebagai alat transportasi air. Kapal-kapal modern dapat mengangkut barang berton-ton serta dapat menempuh jarak yang sangat jauh. Bahkan kini sebuah kapal besar dapat digunakan sebagai landasan pesawat tempur. Kapal ini dinamakan kapal induk. Dan di sini mayoritas membahas transportasi laut. Angkutan laut memiliki beberapa kelebihan daripada angkutan darat, antara lain :

- a) Dapat mengarungi perairan yang tidak mungkin dilakukan angkutan darat
- b) Kapal dirancang lebih besar lagi karena ruang geraknya lebih bebas daripada angkutan darat. Dibangun kapal peti emas yang mampu membawa ratusan peti emas, kapal tanker yang mampu membawa ribuan ton bahan bakar, kapal induk yang mampu membawa peralatan berupa pesawat terbang sehingga disebut juga pulau terapung
- c) Kapal laut dapat menjelajah ke negara yang memiliki pelabuhan-pelabuhan dunia. Karena itu

timbullah sebutan “laut bukan pemisah, justru menjadi penghubung.

E. Kelebihan dan Kekurangan Teknologi Transportasi

Teknologi masa lalu maupun masa kini memiliki kelebihan dan kelemahan. Pada penjelasan di atas yang banyak nampak adalah kelemahan teknologi masa lalu dan kelebihan teknologi masa kini. Misalnya teknologi masa lalu lebih lambat sedangkan teknologi masa kini lebih cepat. Namun sebenarnya teknologi masa lalu juga memiliki kelebihan. Sebaliknya teknologi masa kini juga memiliki kelemahan. Pada umumnya teknologi masa lalu masih menggunakan tenaga manual yakni hewan, angin ataupun manusia. Selain itu prosesnya juga lama atau lambat. Namun di sisi lain teknologi masa lalu memiliki kelebihan yakni hampir semua bebas polusi. Baik polusi udara, polusi suara maupun polusi lainnya. Sedangkan teknologi masa kini memiliki kelebihan prosesnya cepat. Namun di sisi lain memiliki kelemahan yakni menimbulkan polusi. Seperti polusi udara, tanah, air dan suara. Polusi udara menyebabkan napas menjadi sesak.

Teknologi masa kini khususnya teknologi transportasi juga rawan menimbulkan kecelakaan. Di negara kita ratusan orang meninggal tiap tahun karena kecelakaan lalu lintas. Baik di darat,

laut maupun udara. Hal ini banyak disebabkan oleh faktor manusia yang lalai dan ceroboh. Kelemahan teknologi masa kini menjadi koreksi kita bersama.

Sekarang kita menghadapi masalah justru karena kecanggihan teknologi. Pencemaran air, tanah, udara, dan suara terjadi di mana-mana. Untuk kalian yang tinggal di kota besar tentu sudah merasakan bisingnya suara kendaraan bermotor, mesin-mesin pabrik, pesawat terbang dan hawa yang begitu panas. Untuk itu saat ini masyarakat banyak dihimbau agar menggunakan kendaraan bermotor seperlunya saja. Bahkan di Jakarta dilarang menggunakan mobil yang isinya kurang dari 3 orang. Hal ini selain menghindari kemacetan juga mengurangi polusi udara dan suara. Marilah kita pilih teknologi yang ramah lingkungan!

F. Dampak Transportasi

1. Dampak Positif

Dengan diterapkannya ilmu pengetahuan alam dan teknologi modern, orang dapat membuat sarana transportasi, misalnya sepeda motor, mobil, bus, kereta api, kapal laut, pesawat terbang, dan lain-lain. Sarana transportasi tersebut sangat efektif dan efisien daripada memakai alat transportasi pada zaman dulu, misalnya kuda, naik kereta kuda, atau kapal layar.

2. Dampak Negatif

Timbulnya pencemaran suara (kebisingan) dan pencemaran udara. Hal tersebut dapat diakibatkan dari konstruksi alatnya maupun ulah orang-orang yang kurang bertanggung jawab dalam menggunakannya.

- a) Sarana transportasi yang menggunakan bahan bakar minyak bumi menyebabkan iritasi pada mata, kulit, saluran pernafasan, serta paru-paru.
- b) Dengan perkembangan teknologi, perubahan alam menjadi tidak esteti Pencemaran suara dan pencemaran udara dapat mengganggu psikologismaupun fisiologis manusia
- c) Berkurangnya lahan-lahan pertanian yang produktif karena dipakai untuk menampung kebutuhan akan jasa transportasi.

G. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Dalam Angkutan

Dalam hukum pengangkutan dikenal adanya prinsip-prinsip tanggung jawab pengangkut dalam bidang angkutan, dimana pada dasarnya prinsip ini lah yang menjadi dasar bagi pengangkut untuk bertanggung jawab dalam hal membayar ganti kerugian kepada pengguna jasa, dimana bisa kita temukan beberapa prinsip tanggung jawab yang diterapkan adalah sebagai berikut :

1. Presumption of Liability

Prinsip ini merupakan prinsip “praduga bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab”, namun tentunya dalam hal ini pengangkut belum tentu bertanggung jawab, tetap dibutuhkan adanya pembuktian terlebih dahulu. Dimana konsep prinsip tanggung jawab ini menekankan bahwa beban pembuktian ada pada pengangkut dalam kerangka perjanjian pengangkutan, sehingga harus ada perjanjian pengangkutan. Karena penumpang telah berada di bawah pengawasan pengangkut semenjak penumpang membeli tiket, hal ini berlaku bagi orang ataupun barang yang diangkut oleh pengangkut. Namun pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawabnya apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa :

- a) Kerugian yang disebabkan oleh malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya atau berada di luar kekuasaannya;
- b) Ia telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian;
- c) Kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya;

d) Kerugian ditimbulkan oleh kelalaian atau kesalahan dari penumpang sendiri atau karena cacat, sifat atau mutu barang yang diangkut.

2. Presumption of Non Liability

Prinsip ini merupakan prinsip “praduga bahwa pengangkut selalu tidak bertanggung jawab”, untuk barang bawaan yang berada di dalam pengawasan penumpang itu sendiri. Pada prinsip ini beban pembuktian ada pada penumpang dalam rangka perjanjian pengangkutan, sehingga wajib adanya perjanjian pengangkutan yang terjadi. Kekhususan pada prinsip ini adalah ditujukan khusus pada barang bawaan yang berada dalam pengawasan penumpang sendiri.

3. Based on Fault

Prinsip ini merupakan prinsip tanggung jawab berdasarkan atas kesalahan yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara yang menyebutkan: “Tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut” atau yang lebih dikenal dengan perbuatan melawan hukum (onrechtmatigedaad).”

Pada prinsip ini yang bertanggung jawab dalam hal pembuktian adalah pihak yang dirugikan, dimana artinya pihak yang dirugikan yang harus membuktikan bahwa kerugiannya diakibatkan oleh perbuatan melawan hukum, sebagaimana yang ditentukan dalam Pasal 1865 KUHPERdata, yaitu : “Setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai sesuatu hak atau guna meneguhkan haknya sendiri atau membantah sesuatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa, diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut.”

Sehingga dengan penjelasan seperti di atas dapat disimpulkan prinsip ini tidak didasarkan pada perjanjian namun dengan adanya perbuatan melawan hukum yang menimbulkan perikatan, sebagaimana yang ditentukan dalam Pasal 1353 KUHPERdata.

4. Absolute atau Strict Liability

Prinsip ini memiliki arti secara yuridis ada atau tidak adanya kesalahan, maka pengangkut harus bertanggung jawab, dengan tidak ada beban pembuktian. Jadi dapat kita ambil kesimpulan bahwa pihak pengangkut selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Tanggung jawab ini juga tidak didasarkan adanya

perjanjian, sehingga tentunya tanggung jawab ini terjadi di luar perjanjian pengangkutan. Dan prinsip tanggung jawab ini hanya khusus pada angkutan udara saja, tidak untuk semua angkutan.

5. Limitation of Liability

Prinsip ini memiliki hubungan dengan semua prinsip tanggung jawab yang ada, baik based on fault, presumption of liability, presumption of non liability, ataupun absolute/strict liability. Dimana prinsip ini mengenai pembatasan tanggung jawab pengangkut yang pada dasarnya merupakan pembatasan dalam jumlah ganti rugi yang harus dijabarkan dalam ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang angkutan. Pembatasan tanggung jawab dalam prinsip ini dibagi menjadi dua, yaitu yang bersifat breakable limit dan unbreakable limit. Breakable limit memiliki arti dapat dilampaui dan tidak bersifat mutlak, dimana ganti rugi yang diberikan oleh pengangkut masih dapat dimungkinkan untuk dibayarkan melebihi jumlah yang dinyatakan, yaitu dalam hal kerugian disebabkan oleh adanya perbuatan sengaja atau kelalaian berat dari pengangkut. Sedangkan unbreakable limit memiliki arti tidak dapat dilampaui dengan alasan

apapun. Sehingga tanggung jawab pengangkut dan ganti rugi yang harus dibayarkan tidak boleh melebihi jumlah yang dinyatakan.

BAB III

BONGKAR MUAT

A. Pengertian Bongkar Muat

Muat adalah suatu pekerjaan mengangkut barang dari dermaga/dalam gudang untuk dapat dimuat dalam palka kapal atau atas geladak untuk dapat di distribusikan ke tempat tujuan dengan selamat. Bongkar adalah pekerjaan pembongkaran barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga / dalam gudang. Dalam hal ini penulis menjelaskan secara spesifik untuk di kapal cargo yaitu suatu proses perpindahan muatan curah dari atas kapal ke dermaga dan dari kapal ke kapal yang di kenal dengan istilah ship to ship.

Muat adalah suatu pekerjaan mengangkut barang dari dermaga/dalam gudang untuk dapat dimuat dalam palka kapal atau atas geladak untuk dapat di distribusikan ke tempat tujuan dengan selamat.

1. Menurut F.D.C. Sudjatmiko (2010:264) dalam buku yang berjudul Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbulk ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang

dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

2. Menurut Suyono (2011:173), kegiatan bongkar adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga, dari kapal ketongkang atau dari kapal ke atas truk dengan menggunakan derek kapal, derek darat atau alat bantu lainnya. Definisi bongkar adalah pekerjaan membongkar atau mengangkat muatan dari kapal ke dermaga, ketongkang, ke truk dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau dengan menggunakan alat bantu lainnya.
3. Menurut Suyono (2011:30) kegiatan pemuatan adalah pekerjaan memuat barang atau memindahkan barang dari dermaga ke atas kapal atau dari tongkang ke atas kapal atau dari truk ke atas kapal sampai dengan tersusun dalam kapal dengan menggunakan Derek kapal atau Derek darat. Definisi dari pemuatan adalah memindahkan muatan dari dermaga, gudang, tongkang, truk ke kapal sampai dengan tersusun rapi di kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau menggunakan alat bantu lainnya
4. Menurut Martopo (2013:8) pada dasarnya yang perlu diperhatikan dalam menangani muatan di atas kapal adalah tahapan-tahapan penting dalam pemuatan dan

pembongkaran. Untuk mendapatkan kegiatan yang diharapkan, para mualim perlu memahami dan melaksanakan prinsip-prinsip pemuatan.

5. Menurut Herman Budi Sasono, (2012). Kegiatan bongkar muat di dermaga adalah kegiatan membongkar barang-barang impor dan barang-barang antar pulau dari atas kapal dengan menggunakan crane dan sling kapal ke daratan terdekat ditepi kapal yang lazim disebut dermaga. Kemudian dari dermaga dengan menggunakan lori, forklift atau kereta dorong dimasukkan dan ditatas kedalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh administrator pelabuhan. Kegiatan bongkar muat ada empat yaitu :

- a) Stevedoring

Merupakan proses diturunkannya barang-barang muatan dari dek kapal menuju ke pinggir pelabuhan dengan menggunakan alat-alat berat bongkar muat, dan sebaliknya untuk barang ekspor dinaikkan dari tepi dermaga ke atas dek kapal.

- b) Cargodoring

Merupakan proses dibawanya barang-barang muatan kapal yang sudah ada dipinggir pelabuhan menuju ke gudang penyimpanan pelabuhan untuk disimpan atau ditimbun, dan sebaliknya untuk barang ekspor

dikeluarkan dari gudang dan dibawa ke dermaga dipinggir kapal untuk siap dimuat ke atas dek kapal.

c) Delivery

Merupakan proses pengiriman barang-barang muatan kapal yang sudah ada di gudang penyimpanan pelabuhan menuju keluar lingkungan pelabuhan untuk disimpan.

d) Receiving

Merupakan proses pengangkutan kembali barang yang ada di pabrik atau perusahaan atau industri untuk dikirim kembali ke gudang penyimpanan pelabuhan.

6. Menurut Edy Hidayat (2014) Bongkar muat barang-barang yang diangkut dengan kapal laut biasanya melalui beberapa proses kegiatan yaitu: barang-barang yang masuk ke pelabuhan terlebih dahulu disimpan di tempat penumpukan (baik di gudang maupun lapangan penumpukan), kemudian diangkut ke dermaga dan selanjutnya dimuat ke kapal. Sebaliknya terhadap barang-barang yang dibongkar dari kapal melalui proses yang sebaliknya, yaitu: barang-barang dibongkar dari kapal ke dermaga, kemudian diangkut ke tempat pemilik barang tersebut. Akan tetapi dalam hal-hal tertentu terdapat barang-barang yang tidak melalui tempat penumpukan dan langsung diangkut ke tempat pemilik.

Untuk mengangkut dan membongkar barang-barang tersebut di perlukan peralatan bongkar/muat. Jenis peralatan bongkar muat yang digunakan di pelabuhan sangat tergantung kepada jenis barang yang akan dibongkar/muat. Secara umum jenis barang dimaksud dikelompokkan menjadi 3 jenis yaitu:

- a) barang yang dikemas dengan petikemas,
- b) general cargo dan
- c) barang curah (kering/cair).

Bongkar/muat barang curah baik barang curah cair maupun barang curah kering. Barang curah cair adalah dalam bentuk cairan (liquid) seperti air, minyak nabati, minyak bumi, hasil kimia dan gas. Sedangkan barang curah kering berupa butiran padat seperti tepung, pasir, semen, beras, jagung, gandum dan lain-lain. Untuk mengangkut barang curah cair biasanya digunakan kapal-kapal tangki ultra (supertanker) dan untuk bongkar muatnya antara dermaga dengan tempat-tempat penimbunan muatan curah (tangki/silo) antara dermaga dengan tempat-tempat penimbunan muatan curah cair ini dihubungkan melalui pipa dicurahkan dengan tenaga pompa. Sedangkan peralatan yang digunakan untuk barang curah kering biasanya digunakan suatu kombinasi dari peralatan penghisap, grab, hopper, dan conveyor.

B. Dokumen-Dokumen Bongkar Muat

Menurut Wahyu Agung Prihartanto, 2014 : Perusahaan bongkar muat (PBM) dalam melakukan kegiatannya memerlukan beberapa dokumen. Secara garis besar, dokumen tersebut dipilih menjadi dua macam, yaitu dokumen pemuatan dan dokumen pembongkaran barang.

1. Dokumen Pemuatan Barang

a) Bill of loading

Merupakan bukti tanda terima barang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang memungkinkan barang bisa di transfer dari shipper ke consigner.

b) Cargo list

Daftar semua barang yang dimuat dalam kapal.

c) Tally muat

Untuk semua barang yang dimuat di atas kapal dicatat dalam tally muat.

2. Dokumen Pembongkaran Barang

a) Tally bongkar

Pada waktu barang dibongkar dilakukan pencatatan jumlah colli dan kondisinya sebagai mana terlihat dan hasilnya dicatat dalam tally sheet bongkar.

b) Outturn report

Daftar dari semua barang dengan mencatat semua colli dan kondisi barang pada waktu di bongkar.

c) Cargo manifest

Keterangan rinci dari barang yang di angkut oleh kapal.

d) Special Cargo List

Daftar dari semua barang khusus yang dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga dan lain-lain.

3. Dokumen Lainnya

a) Daily report

Laporan harian jumlah tonage/kubikasi yang dibongkar/muat per palka per hari.

b) Balance sheet

Lembar kerja atau laporan harian jumlah tonage/kubikasi yang dihasilkan per party barang/palka, jumlah tenaga kerja bongkar muat yang digunakan dan kendala-kendala yang terjadi serta sisa jumlah barang yang belum dibongkar/muat, untuk pembongkaran disebut discharging report dan pemuatan disebut loading report.

c) Statement of facts

Rekapitulasi dari seluruh time sheet yang dibuat selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

d) Stowage plan

Gambar dari irisan memanjang/penampang sebuah kapal dengan muatan yang menunjukkan tempat-tempat penyusunan muatan.

e) Damage report

Laporan kerusakan barang yang dibongkar muat dari dan ke kapal.

f) Ship particular

Data-data kapal yang antara lain menyebutkan panjang dan lebar kapal, design kapal, jumlah palka, jumlah crane dan kapasitas crane.

g) Manifest

Daftar barang yang akan dibongkar/muat dari dan ke kapal, berisi nama kapal, voyage, jenis barang, tonnage/kubikasi dan lain-lain, yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

h) Delivery order

Bukti kepemilikan barang yang berisi nama kapal, pemilik barang, jenis barang, party, jumlah colly, jumlah tonnage/kubikasi dan lain-lain, yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

i) Mate's receipt (Resi Mualim)

Bukti pemuatan barang ke kapal yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran dan di cek kebenarannya oleh chief officer (Mualim 1) berisi jenis barang yang dimuat, party, jumlah tonnage/kubikasi, pengirim dan nama kapal pengangkut.

C. Ruang Lingkup Perusahaan Bongkar Muat

Menurut Wahyu Agung Prihartanto. Tahun 2014 Sebagaimana telah diterangkan di atas, bahwa fungsi PBM adalah memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal baik dari dan ke Gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan Dalam hal mana, kegiatan pemindahan barang tersebut dari kegiatan Stevedoring, Cargodoring maupun Receiving/Delivery.

Lebih lanjut keputusan Menteri perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal 11 menegaskan bahwa ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan meliputi:

1. Kegiatan Stevedoring yaitu kegiatan jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau memuat dari/ke dermaga.Tongkang, truk, dermaga, tongkang, truk ke/dalam palka kapal dengan menggunakan Derek kapal.

2. Shifting adalah memindahkan muatan di dalam palka yang sama atau palka yang berbeda atau lewat darat.
3. Lashing/unlashing adalah mengikat/memperkuat muatan atau sebaliknya, melepas ikatan/penguat muatan.
4. Dunnaging adalah memasang alat/memisah muatan (dunnage separation)
5. Sweeping adalah mengumpulkan muatan-muatan yang tercecer.
6. Bagging/unbagging adalah memasukan muatan curah kekarung atau sebaliknya, yaitu mencurah muatan dari karung.
7. Restowage adalah menyusun kembali muatan di dalam palka kapal.
8. Sorting adalah pekerjaan memilih/memisahkan muatan yang tercampur atau muatan yang rusak.
9. Trimming adalah meratakan muatan dalam palka kapal.
10. Cleaning adalah pekerjaan membersihkan palka kapal.
11. Opening/closing hatches adalah membuka/menutup palka kapal
12. Rain-tent cover up adalah pekerjaan menutup palka dengan menggunakan plastik/tenda hujan pada waktu hujan.

D. Peralatan Bongkar Muat

Muatan curah terbagi menjadi muatan curah cair dan curah kering/padat. Untuk menangani bongkar muat muatan curah cair dikenal jenis peralatan yang terdiri dari pompa hisap, truk tangki dan tangki permanen di pelabuhan. Sedangkan untuk muatan curah kering, selain truk juga diperlukan adanya hopper dan conveyor yang dijelaskan dibawah ini.

1. Hopper

Hopper adalah kelengkapan dari sistem conveyor yang berfungsi untuk menampung muatan curah yang di supply dan conveyor sebelum diteruskan ke alat pengangkut lain seperti misalnya dump truck. Pada pelabuhan-pelabuhan tertentu, hopper telah dilengkapi dengan mesin- mesin penimbang sehingga muatan curah tersebut dapat langsung dimasukan ke dalam karung secara otomatis dan cepat.

2. Conveyor

Conveyor yang juga disebut adalah peralatan penerus (conveying equipment) yang memungkinkan gerakan meneruskan dan memindahkan muatan secara horizontal/vertical tergantung jenisnya. Jenis peralatan penerus ini ada beberapa macam seperti roller, rubber conveyor dan pneumatic conveyor. Muatan yang bisa di

handling adalah barang curah kering seperti beras, jagung, tepung atau pupuk.

3. Hook Crane

Hook terletak pada ujung kabel crane, dan berfungsi untuk dikaitkan untuk proses buka tutup palka. Dikarnakan di kapal KM. Bahari 38 tidak menggunakan palka hidrolik sehingga untuk membuka dan menutup palka diperlukan crane.

4. Mobile Crane

Mobile Crane adalah alat bongkar muat berbentuk truk yang menggendong crane pada punggungnya. Alat ini dapat digunakan untuk kegiatan bongkar muat.

5. Level Luffing Gantry Crane (LLGC)

Merupakan alat bongkar muat di pelabuhan yang berbentuk seperti crane kapal, namun terletak didermaga. Beberapa menggunakan rel atau roda untuk berpindah tempat.

6. Grab

Alat berupa singkup baja yang digerakkan dengan kontrol untuk mengeruk dan menggenggam solar salt yang akan dipindahkan ke hooper. Bisa juga disebut alat muat atau bongkar yang sering digunakan untuk memuat atau membongkar muatan jenis curah kering. Kebanyakan muatan curah di muat ataupun di bongkar atau dari kapal di dermaga khusus bongkar muat muatan curah. Dermaga curah adalah

dermaga yang khusus digunakan dalam kegiatan bongkar muat muatan curah kering. Barang curah terdiri dari barang lepas dan tidak dibungkus atau tidak dikemas yang dapat dituangkan atau dipompa ke dalam kapal. Grab memiliki kapasitas bongkar muat 32 ton per sekali kerja. Peralatan untuk penanganan barang curah kering ini bermacam-macam tergantung kepada jenis muatan tersebut misalnya:

- a) Dibongkar dengan kran kapal (dilengkapi cakram) langsung ke truk atau sebaliknya.
- b) Dibongkar dengan kran kapal (dilengkapi cakram) langsung ke truk yang dilengkapi dengan hopper.
- c) Disalurkan dengan conveyor yang disedot/dihisap dari kapal.

E. Pengertian Muatan Curah

Menurut suyono (2011:233), muatan curah atau bulk ialah muatan yang dikapalkan tanpa kemasan. Jenis muatan seperti itu ialah antara lain: bijih besi (iron ore), biji tembaga, bauxite, batu bara, dan lain-lain. Yang termasuk bahan makanan antara lain: grain termasuk biji gandum, kacang kedelai, jagung, dan lain-lain. Menurut Suyono, dkk (2011:17), Bulk cargo adalah muatan terlepas (muatan yang dimuat tak terbungkus) seperti biji-bijian, gandum, batu arang, dan sebagainya.

Menurut BC Code (2010:4), *Solid bulk cargo is any material, other than liquid or gas, consisting of a combination of particles, granules or any large pieces of material, generally uniform in composition, which is loaded directly into the cargo spaces of a ship without any intermediate form containment.*

Terjemahan bebas, muatan curah padat adalah muatan selain cairan atau gas, terdiri dari gabungan partikel-partikel, butiran-butiran atau suatu jenis bahan, umumnya seragam dalam komposisinya yang dimuat langsung ke dalam ruang muat di kapal tanpa adanya bentuk kemasan/pembungkus.

Dalam mempersiapkan ruang muat sering kali ditemukan banyaknya hambatan yang dapat mempengaruhi terganggunya jadwal pelayaran yang telah di atur oleh perusahaan. Untuk itu mualim I yang bertanggung jawab dalam menangani muatan dan juga perwira-perwira lainnya harus memiliki keterampilan dan kecakapan yang baik. Kelancaran pengoperasian kapal sangat tergantung kepada awak kapal di dalam mempersiapkan ruang muat, mualim I harus memperhitungkan waktu dan juga hal-hal lain yang menyangkut kebersihan. Maksudnya adalah kebersihan seluruh ruang muat muatan, seperti tidak meninggalkan bekas yang disebabkan oleh sisa muatan sebelumnya, bebas dari karat atau cat-cat yang mengelupas.

F. Persiapan Ruang Muat

Penanganan muatan semen berbeda dengan penanganan muatan lain seperti batu bara, limestone, bijih besi, garam dll. Hal ini dikarenakan muatan semen adalah muatan yang mudah sekali rusak. Persiapan ruang muat meliputi pembersihan palka dan pemeriksaan, pengetesan (Cheking) palka

1. pertama pencucian palka dilakukan oleh 4 awak kapal yang masing-masing bertugas sebagai penyemprotan air menggunakan nozzle yang dilakukan oleh 2 orang awak kapal dan lainnya bertugas untuk membersihkan sisa muatan yang ada di palka. Pembersihan palka dilakukan secara merata dari atas ke bawah keseluruhan bagian palka.
2. Setelah pembersihan dilakukan selanjutnya palka dibilas dengan menggunakan air tawar yang diambil dari tanki air tawar kapal. Hal ini dilakukan untuk memastikan palka bersih dari muatan dan mencegah karatan pada dinding palka yang pembersihan sebelumnya menggunakan air laut. Penggunaan air tawar dilakukan hanya untuk bagian- bagian penting saja misalnya lantai palka dan sebagian dinding palka. Karena untuk menghemat pemakaian air tawar kapal. Mengingat, air tawar ini juga digunakan awak kapal untuk kebutuhan sehari-hari seperti mencuci, mandi, dll. Maka pemakaian air tawar harus dilakukan dengan sehemat mungkin.

3. Terakhir yaitu pengeringan palka yang dilakukan dengan membuka tutup palka agar proses peranginan dapat berjalan dengan baik. Namun apabila cuaca tidak mendukung maka pengeringan palka dilakukan dengan membuka ventilasi palka. Mualim 1 dalam kegiatan ini bertugas mengawasi langsung kegiatan pembersihan palka dan mengontrol pergantian air tawar dan air laut untuk pencucian palka. Dan mengecek kembali kondisi palka apakah benar- benar bersih dan sudah tidak ada sisa muatan lagi Sebelum palka ditutup.

Selain persiapan palka yang maksimal. Penutupan ventilasi palka dan akses masuk palka serta got palka (bilge) juga penting dalam proses memuat semen. Hal ini dikarenakan semen adalah bahan yang sensitif sekali terhadap air. Untuk itu penutupan menggunakan plastic yang kita lakban. Atau bisa kita tutup dengan terpal yang kita ikat dengan tali. Untuk daerah yang sulit kita tutup biasanya menggunakan marine tape yang dilakukan secara menyeluruh pada bagian bawah hatch cover, hal tersebut dikerjakan oleh bosun dan abk kapal yang diawasi langsung oleh mualim 1.

Dalam menjalankan usahanya suatu perusahaan pelayaran mengharapkan setiap kapalnya dapat melakukan pelayaran, bongkar muat dengan aman serta efisiensi waktu, oleh karena itu diperlukan kerjasama oleh pihak-pihak yang terkait seperti, awak

kapal, pihak perusahaan bagian armada pelayaran dan yang lainnya. Pada saat surveyor muatan melakukan pemeriksaan ruang muatan, sebelum memberikan muatan, apabila masih terdapat kekurangan-kekurangan seperti keadaan ruang muat masih kotor, terdapat banyak sisa muatan pada dinding palka, sehingga kapal tidak layak untuk menerima muatan berikutnya. Maka pihak surveyor setempat akan memberikan keputusan agar para perwira dan crew kapal melaksanakan pembersihan 2 ruang muatan ulang hingga benar-benar bersih dan layak menerima muatan selanjutnya.

Kurang siapnya peralatan adalah salah satu kendala yang dihadapi pada saat proses pencucian ruang muat. Selain itu ketidaksiapan crew kapal yang akan melaksanakan proses pencucian maupun hose test ruang muat juga mempengaruhi hasil kebersihan ruang muat untuk dimuati semen. Untuk menanggulangi hal tersebut maka harus dibuat suatu perencanaan yang menghubungkan pihak-pihak terkait, hal ini dimaksudkan agar pihak-pihak kapal dapat menjalankan sesuai dengan tugasnya masing-masing, dan yang pada akhirnya persiapan ruang muatan dapat berjalan dengan lancar. Maka penerapan manajemen pemuatan yang baik sangat diperlukan dalam proses pemuatan semen di kapal KM. Bahari 38. Mulai dari tahap perencanaan yaitu penyusunan jadwal kerja yang jelas dan urut

secara terprogram dan selanjutnya melakukan pembersihan ruang muat yang dilakukan secara bersama-sama. Kemudian koordinasi seluruh awak kapal melalui meeting crew yang dipimpin oleh mualim 1 sebagai pimpinan deck crew dibawah nahkoda.

Koordinasi ini membahas tentang cara persiapan pemuatan yang benar agar tidak terjadi kesalahan dan dapat berlangsung dengan baik. Selain itu dalam rapat tersebut juga membahas tentang pembagian tugas jam istirahat awak kapal demi menjaga kondisi kesehatan jasmani dan rohani seluruh awak kapal. Setelah semua kegiatan persiapan proses pemuatan dilakukan maka mualim 1 melakukan evaluasi berkaitan dengan kinerja tim. Evaluasi tersebut dibahas dengan nahkoda dan diadakan meeting untuk membahas kekurangan-kekurangan apa saja yang masih terjadi saat kegiatan kemarin. Sehingga kedepan apabila melakukan proses persiapan pemuatan semen lagi maka diharapkan dapat mempersiapkan lebih baik dari sebelumnya.

Dalam menjalankan usahanya suatu perusahaan pelayaran mengharapkan setiap kapalnya dapat melakukan pelayaran, bongkar muat dengan aman serta efisiensi waktu, oleh karena itu diperlukan kerjasama oleh pihak-pihak yang terkait seperti, awak kapal, pihak perusahaan bagian armada pelayaran dan yang lainnya. Muatan semen curah adalah muatan yang sangat rentan terhadap kerusakan, jika keadaan ruang muat lembab dan

menyebabkan keringat muatan, hal itu akan menyebabkan semen mengeras. semen yang mengeras, selain merugikan perusahaan juga merugikan pihak pelabuhan, karena semen yang mengeras dapat merusak alat bongkar muatan semen milik pelabuhan.

Cuaca buruk berupa hujan lebat merupakan kendala yang paling sering terjadi saat proses pemuatan semen. Air sering masuk melalui celah-celah palka saat penutupan menggunakan terpal. Selain itu ketidaksiapan crew kapal yang akan melaksanakan proses persiapan ruang muat juga mempengaruhi hasil kedap nya ruang muat dari air yang masuk. Untuk menanggulangi hal tersebut maka harus dibuat suatu perencanaan yang menghubungkan pihak-pihak terkait, hal ini dimaksudkan agar pihak-pihak kapal dapat menjalankan sesuai dengan tugasnya masing-masing, dan yang pada akhirnya persiapan ruang muatan dapat berjalan dengan lancar.

G. Peralatan Persiapan Ruang Muat

1. Nozzle jet dan hose (selang)

Nozzle jet disambung dengan selang yang terdapat di hose box dan kemudian disambungkan dengan hydrant yang berada didekat palka. Alat ini digunakan untuk pencucian palka dengan menggunakan air laut yang disemprotkan keseluruh bagian palka secara merata terutama bagian-

bagian palka yang sulit dijangkau oleh manusia. Cara penggunaan nozzle jet ini cukup mudah yaitu dengan diputar ke kiri untuk membuka air dan diputar sebaliknya ke kanan untuk menutup air. Tekanan air yang dihasilkan dari nozzle jet ini cukup tinggi karena itu perlu berhati-hati saat menggunakannya yaitu memegang nozzle dengan 2 tangan di ujung nozzle dan dibagian bawahnya agar arah tembakan nozzle dapat diatur.

2. Rubber, drum, spons mop, dan majun

Rubber digunakan untuk mengumpulkan sisa muatan saat pencucian palka berlangsung. Dan kemudian sisa-sisa muatan tersebut dimasukkan kedalam drum yang sudah disediakan. Selanjutnya spons mop digunakan untuk menggosok dinding palka yang masih terdapat kotoran sisa muatan agar hilang. Setelah pembersihan palka selesai dilaksanakan. Lubang bilges ditutup dengan majun yang bertujuan untuk saat muatan selanjutnya dimuat kedalam palka, muatan tersebut tidak masuk kedalam lubang bilges

3. Sabuk pengaman

Sabuk pengaman digunakan saat proses pencucian palka di bagian-bagian yang sulit dijangkau oleh air yang disemprotkan dengan nozzle. Yaitu awak kapal harus

menaiki tangga vertikal atau Australia ladder yang terdapat didalam palka dengan mengkaitkan sabuk tersebut dibagian tangga yang aman dan tidak terlepas saat penyemprotan berlangsung karena tekanan air dalam nozzle cukup kuat.

H. Faktor-Faktor Yang Menjadi Kendala

1. Faktor Internal

Faktor internal adalah faktor yang berasal dari dalam diri sendiri. Diri sendiri yang dimaksud disini adalah kapal itu sendiri. Hal-hal yang bisa menjadi faktor internal di kapal KM. Bahari 38 dalam proses bongkar muat ruang muat yang sudah rusak

2. Faktor Eksternal

Faktor eksternal adalah faktor yang berasal dari luar diri sendiri. Diri sendiri yang dimaksud disini adalah kapal itu sendiri. Hal-hal yang bisa menjadi faktor eksternal pada proses bongkar muat di KM. Bahari 38 :

- a) Cuaca
- b) Peralatan bongkar muat
- c) Sumber daya manusia
- d) Menunggu space kosong pada gudang
- e) Menunggu kedatangan truck.

I. Pengertian Upaya dan Pencegahan

Dalam pelaksanaan proses pemuatan semen di kapal cargo sering mengalami kerusakan muatan sehingga menimbulkan kerugian baik kerugian pemilik muatan, kerugian pemilik kapal, dan kerugian pemilik alat bongkar muat. Oleh karena itu dilaksanakan upaya pencegahan yang serius agar tidak terjadi kerusakan muatan semen. Adapun tujuan upaya pencegahan kerusakan muatan semen adalah menjaga kualitas muatan dan pencegahan kerusakan palka dan kerusakan alat bongkar muat akibat muatan semen yang membatu (rusak).

Upaya diartikan sebagai usaha kegiatan yang mengarahkan tenaga, pikiran untuk mencapai suatu tujuan. Upaya juga berarti

usaha, akal, ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan mencari jalan keluar.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pencegahan adalah proses, cara, tindakan mencegah atau tindakan menahan agar sesuatu tidak terjadi. Dengan demikian, pencegahan merupakan tindakan. Pencegahan identik dengan perilaku. Muatan semen adalah muatan yang sangat rentan mengalami kerusakan yang disebabkan oleh air, semen akan cepat membatu setelah terkena air. Hal ini akan merusak dinding palka kapal serta semen yang membatu tersebut akan merusak alat bongkar muat.

Perlu upaya pencegahan kerusakan yang serius dalam pemuatan semen agar tidak terjadi kerusakan muatan dan kerusakan palka akibat muatan semen yang membatu. Melindungi muatan merupakan tanggung jawab pihak pengangkut (carrier) terhadap keselamatan muatan berdasarkan *from sling to sling / from tackle to tackle* atau pada saat muatan tercantol pada alat derek sampai terlepas pada alat derek.

Menurut Sudjarmiko (2011:81), Palka (ruang muat) adalah ruangan dibawah geladak yang berguna sebagai tempat penyimpanan muatan kapal. Barang muatan harus dapat tersimpan dengan baik, supaya tidak rusak. Oleh karena itu untuk menjaga muatan agar tidak rusak ruang muat harus dapat memenuhi beberapa persyaratan seperti dijauhkan dari air.

BAB IV

TRANSPORTASI DARAT

A. Transportasi Darat dan Perkembangannya di Indonesia

Transportasi itu memudahkan. Karenanya, sulit untuk membantah bahwa transportasi merupakan suatu hal yang penting. Transportasi menunjang segala aspek aktivitas manusia. Sebut saja, misalnya, seseorang ingin memindahkan suatu barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Keberadaan transportasi, dengan segala atribut yang dimilikinya, menjadikan aktivitas tersebut menjadi sangat mudah, cepat dan hemat waktu. Sejarah transportasi mencakup kesuruhan sejarah manusia. Dulu, pada masa Paleolitik dan Neolitik Awal manusia melakukan aktivitas berpindah-pindah dengan menggunakan kedua kakinya.

Kemampuan membawa barang pun sangat terbatas, tergantung kekuatannya membawa barang yang biasanya diletakkan di bahu atau punggung. Pada masa Neolitik Akhir, inovasi menjadikan transportasi lebih mudah. Mereka mengangkut barang dengan menggunakan pikulan atau tandu. Dalam perkembangan selanjutnya, tidak hanya itu, manusia juga

mulai mampu menjinakkan binatang-binatang seperti kuda, sapi kerbau dan sebagainya. Sejak itu, transportasi dialihkan kepada hewan. Bahkan, manusia pun menjadikan binatang tersebut sebagai tunggangan. Hewan telah menjadi alat transportasi sangat penting, baik untuk mengangkut manusia maupun barang.

Tidak hanya itu, kecerdasan manusia membuat transportasi semakin penting ketika mereka menemukan apa yang disebut sebagai roller bearing, yaitu kayu-kayu bulat yang disusun sedemikian yang kemudian di atasnya di tempatkan benda yang hendak dipindahkan. Benda itu kemudian didorong beramai-ramai dan bila sudah melewati kayu bagian belakang, maka kayu tersebut diletakkan lagi ke depan. Dengan cara ini, manusia mampu memindahkan beban yang berat dengan tenaga yang lebih sedikit. Teknik ini merupakan salah satu inovasi dalam memindah benda-benda berukuran besar dan sangat berat. Inovasi roller bearing itu menginspirasi manusia untuk kemudian menemukan roda. Sebelumnya, beban diangkut dengan kereta luncur yang diseret oleh hewan atau oleh manusia itu sendiri.

Menurut Pratignyo (1982), mungkin sekali cara pengangkutan yang demikian inilah yang mengilhami penemuan roda. Ini adalah inovasi yang sangat penting. Walau tak ada catatan pasti kapan roda ditemukan, merujuk pada proses yang terjadi di Mesopotamia dipergunakan cap silinder dari batu yang

memiliki desain pada dindingnya. Apabila silinder itu digelindingkan di atas lempengan tanah liat yang masih lunak, maka silinder akan memindahkan desain yang dimilikinya pada lempengan tanah liat tersebut.

Peristiwa ini dipercaya menimbulkan gagasannya manusia menggunakan roda. Ketika manusia sudah menggunakan roda pada gerobak- gerobak, transportasi sudah menjadi sedemikian berkembang. Jejak-jejak roda yang banyak ditemukan di banyak tempat di dunia membuktikan bahwa manusia sudah mengenal transportasi sejak lama. Singkatnya, dari jejak-jejak manusia dan hewan yang menghela gerobak-gerobak beroda inilah dapat dilihat sejarah perkembangan jalan darat di dunia

Transportasi, menurut Kamaludin (2003), berasal dari bahasa latin yaitu transportare. Trans berarti seberang atau sebelah lain, sedangkan portare berarti pengangkutan atau membawa. Jadi, transportasi adalah pengangkutan atau membawa sesuatu sebelah ke sebelah yang lain. Manusia membutuhkan alat yang memudahkan mereka untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain dengan mudah, hemat tenaga, dan efisien. Transportasi adalah pengangkutan orang dan atau barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi. Pada awalnya, transportasi diciptakan secara

sederhana sesuai dengan kondisi yang ada pada masa dahulu/lampau. Hal ini terbukti dengan berbagai temuan data arkeologis maupun sejarah sebagai pendukungnya.

Secara leksikal, atau menurut arti kamus, transportasi adalah: *Any device used to move an item from one location to another. Common forms of transportation include planes, trains, automobiles, and other two-wheel devices such as bikes or motorcycles, and The process of shipping or moving an item from point A to point B* (www.businessdictionary.com).

Terjemahan secara bebanya adalah sebagai berikut: transportasi mempunyai dua makna, pertama, sarana yang digunakan untuk memindahkan satu barang dari suatu lokasi ke lokasi yang lain, bentuk sarana tersebut termasuk pesawat udara, kereta api, mobil, sepeda motor dan sepeda. Arti kedua adalah, proses mengapalkan atau memindahkan suatu barang dari titik A ke titik B.

Transportasi sangat terkait dengan mobilitas manusia. Paul dan Slack menjelaskan menjelaskan sebagai berikut: *Mobility is fundamental to economic and social activities such as commuting, manufacturing, or supplying energy. Each movement has an origin, a potential set of intermediate locations, a destination, and a nature which is linked with geographical attributes. Transport systems composed of infrastructures, modes*

and terminals are so embedded in the socio-economic life of individuals, institutions and corporations that they are often invisible to the consumer. This is paradoxical as the perceived invisibility of transportation is derived from its efficiency.

(Mobilitas adalah sesuatu yang fundamental bagi aktivitas ekonomi dan sosial seperti komuting(ngelaju), manufakturing dan pemasokan energi. Setiap perpindahan tentu mempunyai tempat asal, serentetan lokasi antara, tujuan dan alam dengan atribut-atribut geografis. Sistem transportasi dari infrstruktur, moda dan terminal yang sangat terkait dengan kehidupan sosial-ekonomi masyarakat—lembaga-lembaga dan perusahaan-perusahaan yang sering tak terlintas dalam pikiran konsumen.)

Kemudian, menurut Nasution (2004) pengangkutan atau transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses perangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dariana kegiatan itu dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan itu berakhir. Unsur-unsur pengangkutan itu sendiri adalah adanya muatan yang diangkut, adanya kendaraan sebagai alat angkutan, ada jalan yang dapat dilalui, ada terminal asal dan tujuan, serta ada sumber daya manusia, organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

Dari definisi-definisi di atas disimpulkan bahwa transportasi menunjang segala aspek aktivitas manusia. Hal ini

dikarenakan, manusia membutuhkan suatu alat yang memudahkan mereka untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain dengan mudah, hemat tenaga, dan efisien. Transportasi adalah pengangkutan orang dan atau barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.

Tabel Perkembangan sarana transportasi dari masa ke masa.

Tahun	Temuan
1769	Mobil pertama yang digerakkan dengan mesin uap
1783	Kapal uap praktis pertama dikembangkan oleh Marquis Claude Francois de Jouffroy d'Abbans - yang menggunakan roda kayuh
1790	Sepeda pertama sekali ditemukan dan digunakan
1801	Lokomotif uap pertama yang ditemukan oleh Richard Trevithick yang kemudian disempurnakan oleh George Stephensen
1858	Jean Lenoir mengembangkan mobil pertama yang digerakkan dengan mesin dengan pembakaran dalam
1867	Sepedamotor pertama yang digerakkan dengan bahan bakar
1879	Werner von Siemens merancang dan mengembangkan kereta api listrik yang pertama
1885	Bens membuat kendaraan roda 4 produksi pertama
1989-1933	Trem uap
1890	Sepeda pertama di Indonesia merk Rover

1893	Sepeda motor pertama milik John C.Potter
1899	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ferdinan von Zeppelin menerbangkan pesawat balon udara pertama 2. Trem listrik pertama beroperasi di Batavia
1903	<ol style="list-style-type: none"> 1. Orville and Wilbur Wright. Pada tanggal 17 Desember 1903, Wrightbersaudara membuat penerbangan pertama 2. Mobil pertama di batavia
1908	Henry Ford menerapkan sistem produksi ban berjalan untuk pembuatan mobil secara massal
1926	Roket berbahan bakar cair pertama diluncurkan
1930-1970	Oplet
1930-1980	Becak
1933-1960	Trem listrik
1932	Pemerintah Jerman membangun Autobahn/Jalan Bebas Hambatan pertama
1939	Pesawat terbang jet pertama Jerman diterbangkan atas dasar desain turbin yang dibuat Hans von Ohain ditahun 1936
1942	Helicopter yang didisain dan di produksi oleh Igor Sikorsky
1946	1946 berdiri DAMRI, kemudian pada Tahun 1961, terjadi peralihan status DAMRI menjadi Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara (BPUPN) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 233 Tahun 1961, yang kemudian pada tahun 1965 BPUPN

	dihapus dan DAMRI ditetapkan menjadi Perusahaan Negara (PN). Kemudian pada tahun 1982, DAMRI beralih status menjadi Perusahaan Umum (PERUM) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 1984 serta dengan Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 2002
1947	Pesawat supersonik pertama diterbangkan
1953	Kapal yang digerakkan dengan nuklir pertama diluncurkan
1954	Perusahaan PPD berdiri
1953	Kapal yang digerakkan dengan nuklir pertama diluncurkan
1962	Bemo pertama diluncurkan
1971	Mikrolet menggantikan Oplet
1971-1979	Helicak
1975	Bajaj dengan bahan bakar bensin
1976	Metromini/Kopaja
1980-1990	Bus Tingkat/tempel
1985	PPD (gabungan 7 perusahaan:PT Ajiwirya, PT Djakarta Transport, PT.Medal Sekarwangi, PT. Merantama, PT.SMS, PT.Gamadi, PT.Pelita Mas Jaya)
2004	Bus way (Trans Jakarta)

Paul dan Slack membagi tiga tipe dasar transportasi, bergantung pada di mana perpindahan atau pergerakan itu terjadi—tanah (jalan, kereta api, pipa-pipa penyalur), air (pengapalan) dan udara.

Masing-masing moda transportasi ini ini bercirikan seperangkat karakteristik teknis, operasional dan komersial.

a) Transportasi jalan.

Infrastruktur jalan membutuhkan ruang yang besar dengan rintangan fisik yang relatif rendah di antara berbagai moda transportasi. Namun, rintangan-rintangan berupa fisik alam sangat signifikan ketika membangun jalan dan seringkali mengharuskan biaya-biaya tambahan seperti sungai dan daerah-daerah perbukitan yang turun-naik. Awalnya, jalan-jalan dibuat untuk mendukung bentuk-bentuk transportasi bukan motor (non-motorized) seperti jalan kaki, menengmbala ternak dan sepeda pada akhir abad ke-19, penemuan kendaraan bermotor telah mengubah bentuk-bentuk pembangunan jalan sejak awal abad ke-20. Jalan bisa digunakan untuk berbagai jenis transportasi dengan berbagai tujuan. Sistem transportasi jalan mensyaratkan biaya pemeliharaan baik bagi kendaraan itu sendiri maupun infrastrukturnya.

b) Transportasi kereta api.

Transportasi mensyaratkan adanya jalur rel yang khusus dibuat untuk roda dari sarana tersebut. Kalau umumnya dikenal ada dua rel berjajar, transportasi jenis ini juga sekarang mengenal rel tunggal dan maglev (magnet

levitation, levitasi magnet di mana sarana berjalan seolah-olah melayang, atau tidak menyentuh permukaan, jalur yang sudah dibuat). Transportasi kereta api bisa memindahkan orang atau barang dalam jumlah yang besar melalui jalan darat.

c) Jalur pipa.

Rute jalur pipa boleh jadi melewati daratan atau air. Saat ini jalur pipa gas terpanjang adalah yang menghubungkan Alberta dan Sarnia (Kanada) sepanjang 2.911 km, sementara jalur pipa minyak terpanjang adalah Transsiberia, yang panjangnya lebih dari 9.344 km dari ladang minyak Arktik di timur Siberia menuju Eropa Barat.

d) Transportasi maritim.

Transportasi yang melalui air ini merupakan moda transportasi paling efektif untuk memindahkan barang-barang dalam jumlah besar untuk menempuh jarak yang jauh dengan menggunakan kapal-kapal kargo. Transportasi laut umumnya terkait dengan industri-industri besar seperti industri baja dan petrokimia, khususnya industri yang letaknya dekat dengan pelabuhan-pelabuhan.

e) Transportasi udara.

Rute-rute udara pada prakteknya hampir tak terbatas, kecuali untuk wilayah-wilayah tertentu yang mempunyai kabut tebal. Selain kabut tebal yang disebutkan tadi, moda transportasi ini mempunyai banyak rintangan, sebut saja cuaca, kecepatan angin dan sebagainya. Selain itu, untuk lepas landas dan mendarat, pesawat terbang membutuhkan landasan yang besar. Pesawat-pesawat komersial, misalnya, membutuhkan paling tidak jalur pacu sepanjang 3.300 meter untuk lepas landas atau mendarat. Namun, transportasi udara adalah moda transportasi paling cepat dalam memindahkan orang atau barang.

f) Transportasi inter-moda.

Ini adalah transportasi yang menggabungkan beberapa moda transportasi. Penggunaan kontainer-kontainer dalam memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat lain dalam lokasi yang jauh, bahkan melewati batas negara, membuat transportasi inter-moda semakin memiliki peran yang penting dalam aktivitas perekonomian.

g) Telekomunikasi.

Istilah telekomunikasi dalam kaitannya dengan transportasi ada dalam wilayah yang abu-abu (grey area). Moda transportasi ini tidak seperti moda-moda transportasi yang selama ini bisa kita lihat. Pemindahan data atau informasi

yang cepat dapat dilakukan melalui telekomunikasi. Dalam sektor ekonomi, telekomunikasi merupakan substitusi untuk mewakili suatu perpindahan personal. Orang tidak harus mendatangi suatu lokasi, tetapi dengan telekomunikasi dia dapat menyampaikan pesan, data atau informasi ke lokasi-lokasi lain yang jauh dalam waktu yang sangat cepat.

Uraian Paul dan Slack tentang transportasi mempunyai kemiripan dengan penjelasan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Kementerian Perhubungan RI Tahun 2005. Berdasarkan RPJM tersebut, pengertian transportasi darat adalah suatu tataran kesatuan sistem penyelenggaraan transportasi yang berada di daratan dan perairan daratan yang saling terhubung dan terintegrasi dalam serangkaian simpul dan atau ruang kegiatan—terminal, stasiun, pelabuhan yang dihubungkan dengan ruang lalu-lintas—jaringan jalan, jalan rel, dan jembatan bergerak. Kemudian, mengacu pada RPJM tersebut, Sub sektor Transportasi Darat merupakan bagian dari sistem transportasi yang terdiri dari moda Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Perkeretaapian, Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan.

Transportasi darat adalah pengangkutan penumpang dan barang dengan menggunakan kendaraan yaitu sarana transportasi selain makhluk hidup berupa mobil, motor dan kereta. Transportasi darat meliputi transportasi jalan, jalan rel, angkutan

sungai, danau dan penyeberangan. Sedangkan Prasarana transportasi darat berupa jalan, jembatan, rel, terminal, dan stasiun. Jaringan transportasi jalan adalah serangkaian simpul dan atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan (www.kemenuh.go.id).

Transportasi memiliki peranan penting dalam perkembangan suatu wilayah bahkan negara. Sistem ekonomi, sosial, budaya, serta aktivitas manusia sangat bergantung terhadap moda transportasi yang diterapkan di suatu wilayah di mana manusia beraktivitas. Keberadaan moda transportasi baik darat, laut maupun udara sangat berperan dalam menciptakan kesinambungan suatu kegiatan. Oleh karenanya, sejak dahulu manusia sudah menciptakan sarana dan prasarana transportasi guna memudahkan serta menunjang aktivitasnya. Penciptaan sarana maupun prasarana hingga fasilitas penunjang yang berkaitan erat dengan transportasi dimaksudkan untuk mengatur serta memudahkan manusia dalam melakukan aktivitasnya dengan berbagai jenis moda transportasi lengkap dengan segala fasilitas yang ada di dalamnya. Transportasi pada hakikatnya bertujuan sebagai sarana pengangkutan manusia, baik pengangkutan secara massal maupun individual.

Menurut UU No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dijelaskan bahwa yang dimaksud angkutan ialah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di Ruang Lalu Lintas dan Jalan. Kehadiran transportasi mendorong terjadinya proses integrasi yang tampak pada kenyataan bahwa teknologi transportasi telah menjadi pendorong bagi integritas spasial di seluruh wilayah, dengan konsekuensi munculnya pola pemukiman baru, distribusi produksi dan konsumsi, serta arus perdagangan, migrasi, dan informasi.

Pola perkembangan kota sangat dipengaruhi oleh pola pergerakan manusianya, begitu juga pola perkembangan kota yang dipengaruhi oleh pola perkembangan transportasinya (Indriyana, 2005: 18).

1. Transportasi di Indonesia sebelum kemerdekaan

Kedatangan bangsa Belanda banyak memelopori perkembangan transportasi darat di Indonesia, hal ini terlihat ketika Gubernur Jenderal Daendels memerintahkan pembangunan jalan Grote Postweg (Jalan Raya Pos) atau yang saat ini dikenal dengan nama Jalan Daendels yang membentang dari wilayah sisi Utara Jawa dari Anyer sampai Panarukan sepanjang 1000 km yang merupakan jalan darat terpanjang di dunia saat itu. Tujuan

utama pembangunan jalan ini adalah untuk tujuan strategis dan kepentingan militer yaitu mobilisasi pasukan dengan cepat. Setelah kedatangan Belanda ke wilayah Indonesia (Residentie Batavia) guna membuka lahan perkebunan tebu, maka infrastruktur transportasi yang ada dan biasa digunakan masyarakat (dokar, angdong, sapi, gerobak, dan sebagainya) ternyata tidak mampu mempercepat proses pengangkutan hasil-hasil produksi ekspor perkebunan, oleh karenanya para pemilik perkebunan (yang umumnya adalah bangsa Eropa) mengembangkan sarana transportasi dengan membuat jalan- jalan besar (Hatmawan, 2002: 28). Dengan adanya sistem transportasi yang baru masyarakat Batavia sangat terbantu terutama dalam sektor ekonomi yaitu perolehan pendapatan yang jauh lebih baik.

Seiring dengan kemajuan teknologi, tepatnya setelah ditemukannya mesin uap oleh James Watt pada tahun 1765 menjadi pembuka jalan bagi sistem angkutan yang lebih cepat dan modern, dan Richard Trevithick berhasil membuat lokomotif menggunakan mesin uap pertama di dunia (Mohtar, 2014: 1).

Walaupun sudah ditemukan berabad-abad sebelumnya, akan tetapi sistem transportasi kereta baru masuk ke

Hindia-Belanda pada masa pendudukan kolonial. Keberadaan transportasi darat tidak terlepas dari perkembangan transportasi kereta api yang sudah dirintis sejak zaman pemerintahan Hindia Belanda (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2010: 8). Di masa tersebut, kereta api digunakan untuk mengangkut segala jenis hasil perkebunan serta hasil tambang. Kereta api mulai diperkenalkan di Indonesia pada masa Belanda oleh perusahaan *Nederlandsch Indisch Spoorweg Mij* yang didirikan pada 27 Agustus 1863. *Nederlandsch Indisch Spoorweg Mij* merupakan suatu perusahaan swasta yang pendiriannya mendapatkan izin dari Gubernur Hindia-Belanda, Baron Sloet van de Beele, selain itu pemerintah pada saat itu juga mendirikan perusahaan kereta api bernama *Staats Spoorwegen* (Mohtar, 2014: 1). Pengembangan moda transportasi kereta api pada mulanya dihubungkan dengan sejumlah daerah yang memiliki potensi. Hal ini terbukti sebelum jalur kereta api dibangun kebanyakan masyarakat menggunakan perahu rakit di sungai serta hewan untuk membawa barang-barang dan penumpang (Hatmawan, 2002: 30). Selain kereta api, sistem transportasi yang ada di Indonesia ialah trem. Moda transportasi trem dicetuskan

oleh perusahaan Hindia Belanda Bataviasche Tramway-Maatschappij pada tanggal 20 April 1869 (Duparc, 1956: 9). Moda transportasi trem yang pertama adalah trem kuda yang sanggup menampung sampai 40 penumpang. Pada tahun 1879 dibangun sistem jaringan trem uap dan trem listrik yang membentang ke seluruh kota, yaitu dari pasar ikan di daerah kota sampai Jatinegara (Indriyana, 2005: 27). Pada tahun 1899, melalui perusahaan Bataviasche Electric Tram Maatschappij, trem listrik mulai dioperasikan di Batavia. Trem memiliki fungsi yang penting bagi transportasi yang sudah berada di Indonesia sejak tahun 1883, ketika pemerintah Hindia-Belanda memutuskan memasang rel bagi pengangkutan dalam kota di Batavia (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2010: 77). Pada saat itu, selain trem kuda kendaraan yang banyak bermunculan di Batavia adalah delman, sado, dan dokar sedangkan untuk orang-orang kaya menggunakan kereta palankijn yang ditarik oleh empat ekor kuda (Shahab, 2001: 151).

Moda transportasi trem yang melintasi kawasan Gondangdia. Trem menjadi salah satu angkutan umum pertama di Indonesia yang tidak hanya terdapat di Jakarta, tetapi juga di Surabaya. Foto diambil di Batavia pada

tahun 1910. (Foto: dok. Tropen Museum, Belanda. 2014). Setelah trem dihilangkan, moda transportasi di Indonesia, khususnya di Jakarta, berganti dengan transportasi mesin, seperti bus, di mana rute sebelumnya yang dilalui trem kemudian berganti dan berubah menjadi rute dari angkutan umum bus tersebut.



Gambar Transportasi Darat dan Perkembangannya di Indonesia

Selain kereta dan trem, pada masa itu masyarakat di Indonesia, khususnya Batavia juga menggunakan moda transportasi sepeda. Sepeda mulai dikenal di Batavia di awal abad ke-20. Sejarah masuknya sepeda di Indonesia jauh lebih samar dibandingkan dengan sepeda motor, mobil, bahkan kereta api (Arif, 2010: 29). Pemakai sepeda

pada mulanya ialah pegawai pemerintah kolonial Belanda untuk memperlancar roda pemerintahan di tanah jajahan, selain kalangan pemerintah, sepeda juga digunakan oleh kalangan misionaris dan para bangsawan atau keluarga kerajaan sedangkan masyarakat umum sangat sedikit sekali yang memiliki sepeda (Arif, 2010: 30). Jenis sepeda yang sangat terkenal pada masa itu adalah sepeda merk Rover yang harganya sangat mahal, yaitu berkisar 500 gulden (Shahab, 2001: 151), selain itu sepeda yang juga banyak dipakai umumnya produksi Belanda seperti Fongers, Batavus, Sparta, dan Gazalle, kemudian masuk sepeda produksi Inggris seperti Humber, Phillips, dan Raleigh (Arif, 2010: 32). Keberadaan sepeda sebagai kendaraan elite tidak bertahan lama setelah munculnya sepeda motor dan mobil. Tahun 1913, disebutkan oleh Mrazek telah dibentuk Motor-Wielrijders Bond (Persatuan Pengendara Sepeda Motor) di wilayah Hindia-Belanda (Arif, 2010:31). Keberadaan mobil pertama di Batavia dimulai tahun 1903. Dalam laporannya De Vries menulis keberadaan mobil begitu cepat bertambah dan membuat Batavia menjadi sangat ramai di tahun 1905. Pada mulanya mobil merupakan jenis kendaraan yang sangat langka dan mahal karena diproduksi dengan

jumlah terbatas dan dengan harga yang mahal (Indriyana, 1995: 21). Berdasarkan laporan tahun 1916 jumlah mobil di Batavia berjumlah 5.000 (Shahab, 2001: 151). Di Batavia, seiring dengan maraknya jumlah mobil ternyata juga berdampak pada munculnya moda transportasi lain, yaitu taksi. Belum ditemukan catatan resmi kapan tepatnya taksi pertama melintas di jalan Batavia, tetapi berdasarkan penelitian yang telah dilakukan diketahui ketika tahun 1925 di mana jumlah mobil di Batavia telah mencapai 5.000 unit, kendaraan tersebut tidak hanya dimiliki secara pribadi namun juga disewakan bahkan menjadi taksi gelap, disebutkan terdapat beberapa kawasan Batavia yang menjadi pangkalan taksi, misalnya di kawasan Kota terdapat di Lapangan Stadhuis (Taman Fatahilah), Kali Besar Barat, Lapangan Glodok serta di kawasan Weltevreden seperti dekat Harmoni, Pintu Air, Gedung Kesenian, dan Lapangan Banteng. Sistem transportasi taksi bersifat pribadi dan bisa memuat beberapa penumpang. Harga sewa taksi dahulu sebesar 30 sen per km dan bisa memuat lima orang.

Pada masa pendudukan Jepang kehidupan ekonomi rakyat sangat menderita. Lemahnya ekonomi rakyat berawal dari sistem bumi hangus Hindia Belanda ketika mengalami

ekonomi menjadi lumpuh dan keadaan ekonomi berubah dari ekonomi rakyat menjadi ekonomi perang. Langkah pertama yang dilakukan Jepang adalah merehabilitasi prasarana ekonomi seperti jembatan, alat-alat transportasi dan komunikasi. Selanjutnya Jepang menyita seluruh kekayaan musuh dan dijadikan hak milik Jepang, seperti perkebunan-perkebunan, bank-bank, pabrik-pabrik, perusahaan-perusahaan, telekomunikasi dan lain-lain. Hal ini dilakukan karena pasukan Jepang dalam melakukan serangan ke luar negaranya tidak membawa perbekalan makanan. Kebijakan ekonomi pemerintah pendudukan Jepang diprioritaskan untuk kepentingan perang. Perkebunan kopi, teh dan tembakau yang dianggap sebagai barang kenikmatan dan kurang bermanfaat bagi kepentingan perang diganti dengan tanaman penghasil bahan makanan dan tanaman jarak untuk pelumas.

2. Transportasi di Indonesia setelah Kemerdekaan

Pada 1945 sampai dasawarsa tahun 1960-an penyediaan transportasi darat pada umumnya dikelola oleh pemerintah daerah bersama sama dengan masyarakat setempat, kecuali angkutan kereta api. Pada era 1950-an, moda transportasi yang masih umum dijumpai adalah trem listrik yang memiliki rute Beos (Stasiun Kota)-Pasar

Glodok-Hayam Wuruk-Sawah Besar-Gunung Sahari-Kalilio-Pasar Senen-Kramat-Salemba- Matraman-Jatinegara-Kampung Melayu-Beos (Stasiun Kota). Selain angkutan yang menggunakan trem listrik ada pula angkutan yang menggunakan becak atau sado yang menghubungkan antar pasar, stasiun, perkantoran, dan pemukiman penduduk. Pada tahun 1951, terbitlah UU Lalu Lintas No 7 yang membuka jalan bagi angkutan penumpang dan barang menggunakan kendaraan bermotor, dan yang pertama kali muncul ialah kendaraan bermerk Austin, dan kemudian diikuti oleh merek-merek lain seperti Flat, Moris Minor, dan Willys.

Setelah moda transportasi trem dihapuskan, moda transportasi ini digantikan moda otomobil, termasuk juga rute yang dilalui oleh trem juga berganti menjadi rute mobil (Indriyana, 2005: 28). Sebagai moda transportasinya, pada era 1947-1952, truk-truk bekas militer Belanda dengan berbagai merk seperti Chevrolet 46, Dodge 46, Ford 46, dirombak menjadi angkutan untuk penumpang umum, dengan tempat duduk berjumlah 30-35 kursi. Bahan bakar yang digunakan adalah bensin. Sejak dihapuskannya trem listrik pada dekade awal 1960-an, salah satu jenis angkutan penumpang yang turut

merasakan dampaknya ialah oplet. Keterpurukan oplet juga diperparah dengan munculnya bus Perusahaan Pengangkutan Djakarta (PPD) yang pada gilirannya juga diikuti dengan kemunculan bus Mayasari bakti, Gajah makmur Abadi (Gamadi), Lalu Lintas Murnia Asih, Merantama, Pelita Mas Jaya, Jakarta Transport, Arion, Medal Sekar Wangi (MS), Sukabumi Motor Supply (SMS), Solobone Agung (SBA), Saudaranta, Ajiwirya, Metropolitan Djakarta Transport (MDT), sehingga munculah ketentuan tahun 1967 yang menyatakan pelarangan penambahan jumlah oplet, dan pada tahun 1978 terbitlah Keputusan Gubernur tentang Metro Mini. Angkutan umum di Jakarta bertambah dengan munculnya Bemo (Becak Motor) merk Daihatsu yang merupakan buatan Jepang dengan kapasitas jumlah penumpang sebanyak tujuh orang serta munculnya bus besar untuk angkutan kota Jakarta yang dikenal masyarakat dengan nama Ikarus (sesuai dengan merk-nya). Pengoperasian Bemo dan Ikarus turut berperan dalam penghapusan oplet. Masyarakat lebih memilih dua jenis kendaraan tersebut dikarenakan lebih baik dari segi kecepatan, kenyamanan, maupun tarifnya. Pada tahun 1967, angkutan umum bertambah lagi dengan beroperasinya Robur (mobil asal

Australia dengan ukuran seperti bus Metro Mini atau Kopaja sekarang).

Berkaitan dengan ijin oplet, pemerintah mengeluarkan lima peraturan (Dinas LLAJR, 999: 5).

- a) Undang-Undang No.7 Tahun 1951 tentang Lalu Lintas di Jalan.
 - b) Peraturan Pemerintah No.16 Tahun 1958 tentang Penyerahan Urusan Lalu Lintas Jalan Kepada Daerah Tingkat I.
 - c) Undang- Undang No.3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya beserta peraturan pelaksanaannya.
 - d) Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta No 1465/A/k/BKD/1969 tanggal 8 Agustus 1969 tentang ketentuan/pengaturan bagi Otobus Yang Melayani Trayek- trayek Dalam Kota.
 - e) Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta No: Dd.5/4/14/71 tanggal 19 Februari 1971 tentang Perizinan Perusahaan Pengangkutan Dengan Kendaraan Bermotor Umum di Wilayah DKI Jakarta.
- Kemudian, ada Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta No.673 Tahun 1980 mengenai Ketentuan Pengusahaan Mikrolet Untuk Angkutan

Penumpang Umum pengganti Oplet Dalam Wilayah DKI Jakarta. Dengan adanya SK Gubernur tersebut, oplet resmi diganti dengan mikrolet (Mikro Oplet) dengan pertimbangan antara lain (Dinas LLAJR, 1999: 6).

- a) Mikrolet pengganti oplet, berfungsi sebagai pelengkap untuk melayani angkutan umum wilayah DKI Jakarta.
- b) Penggantian oplet dengan mikrolet dipandang sudah waktunya, demi peningkatan penghasilan dan efisiensi penggunaan jalan
- c) Mikrolet dimaksudkan melayani angkutan lingkungan

Dampak bagi pemilik oplet dan pengusaha kecil secara perorangan mendapat prioritas menjadi pengusaha mikrolet bagi yang memenuhi persyaratan untuk mengusahakan mikrolet bagi yang memenuhi persyaratan untuk mengusahakan mikrolet supaya mendapatkan alat usaha dan hasil yang lebih baik, sedangkan bagi masyarakat ialah mendapatkan pelayanan angkutan yang lebih baik dibandingkan oplet sehingga memudahkan untuk mencapai tujuan perjalanan.

Berbicara mengenai sistem transportasi darat yang ditunjukkan bagi kepentingan umum, tidak dapat terlepas

pula dari pembahasan mengenai moda transportasi bus bernama Djawatan Angkoetan Motor Republik Indonesia, dikenal dengan akronim Damri, yang juga merupakan perusahaan angkutan darat pertama selain kereta api yang diambil alih oleh Jepang pada saat Indonesia merdeka (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2010: 84)

Cikal bakal Damri awalnya adalah perusahaan angkutan Jepang. Pada 1943 terdapat dua usaha angkutan di zaman pendudukan Jepang yang bernama Jawa Unyu Zigyosha yang mengkhususkan diri pada angkutan barang dengan truk atau gerobak dan Zidosha Sokyoku yang melayani angkutan penumpang dengan kendaraan bermotor atau bus. Pada 1945 setelah Indonesia merdeka, di bawah Departemen Perhubungan RI, Jawa Unyu Zighoya berubah nama menjadi “Djawatan Pengangkoetan” (pengangkutan barang) dan Zidhosa Sokyoku berubah menjadi “Djawatan Angkoetan Darat” (angkutan penumpang). Seluruh perusahaan-perusahaan angkutan darat ini resmi tergabung menjadi Damri, sesuai dengan maklumat Menteri Perhubungan No 1/DAM/46 tanggal 20 November 1946 (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2010: 84). Tugas utama Damri ialah

menyelenggarakan pengangkutan darat dengan bus, truk, dan angkutan bermotor lainnya.

Pada 1961, terjadi peralihan status Damri menjadi BPUPN (Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara) berdasarkan PP No.233 tahun 1961 yang kemudian pada tahun 1965 BPUPN dihapus dan Damri ditetapkan menjadi Perusahaan Negara (PN). Tahun 1982, Damri beralih status menjadi Perusahaan Umum (PERUM) berdasarkan PP No.30 Tahun 1984, selanjutnya dengan PP No.31 Tahun 2002, dengan tugas dan wewenang untuk menyelenggarakan jasa angkutan umum untuk penumpang dan atau barang di atas jalan dengan kendaraan bermotor. Berdasarkan PP tersebut, maksud dan tujuan Damri adalah turut melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan program pemerintah di bidang ekonomi khususnya di sub sektor perhubungan darat dengan armada bus, dan truk serta tetap memperhatikan prinsip-prinsip pengelolaan perusahaan.

Selain mobil, salah satu moda transportasi darat yang sangat populer saat itu ialah sepeda motor. Sepeda motor memiliki sejarah yang panjang di Indonesia dan sudah ada sejak masa kolonial tepatnya tahun 1893 dan pemilik pertamanya ialah John C.Potter. Kendaraan

sepeda motor merupakan salah satu jenis kendaraan yang sangat digemari di Indonesia. Hal ini terjadi karena untuk mendapatkan sepeda motor sangatlah mudah, cukup dengan membayar uang muka maka sepeda motor sudah dapat digunakan. Berdasarkan data yang diperoleh dari Asosiasi Sepeda Motor Indonesia, hingga tahun 2005 jumlah sepeda motor di Indonesia sudah mencapai 35 juta unit.

Pertambahan jumlah sepeda motor di jalan-jalan di Indonesia terutama kota-kota besar seperti Jakarta tentu menimbulkan berbagai persoalan yang kompleks. Di satu sisi masyarakat membutuhkan suatu moda transportasi yang efisien dan murah dan dapat dengan cepat mengantarkan mereka ke tempat tujuan, di sisi lainnya kebutuhan tersebut diperoleh dengan moda transportasi pribadi (motor) yang penambahannya tiap tahun tidak diimbangi dengan penambahan panjang maupun lebar jalan di Jakarta. Hal ini menyebabkan masalah yang terus menerus terjadi yaitu kemacetan lalu lintas.

3. Transportasi pada masa pembangunan jangka panjang (pjp i- vi)

Sejalan dengan dilaksanakan pembangunan di segala bidang dimulai Pelita I (1969/1970), sub sektor

transportasi darat telah berkembang seiring dengan pengembangan setor-sektor lain, melalui pembangunan yang berkelanjutan baik sarana maupun prasarananya, sub sektor transportasi darat berusaha menyediakan jasa transportasi darat yang semakin lancar, tertib, aman dan nyaman dengan harga yang terjangkau masyarakat. Pada 1968 (sebelum Pelita I) jumlah sarana bus 19.610 buah, mobil barang/truk 93.417 buah, mobil penumpang 201.123 buah dan sepeda motor 308.404 buah. Khusus bus perintis yang dioperasikan mulai tahun ke 5 pada Pelita I dengan jumlah armada sebanyak 59 buah dan sampai pada tahun ke 5 Pelita V menjadi 248 buah dan tahun pertama pada pelita VI menjadi 317 buah. berarti peningkatan armada angkutan bus perintis rata per tahun 10, 9%. Melayani 22 lokasi wilayah yang secara ekonomis kurang diminati oleh pihak swasta dan melayani daerah-daerah terpencil terus diupayakan penambahan jumlah armada bus perintis. Selain itu juga melayani angkutan perbatasan dengan negara tetangga misalnya antara Entekong (Kalimantan Barat) dengan Terbedu (Malaysia). Pada tahun ke 5 pada Pelita V jumlah sarana bus 609.795 buah, mobil barang/ truk 1.462.043 buah, mobil penumpang 1.864.017 buah dan sepeda

motor 9.120.478 buah. Sedangkan pada tahun pertama Pelita VI (1994/1995) jumlahnya menjadi 650 buah bus, 1,5 juta truk, 2 juta mobil penumpang dan 9,5 juta buah sepeda motor. Perkembangan armada bus kota yang dioperasikan oleh Perum PPD dan Perum DAMRI dalam waktu kurun 10 tahun dimulai tahun 1983 sampai 1993 sebesar 20.36% jumlah armada bus pada tahun 1983/1984 adalah 2.323 buah menjadi 2.796 buah pada tahun 1993/1994. Khusus di daerah Jabodetabek pada tahun pertama Pelita V(1989/1990) jumlah armada angkutan umum masing-masing untuk bus PPD sebanyak 1.754 bus. Bus Mayasari Bhakti sebanyak 848 buah, Metromini sebanyak 4.247 buah, Mikrolet dan angkutan pinggiran kota sebanyak 7.860 buah, taksi sebanyak 11.551 buah, bemo sebanyak 1.080 buah dan bajaj sebanyak 14.612 buah. Secara keseluruhan terus meningkat namun pada tahun tahun tertentu terjadi penurunan karena penghapusan bus bus tua dan tidak layak operasi dari bus PPD, Mayasari Bhakti dan Metromini.

Di samping pembangunan sarana jalan juga telah dibangun prasarana pendukung operasi dan pelayanan keselamatan jalan. Seperti peralatan pengujian kendaraan bermotor sebanyak 94 unit, rambu jalan 207.728 buah,

lampu pengatur lalu lintas 919 buah, jembatan timbang 37 unit dan lain lain. Prioritas pembangunan pada Pelita I, Pelita II, III dititikberatkan pada mobilitas prasarana dan sarana transportasi kemudian dilanjutkan pada Pelita IV dan Pelita V masih rehabilitas di samping itu pembangunan bary serta peningkatan efisiensi dan efektivitas penyediaan jasa transportasi.

Dalam upaya peningkatan dan perbaikan pelayanan kepada masyarakat maka diterbitkan Peraturan Pemerintah No 2 Tahun 1964 tentang Perubahan dan Tambahan Paraturan Lalu Lintas Jalan, Instruksi Presiden No 10 Tahun 1970 tentang Tarif Angkutan Jalan Raya Nasional, Regional dan Lokal kemudian diterbitkan lagi Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.33 Tahun 1998 tentang Tarif Angkutan Penumpang Antar Kota Kelas Ekonomi di Jalan dengan Mobil Bus Umum. dan Keputusan Presiden No 41 Tahun 1972 tentang Pembentukan Team Penertiban Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya agar lebih meningkatkan tertib lalu lintas di jalan dan untuk menertibkan angkutan barang di jalan telah diterbitkan KM No. 5 Tahun 1995 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Kemudian pada Pelita V (Tahun 1992), pemerintah

Republik Indonesia kembali menerbitkan Undang-undang No.14 Tahun 1992 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyempurnakan Undang Undang No 3 Tahun 1965.

4. Transportasi pada masa reformasi

Era reformasi mendorong Indonesia kita menjadi bangsa yang lebih demokratis. Dalam era ini, Undang-Undang Dasar 1945 telah mengalami empat kali perubahan sebagai usaha membangun keseimbangan baru antar lembaga-lembaga negara, yang diharapkan akan membawa kehidupan yang lebih demokratis dan lebih dinamis. Untuk itu, perlu dukungan dan partisipasi seluruh masyarakat Indonesia sebagai bentuk persatuan dan kesatuan bangsa dalam mewujudkannya cita- cita kebangkitan nasional.

Terkait dengan ini, langkah strategis jangka panjang Departemen Perhubungan adalah sebagai berikut. Pertama, Pembangunan transportasi yang diarahkan untuk mendukung kegiatan pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah. Kedua, Membentuk dan memperkuat kesatuan

nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional dan membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Kemudian, untuk rencana jangka menengah adalah sebagai berikut. Pertama, Pengembangan transportasi menjadi fungsi penunjang pada daerah yang telah berkembang/maju yang merupakan dominasi swasta dan fungsi pendorong pada daerah terpencil, kawasan perbatasan yang merupakan dominasi pemerintah. Kedua, Mendukung kebijakan otonomi daerah, kontribusi terhadap pemberdayaan daerah, kesempatan luas kepada daerah sesuai wewengangnya. Ketiga, mendukung kelancaran mobilisasi distribusi terutama pada sektor yang berbasis sumber daya alam. Keempat, Mengembangkan teknologi transportasi ramah lingkungan, hemat energi, meningkatkan kinerja keselamatan dan pelayanan. Kelima, Melibatkan swasta dalam pembangunan sarana dan prasarana, restrukturisasi segmen usaha sesuai semangat perdagangan bebas. Keenam, Penetapan tarif jasa perhubungan dengan mempertimbangkan kepentingan operator, user dan regulator.

Selanjutnya, untuk rencana langkah pendek adalah sebagai berikut. Pertama, Meningkatkan keselamatan operasional baik sarana maupun prasarana transportasi. Mengurangi backlog pemeliharaan melalui penggantian rel kereta api, peremajaan armada bus kota, peremajaan kapal niaga, penggantian mobil pemadam kebakaran di bandara, peningkatan kemampuan dan kecepatan tindak awal pencarian dan penyelamatan korban kecelakaan, serta kelembagaan dan SDM Badan SAR Nasional. Kedua, Meningkatkan aksesibilitas pelayanan transportasi melalui pembangunan transportasi di kawasan perbatasan, daerah terpencil dan pedalaman, serta pulau-pulau kecil. Ketiga, Menyelesaikan revisi peraturan perundang-undangan di sektor transportasi untuk membangun dan meningkatkan iklim yang lebih kondusif bagi investasi dan peran serta pemerintah daerah, BUMN, swasta dan masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan prasarana transportasi.

Perkembangan Jakarta yang dapat dikatakan sebagai monocentric pattern dan kota-kota penyangga di sekitarnya membuat masalah lalu-lintas jalan raya di Jakarta semakin rumit. Sebagian besar warga Jakarta bertempat tinggal di luar kota atau di daerah penyangga

yang memerlukan 1 sampai 2 jam waktu tempuh untuk mencapai pusat ekonomi dan bisnis. Kondisi ini adalah salah satu penyebab kemacetan di Jakarta. Pada tahun 1970-an pemakaian kendaraan umum sebesar 70% total pemakaian kendaraan di jalan. Angka ini mengalami penurunan yang cukup tajam yaitu sebesar 57% di tahun 1985 dan hanya 45% di tahun 2000. Penurunan minat pengguna kendaraan umum disebabkan oleh banyak faktor, salah satunya karena terjadinya motorisasi besar-besaran, bahkan lebih tinggi dibandingkan sebelum krisis terjadi yaitu meningkat 16%- 18% per tahun. Sekitar 5 juta kendaraan bertambah setiap tahun, dan tahun 2007 diperkirakan sekitar 35 juta populasi kendaraan. Kondisi lain yang menurunkan minat berkendara umum adalah ketidaknyamanan sarana transportasi, baik dari alat transport yang kurang pemeliharaan maupun gangguan keamanan.

Naiknya peningkatan jumlah kendaraan pribadi secara otomatis menyebabkan polusi udara yang memperparah lingkungan di Jakarta dan menimbulkan kerugian ekonomi yang cukup besar, yaitu 181.4 juta dolar AS pada 1985 dan diperkirakan akan meningkat menjadi 402.64 juta dolar AS pada 2015. Transportasi

publik di Jakarta dapat dikategorikan sebagai berikut: ojek, bajaj (13,000 kendaraan), taksi (22,000), mini bus (13,000 unit), metromini (6000 unit), bus (AC, ekonomi, limited-stop, 5000 unit), BRT (busway, 230 unit) dan kereta listrik.

Bandingkan dengan masa pendudukan Jepang ketika orang yang memanfaatkan kereta lebih besar daripada bus (pengguna bus hanya sekitar 5%), di Jakarta kereta hanya digunakan oleh 2% - 3% dari total penumpang. Kereta yang menghubungkan Jakarta dengan wilayah-wilayah penyangga ini pun sangat buruk kondisinya. Perkeretaan kita masih disubsidi oleh pemerintah dan parahnya lagi 2 dari 3 orang penumpang kereta tidak memiliki karcis (free rider), atau sekitar 60% total penumpang. Kereta-kereta listrik JABODETABEK pun sangat penuh sesak dan tidak ada dampak land use karena kondisi stasiun di Jakarta tidak sama seperti stasiun-stasiun di Jepang yang memiliki nilai komersial.

Masalah transportasi di Jakarta, tidak saja berupa buruknya sarana transportasi tetapi kemacetan yang hampir terjadi di setiap sudut jalan termasuk jalan tol, polusi yang muncul dari kendaraan pribadi dan kendaraan umum yang tidak terpelihara dengan baik. Sumbangan

polusi terbesar adalah motor, bus, truk, dan mobil. Perjalanan sejarah transportasi bus di Indonesia dapat dikelompokkan dalam lima generasi. Generasi pertama terjadi saat pemerintah menghentikan pengoperasian trem pada tahun 1970an di beberapa kota di Indonesia, lalu muncul kendaraan kecil seperti oplet. Tahun 1985 adalah generasi kedua dengan munculnya PPD. Saat itu terdapat kurang lebih 5 perusahaan bus besar. Pada era ini pula terjadi penggabungan (merger), restrukturisasi organisasi dalam pengelolaan transportasi bus di Indonesia. Tahun 1987 adalah generasi ke-3 yaitu dikembangkannya bus-bus besar seperti bus tingkat di beberapa kota di Indonesia. Tahun 1992, generasi ke-4, yaitu lajur bus yang diprioritaskan di sebelah kiri, namun sistem ini pun tidak berjalan dengan baik.

Dalam upaya mensinkronkan dengan pengembangan demokrasi lokal tentang pilkada langsung telah diterbitkannya UU Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah yang merupakan revisi UU Nomor 22 Tahun 1999 tentang Otonomi Daerah maka dampak positif diberlakukan otonomi daerah adalah memberikan keleluasan bagi daerah untuk menentukan alokasi pembiayaan prasarana transportasi yang akan mereka

rencanakan dan juga meningkatkan sumber penerimaan bagi pembiayaannya. Namun disisi lain, eksekusi dari kebijakan otonomi daerah yakni timbulnya ketidakpastian bagi para pelaku usaha dalam halnya tumpang-tindihnya peraturan daerah yang dapat menghambat tumbuhnya iklim usaha. Kemudian paska diterbitkannya UU. No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan membuat Gubernur, Walikota dan Bupati, akan merasa prihatin karena prinsip otonomi daerah tidak bisa dijalankan, kepala daerah tidak dapat sepenuhnya mengatur daerahnya, hal ini akan menimbulkan dampak yang besar terhadap pengaturan transportasi di daerah, diantaranya adalah masalah kemacetan lalu-lintas yang sudah terjadi di mana mana dikota besar, Gubernur dan Bupati tidak dapat lagi menugaskan aparatnya untuk melakukan pengaturan, dan penertiban lalu lintas di daerahnya karena itu kewenangan pusat, manajemen dan rekayasa lalu-lintas di jalan bila masalahnya ada di jalan negara atau jalan provinsi walaupun berada di dalam wilayah administratifnya, berdasarkan data empiris permasalahan lalu-lintas di wilayah kabupaten kebanyakan terjadi di jalan arteri primer dan sekunder yang status administratifnya adalah jalan negara dan jalan provinsi,

bahkan aparat kabupaten juga tidak dapat mengatur kemacetan lalu-lintas di daerahnya. Tetapi pada kenyataannya adalah pemerintah pusat kecewa, diantaranya adalah: tenaga teknis perhubungan yang sudah diserahkan kepada daerah dan terbatas jumlahnya justru di tempatkan di instansi lain, jabatan teknis perhubungan banyak diisi oleh tenaga non teknis karena kurangnya tenaga teknis atau karena kepentingan politik lokal, kuantitas SDM daerah tinggi tapi kualitas teknis rendah, dan banyak perda yang tidak sesuai dengan kebijakan perhubungan, berdasarkan alasan tersebut maka kemungkinan pusat menganggap bahwa apabila daerah diberikan ruang yang lebih luas dikhawatirkan akan terjadi penurunan kualitas. Sebagai gambaran, beberapa fakta di antaranya, lemahnya pengawasan administrasi dan teknis dalam pelayanan angkutan di terminal dan pelaksanaan uji kendaraan berkala yang tidak profesional. Lalu terjadi penurunan kualitas SDM pejabat dan staf teknis di daerah yang semakin menurun. Penurunan kinerja penyelenggaraan LLAJ karena pejabat daerah lebih mengutamakan pendapatan asli daerah (PAD) ketimbang tanggung jawab profesi. Alhasil, lebih

diutamakan kewenangan meski urusannya tak bisa diselenggarakan dengan baik dan profesional.

Pada generasi kelima bersamaan dengan itu pula Transportasi busway (BRT – Bus Rapid Transit) di Indonesia mulai dikembangkan berdasarkan analisis faktor-faktor yang menyebabkan buruknya pengelolaan angkutan umum di Indonesia selama ini. Untuk tidak mengulang dan melakukan kesalahan yang sama maka berbagai konsep baru dalam transportasi publik dilaksanakan dalam sistem busway. Beberapa konsep tersebut adalah sebagai berikut:

- a) Pemerintah menanggung kerugian jika terjadi defisit. Pihak swasta sebagai penyelenggara tidak menanggung semua risiko.
- b) Proses lisensi kendaraan yang “berbau” korupsi dihilangkan
- c) Sistem rute yang jelas sehingga menghindari terjadinya penyabotan rute yang biasa dilakukan antar kendaraan umum
- d) Tarif bus yang relatif layak dan pelayanan yang nyaman

- e) Pembayaran bukan di dalam kendaraan (on-board cash payment) untuk mengurangi kerugian akibat penyeteroran yang dimanipulasi
- f) Sistem tiket dan Supervisi dan pengontrolan yang ketat
- g) Keamanan di terminal dan di dalam busway yang dijaga dan Integrasi sistem.

Kemunculan busway sangat erat kaitannya dengan reformasi di era 1997. Krisis yang menghantam armada angkutan umum menyebabkan hanya sekitar 60% angkutan yang beroperasi di jalan raya, ditambah lagi dengan harga suku cadang yang melambung, menyebabkan banyak perusahaan angkutan bangkrut, sementara tarif tidak bisa dinaikkan. Oleh karena itu muncullah pemikiran untuk menyelematkan angkutan umum. Didorong oleh semangat reformasi, sistem busway diluncurkan sebagai upaya untuk memperbaiki sistem transportasi publik di Jakarta.

Proses kemunculan busway pun sangat menarik karena membuktikan komitmen politik yang tinggi antara Gubernur DKI dan DPRD. Dengan adanya kesepakatan dan kesolidan pemerintah dalam mendukung program ini, juga dengan dukungan dunia internasional, peluncuran BRT menjadi lancar. Beberapa staf ahli mendapatkan technical assistance di Bogota

yang terkenal dengan sistem BRT-nya. Proses ini mempercepat munculnya sistem busway di Jakarta yang hanya makan waktu 2,5 tahun. Waktu yang cukup pendek jika dibandingkan dengan kemunculan busway di Bogota yang membutuhkan waktu 4 tahun. Karena proses yang dipercepat ini, maka armada pertama dibeli oleh pemerintah sebenarnya kurang sehat dalam sistem pengelolaan busway.

Pengembangan busway dimulai sejak tahun 2004 dengan membangun Rute 1 (koridor 1) sepanjang 13 km dengan jenis bus Diesel. Rute 2 dan 3 sepanjang 33.8 km dibangun pada tahun 2006 dengan bus CNG (compressed natural gas). Dan pada tahun 2007, rute 4,5,6,7 dibangun sepanjang 51.2 km dengan konsep baru yaitu mulai digunakannya bus articulated CNG pada rute 5. Busway juga memberikan image baru tentang transportasi bus di Indonesia, yaitu semua bus ber-AC, pelayanan cepat, yaitu dapat mempersingkat waktu tempuh separuhnya, tarif murah Rp 3500 (US 3 cent), atau tarif khusus pada pagi hari (jam 07.00) yaitu Rp 2000, frekuensi pemberangkatan 3-5 menit, dan pelayanan yang lebih lama yaitu dari jam 5 pagi hingga 10 malam.

Kemunculan busway juga menimbulkan dampak yang cukup sehat baik secara ekonomi maupun sosial dan kebiasaan pengguna kendaraan umum, misalnya tidak ada kebut-kebutan, berhenti hanya di perhentian bus, tidak ada masa menunggu lama,

promosi kebiasaan jalan kaki, pedestrian yang dipercantik dan dikelola agar dapat digunakan dengan nyaman, kebiasaan menyeberang di jembatan penyeberangan dan kebiasaan untuk lebih tertib sebagai penumpang bus. Busway juga memungkinkan pengguna dari segala lapisan masyarakat. Kebiasaan menggunakan kendaraan pribadi berubah, yaitu munculnya kebiasaan parkir kendaraan pribadi di daerah tertentu yang berdekatan dengan pemberhentian busway kemudian melanjutkan perjalanan dengan busway (park + ride and kiss + ride). Pola-pola baru ini membawa dampak kepada pengembangan daerah sepanjang koridor dan lebih atraktifnya kegiatan bisnis di daerah sekitar stasiun busway. Tercatat 14% pengguna kendaraan pribadi, 6% pengguna motor dan 5% pengguna taksi beralih ke busway.

Yang perlu dikembangkan sejalan dengan pengembangan busway adalah upaya pemadatan kota. Dibandingkan kota-kota Asia lainnya, Jakarta masih terlihat longgar dari segi densitas antara penduduk dengan luas lahan yang digunakan. Beberapa kota di dunia yang menerapkan sistem busway menempuh kebijakan untuk memadatkan kota dengan cara membangun apartemen, rumah susun atau perkantoran sekaligus perumahan.

Dengan upaya ini, lahan untuk pengembangan busway tersedia dengan cukup. Tempat-tempat pemukiman yang padat

harus dibangun dengan kapasitas jalan yang memadai. Pengembangan kedua yang mungkin dapat dilaksanakan pembukaan koridor busway di jalan tol sehingga memungkinkan penumpang segala lapisan memanfaatkan busway. Konsep ini masih menjadi tarik ulur dengan pengusaha jalan tol.

B. Sarana dan prasarana

1. Sarana

Angkutan perkotaan tumbuh bersamaan dengan perkembangan kota-kota besar. Angkutan umum dibutuhkan salah satunya sebagai penunjang aktivitas manusia. Kehadiran angkutan umum berjalan searah dengan laju dan tingkat kebutuhan manusia di dalamnya, artinya bahwa jenis maupun kapasitas angkut dari angkutan umum harus disesuaikan dengan jumlah dan kebutuhan masyarakat saat ini. Dari beberapa jenis angkutan umum jalan raya di Indonesia, dikenal beberapa jenis angkutan umum seperti kereta api, trem, mikrolet, bus, bus way, yang hadir sebagai bagian dari berkembangnya kehidupan masyarakat di suatu kota. Berbagai data sejarah dan arkeologis yang ada telah membuktikan bahwa perkembangan suatu kota, di mana didalamnya termasuk penambahan jumlah penduduk, penambahan daerah pemukiman, penambahan moda

transportasi yang tak terkendali serta sistem perpindahan penduduk memiliki andil sangat besar dalam sistem transportasi di suatu kota. Hal ini dapat juga dilihat ketika pemerintah kolonial Belanda membangun daerah sub-urban di wilayah Weltevreden di awal 1800-an yang diperuntukkan bagi kalangan elite Eropa, maka pemerintah kolonial juga membangun suatu sistem moda transportasi guna menunjang segala aktivitas masyarakat yaitu trem (Silver, 2008: 41-43).

Dari data di atas dapat diambil suatu simpulan bahwa perkembangan suatu kota harus diiringi dengan penambahan maupun pertumbuhan moda transportasi yang menunjang. Dalam hal ini, moda transportasi darat memegang peranan yang sangat penting karena transportasi darat lebih mudah dijangkau, efisien, dan memiliki berbagai jenis transportasi yang dapat melayani penumpang dalam jumlah yang banyak.

Transportasi darat mempunyai peranan yang sangat penting di dalam kehidupan Bangsa Indonesia karena semua aspek kehidupan manusia di Indonesia tidak ada yang tidak disentuh oleh transportasi darat. Pembangunan transportasi darat diarahkan agar dapat meningkatkan penyediaan pelayanan jasa angkutan jalan dan angkutan

kereta api serta angkutan sungai, danau, dan penyebrangan, khusus untuk di wilayah perkotaan dikembangkan sistem angkutan umum yang terpadu yang mampu melayani kebutuhan masyarakat perkotaan (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 1995: 107). Pembangunan di bidang transportasi jalan diutamakan pada pembangunan jaringan jalan di pusat-pusat pertumbuhan dan pusat-pusat produksi serta jalan yang menghubungkan daerah-daerah pemasaran, membuka akses ke daerah-daerah terpencil dan mendukung pengembangan daerah serta pembangunan jalan dalam kota yang lalu lintasnya sangat padat (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 1995: 109). Upaya untuk mengatasi kebutuhan angkutan umum dalam kota yang aman, tertib, murah, serta mengurangi kepadatan lalu lintas dalam kota, dan juga peningkatan pelayanan bus dalam kota juga terus ditingkatkan.

Pembangunan fasilitas transportasi di suatu daerah sangat bergantung pada lokasi dan topografi (Lapian, 2012: 64). Upaya untuk membangun sarana-prasarana transportasi di Hindia-Belanda merupakan suatu proses yang panjang. Munculnya gagasan membangun jaringan angkutan di Jawa oleh pemerintah

kolonial Hindia-Belanda sebenarnya telah terjadi pada awal abad XIX saat pelaksanaan Sistem Tanam Paksa mengalami perkembangannya (Lapian, 2012: 66).

Ketika topografi membatasi jaringan angkutan sungai, maka jalan raya, jalan setapak dan jalur kereta api memainkan peranan penting dalam menghubungkan tempat di pedalaman dengan tempat-tempat lainnya. Jalan darat yang umumnya berupa jalan setapak atau jalan tanah yang dapat dilalui angkutan umum, seperti gerobak yang ditarik sapi atau kuda hanya dapat dilalui pada musim kemarau, karena pada saat musim hujan jalanan setapak tersebut biasanya tergenang air. Pemerintah kolonial menaruh perhatian yang sangat besar terhadap sarana transportasi, hal tersebut terlihat ketika Pemerintah Kolonial menekan para penguasa lokal (pribumi) untuk mendukung suatu kebijakan di mana setiap penguasa (pribumi) wajib memperbaiki jalan, terutama yang menghubungkan Surakarta- Yogyakarta (Lapian, 2012: 82).

Di Pulau Jawa pada masa Pemerintah Kolonial, kebutuhan jaringan transportasi terpenuhi dengan membangun jaringan rel bagi angkutan trem atau kereta api. Angkutan kereta api umumnya digunakan untuk

mengangkut barang produksi dari stasiun ke pabrik. Pada masa tersebut adalah hal yang wajar jika suatu pabrik gula membangun jaringan rel guna mengangkut tebu ke pabrik ketika musim giling tiba atau perusahaan tambang yang membangun jaringan rel guna mengangkut hasil tambang untuk diolah atau di distribusikan. Perubahan signifikan terjadi ketika mobil mulai masuk dan secara perlahan mengambil alih peran serta fungsi angkutan rel. hal ini terjadi karena mobil dinilai lebih mudah serta cepat untuk menghubungkan jaringan transportasi dari stasiun pemberhentian (trem atau kereta) dengan daerah sekitarnya. Pada tahun 1920, keadaan membuktikan bahwa keberadaan bus dan mobil mampu mengalahkan monopoli kereta api dalam memindahkan penumpang dan barang dengan ongkos yang bersaing (Lapian, 2012: 82). Hal ini membuat para pengusaha kereta api berpikir untuk mencari cara dalam mengatur angkutan jalan darat agar keuntungan angkutan kereta api tidak terganggu.

Pembangunan jaringan jalan raya di luar Jawa tidak berjalan secara cepat, hal ini dikarenakan sungai dan pantai di bagian Utara Sumatera yang dihubungkan dengan jaringan kereta api mempunyai peran penting sebagai angkutan utama sampai masa kini. Proyek jalan

darat yang mempunyai peranan penting pada dasawarsa 1920-an adalah suatu proses pengerasan jalan setapak yang menghubungkan dataran tinggi di Sumatera Barat dengan ujung pelayaran sungai yang mengalir sampai Pantai Timur Sumatera dan Selat Malaka (Lapian, 2012: 84). Jalan darat terbukti merupakan prasarana transportasi yang lebih murah.

Di Jawa, dengan padatnya jaringan trem dan kereta api, perusahaan angkutan bus dan truk swasta dibuat sangat frustrasi dengan peraturan yang melindungi kepentingan perusahaan kereta api pemerintah dan perusahaan swasta kelompoknya (Lapian, 2012: 84). Persaingan antara perusahaan darat dan kereta api dalam menyediakan jasa angkutan mulai terasa. Di kota pelabuhan di Asia Tenggara, seperti Jakarta (1882) mulai mengikuti pola pelayanan yang dikembangkan di kota-kota Eropa dan Amerika dengan membangun jaringan trem uap sebagai angkutan umum. Angkutan kota di Hindia Belanda mulai menggunakan tenaga listrik pada tahun 1890-an, pelayanan ini ditunjang dan bersaing dengan angkutan tradisional seperti kereta kuda. Pada awalnya, mobil menggantikan angkutan kereta kuda yang umumnya digunakan orang kaya Eropa dan Cina. Sekitar

tahun 1920-an terdapat 36.000 mobil di Jawa, pada saat itu telah dibentuk suatu organisasi pengendara mobil dan motor yang diberi nama Java Motor Club yang bertujuan mendukung pemerintah dalam memajukan pelayanan angkutan penumpang barang dan jasa lewat jalan darat (Lapian, 2012:84).

Di era 1945-1949, titik berat yang menjadi perhatian utama Departemen Perhubungan ialah perhubungan darat karena diantara beberapa sektor perhubungan lainnya seperti laut maupun udara belum dapat menjadi sarana yang optimal (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2010: 23). Jaringan perkereta-apian masih menjadi perhatian yang utama karena jaringan angkutan lainnya seperti bus, truk dan mobil dapat dikatakan masih sepenuhnya dikuasai oleh Jepang.

Pada masa awal kemerdekaan, kereta api menjadi sarana transportasi yang sangat penting bagi perjuangan bangsa, yaitu sebagai alat pengangkut barang-barang pemerintah, memindahkan anggota pemerintah beserta keluarganya dari Jakarta ke Yogyakarta, mengangkut tawanan perang Allied Prisoners of war and Interness (APWI), mengangkut tentara dan laskar rakyat menuju

medan pertempuran, mengangkut beras untuk India sebagai bagian strategi diplomasi untuk mendapatkan pengakuan kedaulatan, mengangkut presiden dan wakil presiden dan seluruh menteri dalam perjalanan dinas di seluruh Jawa, untuk menyebarkan uang ORI, mengangkut pengungsi, dan sebagainya (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2010: 24). Secara umum, program Departemen Perhubungan pada saat itu ialah untuk memperbanyak alat-alat transportasi untuk daerah yang menghasilkan produksi banyak, sehingga tercapai keseimbangan antara produksi dan konsumsi dengan mengutamakan rehabilitasi jalan-jalan di luar Jawa.

Untuk membangun berbagai sarana serta prasarana dibutuhkan biaya yang sangat besar. Ir.Djuanda, selaku Menteri Perhubungan pada saat itu mendapatkan biaya untuk meningkatkan sarana dan prasana transportasi melalui keuntungan War-boom, di mana saat itu sedang terjadi perang di Vietnam dan juga perang saudara antara Korea Utara dan Selatan yang mengakibatkan keuntungan bagi Indonesia di sektor karet, timah, dan bahan-bahan mentah lainnya, sehingga pemerintah dapat membeli alat-alat rehabilitasi dalam jumlah yang besar.

Di bidang transportasi darat, pemerintah melakukan berbagai perencanaan jaringan angkutan darat dengan kendaraan beroda. Mobil-mobil dibeli dari kredit karena kebutuhan masyarakat akan transportasi semakin meningkat. Mobil angkutan penumpang bertambah dari 22.164 buah (Januari 1950) menjadi 73.219 buah (Januari 1957), sedangkan sepeda motor dan scooter selama tujuh tahun meningkat dari 5.546 buah menjadi 99.079 buah dan dilakukan impor sepeda sebanyak 1.020.369 buah (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2010: 32).

Pada era orde baru antara tahun 1966-1998, jaringan transportasi darat terutama jaringan jalan tidak hanya penting bagi kelancaran arus barang untuk perkembangan ekonomi, akan tetapi penting bagi kelancaran arus manusia. Berdasarkan hal tersebut, maka dalam Rencana Pembangunan Lima Tahun (Repelita) pertama, alokasi investasi di sektor perhubungan darat ialah yang terbesar dari keseluruhan transportasi (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2010: 39). Panjang jaringan jalan di Indonesia berdasarkan statistik tahun 1967 ialah 83.854 kilo meter, yang terbagi atas jalan negara, jalan provinsi, dan jalan kabupaten. Bertolak dari kondisi jalan pada saat

ini, maka garis kebijakan Repelita pertama meliputi peningkatan mutu (upgrading) kelas jalan ke tingkat yang lebih tinggi, usaha ini dilakukan seiring dengan peningkatan mutu jembatan, rehabilitasi jaringan jalan dengan melakukan perbaikan jalan menurut kelas (hal ini juga berlaku bagi jembatan). Salah satu keperluan perbaikan jalan ialah aspal yang sebagian besar kebutuhan dapat diproduksi di dalam negeri.

Demi memenuhi kebutuhan akan aspal sebagai bagian dari rencana perbaikan jaringan jalan, maka pabrik aspal yang terletak di Wonokromo dan Pangkalansusu pun direhabilitasi, sedangkan produksi aspal di Buton semakin ditingkatkan. Selain itu kedisiplinan dalam tata cara penggunaan jalan pun semakin diperketat agar kendaraan menggunakan jalan sesuai dengan tonnage berat kendaraan dan klasifikasi jalan. Dalam peningkatan klasifikasi jalan, digunakan empat kriteria, yakni kedudukan fungsi jalan, kecepatan kendaraan, intensitas lalu-lintas dan tekanan gandar.

Menurut kriteria tekanan gandar, maka jalan dibagi dalam kelas A (8 ton), kelas B (5 ton), dan kelas C (2 ton), sedangkan menurut intensitas lalu-lintas maka jalan dibagi dalam atas kelas I (10 unit/jam dan lebar konstruksi

3,5 m), kelas II (600 unit/jam dan lebar konstruksi 7 m), kelas III (1.000 unit/jam dan lebar konstruksi 10 m) dan kelas IV (24.000 unit/jam dan lebar konstruksi 2 x 7,5 m).

Sejalan dengan dilaksanakannya pembangunan di segala bidang sejak dimulainya Repelita I, sub-sektor transportasi darat telah berkembang seiring dengan pengembangan sektor- sektor lainnya. Melalui pembangunan yang berkelanjutan baik sarana maupun prasarananya, sub-sektor transportasi darat telah mampu menyediakan jasa transportasi darat yang semakin lancer, tertib, nyaman, teratur dengan harga yang terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat (Kementerian Perhubungan Indonesia, 1995: 27). Jumlah angkutan yang ada pada permulaan Repelita I adalah 19.610 buah bus, 93.417 buah truk, 201.123 buah mobil penumpang dan 308.404 buah sepeda motor (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 1995: 27).

Ketika pembangunan infrastruktur transportasi jalan berjalan dan jumlah kendaraan terus berkembang terutama di wilayah kota-kota besar, pemerintah mulai merencanakan pembangunan jalur bebas hambatan. Rencana pembangunan jalan bebas hambatan juga akan diserasikan dengan pembangunan sistem kereta api.

Penyelenggaraan pembangunan jalan bebas hambatan akan melakukan sistem pungutan (tol) (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2010: 45).

Dalam Repelita tiga fokus pembangunan lebih diutamakan pada pemeliharaan, rehabilitasi, peningkatan, dan pembangunan jalan dan jembatan yang akan terus dilakukan. Sebagaimana dijelaskan dalam Garis Besar Haluan Negara (GBHN), tujuan dari Repelita ialah untuk meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan seluruh rakyat Indonesia dan meletakkan landasan bagi tahap pembangunan selanjutnya (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2010: 115).

Dalam hal ini, peran sektor perhubungan adalah meningkatkan produksi jasa serta memperlancar arus barang dan manusia agar mampu menunjang usaha peningkatan di sektor lain. Hal ini dilaksanakan dengan melakukan usaha meningkatkan pelayanan angkutan yang sesuai dan ekonomis. Dalam Repelita I fokus utama yang dilakukan ialah pemeliharaan, rehabilitasi, peningkatan, dan pembangunan jalan baru dan jembatan baru di seluruh Indonesia.

Dalam Repelita II dilakukan rekonstruksi dan pembangunan jalan baru guna merangsang pembangunan

di daerah, dalam Repelita II volume angkutan barang dan penumpang lebih ditingkatkan untuk itu diperlukan armada angkutan darat berupa bus, truk, dan kendaraan yang lebih banyak pula. Pada akhir Repelita V, jumlah armada angkutan jalan telah mencapai 609.795 buah bus dan 1.462.043 buah truk, 1.864.017 buah mobil penumpang dan 9.120.0478 buah sepeda motor (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 1995: 27).

Dalam upaya menunjang kelancaran dan keselamatan transportasi darat selama kurun waktu Repelita I sampai V, secara bertahap telah dilaksanakan pembangunan fasilitas keselamatan antara lain berupa rambu-rambu lalu lintas jalan, fasilitas pengujian kendaraan bermotor, jembatan timbang, perangkat persinyalan dan telekomunikasi kereta api, rambu-rambu laut dan lain-lain, pembangunan prasarana antara lain berupa jalan rel, dermaga sungai, danau, dan penyebrangan, bus, lokomotif, kereta penumpang, gerbong barang serta fasilitas lain yang diperlukan (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 1995: 28).

Perencanaan angkutan umum di kota dapat membantu pertumbuhan suatu kota menjadi lebih baik. Angkutan umum yang diperlukan guna mengimbangi pertumbuhan suatu kota haruslah bersifat massal, artinya yaitu sebuah sistem pengangkutan yang dapat mengangkut banyak orang dan menghubungkan pusat kota dengan pinggiran kota. Secara harfiah, transportasi massal ialah suatu sistem pengangkutan sejumlah manusia atau mass rapid transit, yaitu angkutan umum kota yang memiliki sistem tersendiri dan memiliki karakteristik seperti penampilan yang prima, kecepatan operasional yang tinggi kapasitas yang besar, tingkat keselamatan yang tinggi, beroperasi dengan rute tertentu, stasiun tertentu, jadwal tertentu, serta tarif tertentu.

Pola kota dan pola transportasi saling memengaruhi. Jalur transportasi memengaruhi perkembangan pola kota karena dengan adanya jalur sirkulasi maka nilai tanah di sekitarnya menjadi lebih tinggi, dan dalam penentuan system transportasi ditentukan oleh pola kota yang ada karena setiap sistem transportasi memiliki karakteristik yang harus didukung oleh pola kota tertentu (Indriyana, 1995: 17).

Pemerintah mengambil langkah dengan mengembangkan sistem angkutan umum perkotaan, selain itu hal yang menjadi perhatian dalam mengembangkan sistem angkutan umum perkotaan ialah masalah tarif angkutan umum dalam kota, pajak kendaraan, dan sebagainya (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2010: 117).

Pada era reformasi, kereta api masih memegang peranan penting dalam sistem angkutan umum penumpang. Kereta listrik juga mengalami peningkatan dengan dibukanya jalur- jalur baru untuk wilayah Jabotabek. Selain itu pengoperasian kereta ekonomi Ac pun semakin menambah peranan kereta dalam sistem transportasi umum. Seiring dengan kemajuan teknologi dan semakin cepatnya laju pertumbuhan penduduk yang bersamaan dengan upaya pemenuhan kebutuhan hidup, berbagai jenis moda transportasi baru pun bermunculan. Baik moda transportasi umum maupun pribadi.

Moda transportasi umum ditunjang dengan kehadiran sarana dan prasarana, seperti terminal, pelabuhan, stasiun dan sebagainya. Sedangkan transportasi pribadi ditunjang dengan mudahnya mendapatkan cicilan kendaraan bermotor, baik itu sepeda

motor maupun mobil. Maraknya kendaraan bermotor, khususnya pribadi tentu saja menimbulkan berbagai persoalan. Baik itu kemacetan lalu lintas, kecelakaan, pencurian kendaraan, maupun keengganan masyarakat menaiki kendaraan umum.

Minimnya jumlah kendaraan umum dan rendahnya kualitas pelayanan yang ada khususnya di Jakarta memperparah kemacetan yang terjadi (Indriyana, 2005: 30). Hal ini tentu menjadi suatu pekerjaan rumah yang tidak mudah, karena bagaimanapun, jumlah kendaraan pribadi saat ini harus disesuaikan dengan kapasitas jalan raya yang jika dibiarkan akan menjadi sumber kemacetan lalu lintas. Saat ini semakin banyak orang yang memiliki kendaraan pribadi akan tetapi hal itu tidak diimbangi dengan penambahan ruas jalan oleh sebab itu maka terjadilah kemacetan yang luar biasa pada kota-kota besar (Indriyana, 2005: 22).

Untuk mengatasi hal itu, pemerintah kemudian meluncurkan suatu moda transportasi umum yang diharapkan dapat menjadi alternatif pilihan masyarakat perkotaan untuk beraktivitas, yaitu Trans Jakarta atau masyarakat biasa menyebutnya Busway. Selain Trans Jakarta, pemerintah juga sedang giat berbenah untuk

semakin meningkatkan pelayanan angkutan massal menggunakan Commuter Jabodetabek serta baru-baru ini Pemprov DKI Jakarta juga sedang membangun suatu moda transportasi baru yang rencanya akan dapat digunakan pada tahun 2018, yaitu MRT (Mass Rapid Transit).

2. Prasarana jalan

Apa boleh buat, Indonesia masih mengandalkan transportasi darat. Ada dua prasarana transportasi yaitu jalan dan jalur rel. Jalan digunakan untuk moda transportasi seperti sepeda, sepeda motor, mobil dan bus, serta truk, serta prasarana- prasarana angkutan berupa terminal, jalan raya, jembatan, terowongan, dan sebagainya. Sementara yang disebutkan terakhir adalah, prasarana yang terkait dengan transportasi jalan rel ini adalah jalan rel, jembatan dan stasiun. Sedangkan sarana transportasi jalan rel kereta api yang terdiri dari lokomotif dan gerbong. Stasiun kereta api adalah tempat para penumpang dapat naik turun untuk memakai kereta api. Sedangkan jalan rel terdiri dari sarana kereta api (lokomotif, gerbong dan kereta) dan prasarana berupa jalan rel, jembatan rel, persilangan sebidang, dan lain-lain.

Kereta api dikembangkan sebagai moda transportasi darat yang penting karena dianggap mampu memberi dampak positif secara nasional antara lain mengurangi kepadatan jalan raya, penghematan energi, pengurangan tingkat kecelakaan, pengurangan kemacetan, pengurangan penggunaan lahan dan tingkat polusi yang relatif rendah.

Departemen Perhubungan mendefinisikan jalan sebagai jalur yang direncanakan atau digunakan untuk lalu lintas kendaraan dan orang untuk saluran air minum saluran air limbah jaringan listrik telepon gas dan lain-lain ditempatkan diantara garis sepadan dengan saluran air hujan. Konstruksi jalan mempunyai peranan yang cukup besar dalam tatanan perkembangan suatu wilayah. Kemudian, jaringan jalan merupakan rangkaian ruas- ruas jalan yang dihubungkan dengan simpul-simpul. Simpul-simpul merepresentasikan pertemuan antar ruas-ruas jalan yang ada. Jaringan jalan juga mempunyai peranan penting dalam pengembangan wilayah dan melayani aktivitas kawasan. Pada dasarnya, jaringan jalan secara fungsional diselenggarakan untuk memenuhi 2 fungsi utama berikut. Pertama, sebagai fungsi akses, yaitu jaringan jalan disediakan untuk menyediakan akses bagi ruang kegiatan

secara merata di semua wilayah, sehingga mampu mendorong berkembangnya kegiatan ekonomi wilayah. Kedua, sebagai fungsi mobilitas yaitu jaringan jalan disediakan dalam kapasitas dan kinerja yang memadai untuk mengakomodasi pergerakan orang atau barang antar wilayah secara efisien. Sedemikian sehingga memberikan nilai tambah yang optimal bagi perekonomian wilayah. Jaringan jalan mempunyai pola jaringan sesuai dengan karakteristik kawasan atau wilayah dan rencana pengembangannya. Untuk daerah yang berkembang secara natural maka pola jaringannya akan terbentuk dengan karakteristik alamiahnya.

Lalu, berdasarkan Lingkup Pengaturan, jalan dikelompokkan menurut Peruntukan, Sistem, Fungsi, Status dan Kelas. Penjelasananya adalah sebagai berikut.

- a) Peruntukan. Jalan umum, yaitu jalan yang diperuntukkan untuk lalu lintas umum, termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol. Sementara, jalan khusus, yaitu jalan yang tidak diperuntukkan untuk lalu lintas umum, seperti jalan kehutanan, jalan inspeksi pengairan, jalan kompleks, jalan pertambangan dan sejenisnya.

b) Sistem.

Ada dua sistem jaringan, yaitu primer dan sekunder. Jaringan jalan primer yang merupakan jalan yang mempunyai peranan jasa distribusi yang menghubungkan antar wilayah yang merupakan Pusat Kegiatan Nasional, Pusat Kegiatan Wilayah dan Pusat Kegiatan Lokal. Sementara, sistem jaringan jalan sekunder yang merupakan sistem jaringan jalan yang berfungsi untuk pelayanan jasa distribusi suatu masyarakat perkotaan, jalan-jalan yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dalam suatu kota.

c) Fungsi.

Berdasarkan fungsinya, dalam sistem jaringan jalan primer dan jalan sekunder, tiap ruas jalan berfungsi sebagai berikut.

- (1) Jalan arteri, yaitu merupakan jalan untuk angkutan utama yang biasanya bercirikan jarak jauh, kecepatan tinggi dan jalan jalan masuk yang dibatasi. Karena dibatasi, yang termasuk dalam kelompok fungsi jalan ini adalah jalan bebas hambatan dan jalan raya.

- (2) Jalan kolektor yang merupakan jalan untuk pengumpulan atau penumpukan, biasanya bercirikan jarak jalan yang pendek, kecepatan rendah dan jalan masuk dibatasi.
- (3) Jalan lokal yang berfungsi untuk melayani angkutan lokal yang bercirikan jalan jarak dekat, kecepatan rendah dan jalan masuk tidak dibatasi
- (4) Jalan Lingkungan yaitu jalan yang melayani angkutan lingkungan dengan kecepatan yang rendah.

d) Status.

Berdasarkan statusnya, jalan-jalan dikelompokkan sebagai berikut.

- (1) Jalan nasional, yaitu jalan yang menghubungkan antar ibukota provinsi, atau jalan yang bersifat strategis. Untuk pembangunan dan pemeliharannya, pemerintah pusat berbagi dengan pemerintah daerah.
- (2) Jalan provinsi yaitu jalan yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten, atau antar kota, antar kota

kabupaten dan bersifat strategis regional atau kewilayahan. Penanggung jawab jalan provinsi adalah pemerintah provinsi.

(3) Jalan kabupaten yaitu jalan umum yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibu kota kecamatan, ibu kota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal dan jalan yang bersifat strategis di suatu kabupaten tertentu. Tanggung jawabannya dibebankan pada pemerintah kota.

(4) Jalan desa adalah jalan umum yang menghubungkan kawasan-kawasan dalam suatu desa atau pemukiman yang merupakan tanggung jawab kabupaten dan desa

3. Prasarana jalur kereta api

Jalan kereta api termasuk sebagai bagian dari jalan darat.

Jalur kereta api meliputi :

a) Ruang Manfaat.

Ruang manfaat jalur kereta api terdiri dari jalan rel dan bidang tanah di kiri dan kanan jalan rel beserta ruang di kiri, kanan, atas dan bawah yang digunakan untuk konstruksi jalan rel dan penempatan fasilitas operasi kereta api serta

bangunan pelengkap lainnya. Jalan rel dapat berada pada permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan di atas permukaan tanah. Konstruksinya adalah sebagai berikut :

- (1) konstruksi jalan rel bagian atas yang terdiri atas rel atau pengarah, penambat dan bantalan dan balas atau slab track.
- (2) Konstruksi jalan rel bagian bawah yaitu pada jalan rel yang berada pada permukaan tanah yang berupa badan jalan terdiri atas lapisan dasar dan tanah dasar. Konstruksi jalan rel bagian bawah pada permukaan tanah yang berada di terowongan terdiri atas konstruksi penyangga, dinding, lantai dasar dan portal. Konstruksi jalan rel bagian bawah pada jalan rel yang berada di bawah permukaan tanah terdiri atas dinding dan lantai dasar. Sementara, konstruksi jalan rel bagian bawah pada jalan rel yang berada di atas permukaan tanah yang dapat disebut jembatan terdiri atas konstruksi jembatan bagian atas dan konstruksi jembatan bagian bawah.

b) Ruang milik.

Disebut sebagai ruang milik jalur kereta api adalah bidang tanah di kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api yang digunakan untuk pengamanan konstruksi jalan rel. Batas ruang milik kereta api untuk jalan rel yang terletak pada permukaan tanah diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api, yang lebarnya paling sedikit 6 meter. Kemudian, untuk jalan rel yang terletak di bawah permukaan tanah diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan serta bagian bawah dan atas ruang manfaat jalur kereta api. Sedangkan untuk jalan rel yang terletak di atas permukaan tanah diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api yang lebarnya paling tidak sepanjang sekitar 6 meter. Ruang milik jalur kereta api dapat digunakan untuk berbagai keperluan lain seperti pipa gas, pipa minyak, kabel telepon, kabel listrik atau untuk tempat menara komunikasi. Tentunya, keperluan itu mensyaratkan tidak menimbulkan bahaya bagi kereta api.

c) Ruang Pengawasan.

Yang disebut dengan Ruang Pengawasan Jakur Kereta Api Meliputi bidang tanah atau bidang lain di kiri dan kanan ruang milik jalur kereta api digunakan untuk pengamanan dan kelancaran operasi kereta api. Batas ruang pengawasan jalur kereta api untuk jalan rel yang terletak pada permukaan tanah diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan ruang milik jalur kereta api, masing-masing sekitar 9 meter. Dalam hal jalan rel yang terletak pada permukaan tanah berada di jembatan yang melintas sungai dengan bentang lebih besar dari 10 meter, batas ruang pengawasan jalur kereta api masing-masing sepanjang 50 meter ke arah hilir dan hulu sungai.

4. Prasarana terminal

Sebagaimana dikatakan oleh Paul dan Slack, sistem transportasi terdiri dari infrastruktur, moda dan terminal yang sangat terkait dengan kehidupan sosial-ekonomi masyarakat. Seringkali, lembaga-lembaga ini tak terlintas dalam pikiran konsumen sebagai bagian tak terpisahkan dari transportasi. Secara umum terdapat dua jenis terminal yaitu Terminal Penumpang dan Terminal Barang.

a) Terminal Penumpang

Mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995, yang disebut terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan unruk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Tipe terminal penumpang terdiri dari tiga yaitu: terminal penumpang tipe A, terminal penumpang tipe B, dan terminal penumpang tipe C.

- (1) Terminal penumpang tipe A berfungsi melayani kendaraan umum angkutan antar kota antar provinsi dan/atau angkutan intas batas negara, angkutan antar kota daam propisi, angkutan kota, dan angkutan pedesaan.
- (2) Terminal penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkuran kota dan/atau angkutan pedesaan.
- (3) Sedangkan terminal penumpang tipe C hanya berfungsi melayani kendaraan umum angkutan pedesaan.

Sebagai salah satu sarana transportasi yang melayani masyarakat, terminal penumpang harus dilengkapi

dengan fasilitas-fasilitas yang mendukung perannya. Terdapat dua jenis fasilitas terminal penumpang yaitu fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Fasilitas utama yang harus ada di terminal penumpang adalah: Jalur pemberangkatan kendaraan umum; Jalur kedatangan kendaraan umum; Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum; Bangunan kantor terminal; Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar; Menara pengawas; Loket penjualan karcis; rambu-rambu dan papan informasi; dan pelataran parkir.

Untuk terminal tipe C, ada pengecualian, yaitu tidak mengharuskan adanya tempat parkir, tidak membutuhkan menara pengawas, tidak mensyaratkan adanya loket penjualan karcis dan tidak menghartskan adanya pelataran parkir. Namun begitu, terminal hendaknya mempunyai Fasilitas penunjang yang ada di terminal penumpang dapat berupa: kamar kecil/toilet, mushola, kantin, ruang pengobatan, ruang informasi dan pengaduan, telepon umum, tempat penitipan barang dan taman. Selain fasilitas-fasilitas tersebut, di terminal penumpang juga harus disediakan

fasilitas bagi penumpang penyandang cacat sesuai dengan kebutuhan.

Penentuan lokasi terminal tidak dilakukan secara sembarangan. Penentuan lokasi terminal harus mempertimbangkan rencana umum tata ruang (RUTR), kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal, keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda, kondisi topografi, dan kelestarian lingkungan. Juga, ada hal-hal khusus yang harus diperhatikan dalam menentukan lokasi penumpang sesuai dengan tipenya.

Untuk tipe A, terminal harus terletak dalam jaringan trayek antar kota antar provinsi dan/atau angkutan lalu lintas batas negara; Terletak di jalan arteri dengan jelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA; Jarak dua terminal tipe A adalah 20 kilo meter di Pulau Jawa, 30 kilo meter Pulau Sumatra, dan 50 kilo meter di pulau lainnya; Luas lahan yang tersedia minimal 5 ha untuk Pulau Jawa dan Sumatra, dan 3 ha di pulau lainnya.; dan mempunyai akses jalan masuk dan keluar dengan jarak 100 m di Pulau Jawa, dan 50 meter di luar Jawa. Untuk terminal tipe B, terletak di jaringan trayek antar kota dalam provinsi, terletak di jalan arteri atau

kolektor dengan kualitas setidaknya IIIB Jarak dua terminal tipe B atau dengan terminal tipe A adalah 15 kilo meter di Pulau Jawa dan 30 kilo meter di pulau lainnya, tersedia lahan minimal 2 ha untuk terminal di Jawa dan Sumatra, dan 2 ha untuk di pulau lain; dan Mempunyai akses jalan masuk dan keluar dengan jarak 50 m di Pulau Jawa, dan 30 meter di luar Jawa. Kemudian, untuk terminal Tipe C syarat nya adalah terletak di wilayah Kabupaten daerah tingkat II dan dalam jaringan trayek pedesaan; terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi kelas IIIA; tersedia lahan sesuai permintaan angkutan; dan Mempunyai akses jalan masuk atau keluar ke dan dari terminal sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas.

- b) Selain terminal penumpang juga ada terminal barang, yaitu berfungsi melayani kegiatan bongkar dan/atau muat barang serta perpindahan intra dan/atau moda transportasi.

Tabel Tipologi Terminal

Fungsi Terminal (KM 31 TH 1995) Pasal 2	Melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi	Melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam	Melayani angkutan Pedesaan
---	--	---	----------------------------

	dan atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan	provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan	
Fasilitas Terminal (KM 31 TH 1995) Pasal 3 Lokasi Terminal (KM 31 TH 1995) Pasal 11, 12, dan 13	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pemberangkatan dan kedatangan • tempat parkir • kantor terminal • tempat tunggu • menara pengawas • loket penjualan karcis • rambu-rambu dan papan informasi • pelataran parkir pengantar atau taksi 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pemberangkatan dan kedatangan • tempat parkir • kantor terminal • tempat tunggu • menara pengawas • loket penjualan karcis • rambu-rambu dan papan informasi • pelataran parkir pengantar atau • Taksi 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pemberangkatan dan kedatangan • kantor terminal • tempat tunggu • rambu-rambu dan papan informasi
Lokasi Terminal (KM 31 TH 1995) Pasal 11, 12, dan 13	1) terletak dalam jaringan trayek antar kota antar provinsi dan/atau angkutan lintas batas negara 2) terletak	1) terletak dalam jaringan trayek antar kota dalam provinsi. 2)	1) terletak dalam wilayah kabupaten Dati II dan dalam trayek pedesaan.

	<p>di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA</p> <p>3) jarak antar dua terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 20 KM di Pulau Jawa</p> <p>4) luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha</p> <p>5) mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m</p>	<p>terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIB</p> <p>3) jarak antar dua terminal penumpang tipe A</p> <p>4) luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 3 ha</p> <p>5) mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 50 m</p>	<p>2) terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III C</p> <p>3) luas lahan yang tersedia sesuai dengan permintaan angkutan mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal sesuai dengan kebutuhan</p>
<p>Instansi Penetapan Lokasi Terminal (KM 31 TH 1995) Pasal 14</p>	<p>Dirjend HubDar mendengar pendapat Gubernur dan Kepala Kanwil DepHub setempat</p>	<p>Gubernur setelah mendengar pendapat dan Kepala Kanwil DepHub dan mendapat persetujuan dari Dirjend</p>	<p>Bupati setelah mendengar pendapat dan Kepala Kanwil DepHub dan mendapat persetujuan dari Gubernur</p>
Ketentuan	TIPE A	TIPE B	TIPE C

Penyelenggara Terminal (KM 31 TH 1995) Pasal 17	Direktorat Jenderal	Gubernur	Bupati
---	---------------------	----------	--------

(Sumber Juknis LLAJ 1995, diolah)

BAB V

TRANSPORTASI LAUT DAN PENGANGKUTAN LAUT

A. Perkembangan Transportasi Laut Di Indonesia

Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan yang memiliki lebih dari 17.499 pulau. Pulau-pulau itu dipisahkan oleh laut dan selat, sehingga untuk menghubungkan antara pulau satu

dengan yang lainnya dibutuhkan sarana transportasi yang memadai. Kapal laut merupakan sarana yang penting di dalam aktifitas hubungan antara masyarakat dari pulau yang satu dengan pulau yang lainnya, hal ini juga menyebabkan bahwa bangsa Indonesia mendapat julukan sebagai bangsa pelaut, karena mereka telah terbiasa mengarungi lautan di wilayah Nusantara. Bukti-bukti yang menunjukkan bahwa bangsa Indonesia telah memanfaatkan kapal-kapal sebagai sarana penting dalam transportasi laut, seperti yang tergambar pada relief-relief Candi Borobudur dalam bentuk perahu bercadik yang telah mampu berlayar sampai ke Pulau Madagaskar (Afrika). Juga pembuatan perahu Pinisi yang dilakukan oleh bangsa Makassar di Sulawesi Selatan.

Teknologi pembuatan kapal di Indonesia mengalami perkembangan yang sangat pesat setelah mendapat pengaruh asing. Dari para pelaut asing itulah bangsa Indonesia memperoleh tambahan pengetahuan teknologi navigasi dan pelayaran, sehingga akhirnya Indonesia memiliki industri kapal yang modern. Industri perkapalan berawal dari sebuah bengkel tempat memperbaiki kapal. Kemudian bengkel itu berkembang menjadi industri yang merancang dan membangun kapal sebagai sarana transportasi laut, dan dioperasikan oleh PT. Pelayaran Laut Nasional Indonesia (PT. PELNI). Industri kapal Indonesia

dimotori oleh PT. PAL Indonesia. Perusahaan ini merupakan sebuah BUMN. Pendiri perusahaan kapal ini telah dirintis sejak tahun 1823, yaitu pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Ide pendirian bengkel reparasi kapal laut ini dimunculkan oleh Gubernur General Hindia Belanda V.D. Capellen. Nama perusahaan itu adalah NV. Nederlandsch Indische Industrie.

Pada tahun 1849, sarana perbaikan dan pemeliharaan kapal mulai terwujud di daerah Ujung, Surabaya. Namun pada tahun 193 pemerintah Hindia Belanda mengganti nama menjadi Marine Establishment (ME). ME berfungsi sebagai sebuah pabrik pemeliharaan dan perbaikan kapal. Pada masa pendudukan Jepang, ME tidak berubah fungsi dan tetap menjadi bengkel reparasi dan perbaikan kapalkapal angkatan laut tentara Jepang dibawah pengawasan Kaigun. Tetapi pada masa perang kemerdekaan, ME kembali dikuasai Belanda dan baru diserahkan pada Indonesia pada tanggal 27 Desember 1949. Sejak saat itu nama perusahaan kapal laut tersebut diubah menjadi Penataran Angkatan Laut (PAL). Pada tahun 1978, status PT. PAL diubah menjadi perusahaan umum (Perum) PAL. 3 tahun kemudian, yaitu pada tahun 1981 bentuk badan usaha Perum PAL diubah menjadi perseroan dengan pimpinan Prof. Dr. Ing. B.J. Habibie (saat itu menjabat sebagai Menristek). PT. PAL memproduksi

berbagai jenis kapal, mulai dari kapal ikan, kapal niaga, kapal perang, tugboat, tanker, kapal penumpang dan kapal riset.

Sementara itu upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam bidang transportasi laut antara lain merehabilitasi dan meningkatkan kapasitas infrastruktur yang ada, seperti pengadaan kapal Feri dan kapal pengangkut barang, perbaikan pelabuhan-pelabuhan laut, terminal peti kemas dan dermaga-dermaga. hal itu bertujuan untuk lebih memperlancar lalu lintas antar pulau, meningkatkan perdagangan domestik dan internasional Indonesia.

Berikut penjelasan terkait berbagai pengaruh hukum terhadap sejarah perkembangan transportasi laut :

1. KUHD

Aspek Hukum Perdata (privat) tentang penyelenggaraan angkutan laut di Indonesia sumber utamanya adalah Buku II KUHD. Muatan isi dalam Buku II tersebut mengatur hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang timbul dari pelayaran. Cakupan meterinya cukup luas yang pada pokoknya mengatur hal-hal yang berhubungan dengan kapal laut dan muatannya, pemilik/pengusaha kapal, nakhoda dan awak kapal, pengangkutan barang dan orang, tubrukan kapal, bencana kapal, kerugian di laut, asuransi laut, hapusnya perikatan-perikatan dalam perdagangan melalui laut dan juga mengenai kapal dan alat pelayaran sungai dan perairan pedalaman.

Ketentuan-ketentuan yang terdapat pada Buku II KUHD tersebut merupakan produk hukum dari masa Kolonial Belanda dan isinya praktis tidak mengalami perubahan hingga saat ini. Padahal dilihat dari perkembangan Hukum Maritim Internasional dan bahkan untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri sekalipun banyak dari ketentuanketentuan tersebut sudah tidak memadai untuk diterapkan. Beberapa perbedaan antara

perusahaan perkapalan pada zaman dulu dan sekarang, yang perincian saya uraikan di bawah ini :

- a) Pada zaman dulu, bagi pelayaran yang utama adalah pelayaran liar (wilde vaart) sedangkan pada zaman sekarang, di seluruh lautan di dunia telah ada pelabuhan tetap (vaste lijnen) dari pelabuhan yang satu ke pelabuhan lainnya, dan tidak hanya di usahakan oleh satu dua perusahaan, tetapi banyak sekali perusahaan dari berbagai bangsa, sehingga orang sekarang mudah sekali menumpang salah satu kapal jurusan tertentu dari perusahaan yang di pilihnya sendiri.
- b) dulu perusahaan perkapalan hanya ada yang disebut (rederij) yang sekarang sudah langka adanya, yaitu pemilikan sebuah kapal oleh beberapa orang, yang dalam KUHD diatur dalam Pasal 323 sampai dengan pasal 340-f, sekarang perusahaan perkapalan berbentuk PT dan dapat dimiliki puluhan, malahan ratusan buah kapal. Perusahaan itu sekarang tidak hanya merupakan perusahaan pengangkut saja, tetapi juga brsedia untuk mencarterkan kapalnya kepada yang membutuhkan

- c) Zaman dulu ada suatu lembaga yang di sebut (bodemerij) yaitu suatu kredit pelayaran kapal bentuk lama, dimana seseorang pelepas uang dengan jaminan kapal atau muatannya atau kedua-duanya. Bila kapal beserta muatannya pulang dengan selamat, maka utang harus dibayar dengan bunga tinggi. Sedangkan kalau kapal dan/atau muatannya itu tidak datang, maka si pelepas uang kehilangan hak untuk menagih piutangnya zaman sekarang bentuk (bodemerij) tersebut sudah tidak dipergunakan orang lain. Sebagai jaminan utang, kapal dapat dibebani hipotik, selanjutnya kapal juga dapat dijadikan benda pertanggungan bagi asuransi laut mengenai kasko.
- d) Zaman dulu pengangkutan orang adalah bukan soal penting, sebaliknya pengangkutan baranglah yang sangat diutamakan. Dulu kalau orang menumpang kapal, dia harus mengurus makanya sendiri, berarti kapal tidak menyediakan makan bagi penumpang orang. Sekarang pengangkutan orang termasuk hal yang penting, yang mendapat

perhatian dari pengusaha kapal secara baik, segala hal yang menjadi kepentingan penumpang.

Keadaan yang paparan di atas, yakni keadaan dulu, keadaan sebelum tahun 1927. Sekarang keadaan sudah jauh berkembang, dengan kemajuan teknologi dan system pelayaran di dunia, orang membutuhkan seperangkat peraturan perundangan yang sesuai dengan keadaan sekarang. Inilah yang menjadi penyebab timbulnya pemikir-pemikir yang berhasrat untuk memperbarui peraturan-peraturan mengenai pelayaran laut dan perairan darat.

2. Konvensi internasional

Standard Internasional terdapat tiga organisasi dunia yang mengatur tentang keselamatan kapal yaitu IMO (International Maritime Organization), ILO (International Labour Organization) dan ITU (International Telecommunication Union). Indonesia sebagai salah satu anggota dari ketiga organisasi tersebut telah meratifikasi konvensi-konvensi dimaksud. Sehingga sebagai konsekwensinya Indonesia harus melaksanakan aturan tersebut dengan baik dan dibuktikan secara kongkrit dalam suatu sertifikasi yang independent dan selalu dievaluasi setiap 5 tahun. Konvensi-konvensi

Internasional yang mengatur tentang keselamatan kapal meliputi :

- a) SOLAS 1974 (Safety Of Life At Sea) yaitu salah satu konvensi internasional yang berisikan persyaratanpersyaratan kapal dalam rangka menjaga keselamatan jiwa di laut untuk menghindari atau memperkecil terjadinya kecelakaan di laut yang meliputi kapal, crew dan muatannya. Untuk dapat menjamin kapal beroperasi dengan aman harus memenuhi ketentuan-ketentuan di atas khususnya konvensi internasional tentang SOLAS 1974 yang mencakup tentang desain konstruksi kapal, permesinan dan instalasi listrik, pencegah kebakaran, alatalat keselamatan dan alat komunikasi dan keselamatan navigasi.⁵ Dalam penerapannya implementasinya perlu dibuktikan dengan sertifikat yang masih berlaku yaitu sertifikat keselamatan kapal penumpang yang mencakup persyaratan persyaratan pada chapter II-1, II-2,III, IV & V dan bab lain dalam SOLAS
- b) MARPOL (Marine Pollution) 1973/1978. Marpol mengatur tentang pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut baik berupa minyak, muatan

berbahaya, bahan kimia, sampah, kotoran (sewage) dan pencemaran udara yang terdapat dalam annex Marpol tersebut. Dalam hal ini kapal jenis penumpang sangat erat kaitannya dengan tumpahan minyak, kotoran dan sampah dalam menjaga kebersihan lingkungan laut. Adapun Sertifikat yang berhubungan dengan konvensi tersebut yaitu sertifikat pencegahan pencemaran disebabkan oleh minyak (oil), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh kotoran (sewage), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh sampah (garbage). Dalam hubungannya dengan kecelakaan kapal, Marpol memegang peranan penting terutama mengenai limbah yang dibuang yang berbentuk minyak kotor, sampah dan kotoran (sewage). Untuk mengetahui bahwa kapal tersebut telah memenuhi konvensi internasional mengenai Marpol 73/78 dibuktikan dengan adanya sertifikasi.

- c) Load Line Convention 1966. Kapal yang merupakan sarana angkutan laut mempunyai beberapa persyaratan-persyaratan yang dapat dikatakan laik laut. Persyaratan-persyaratan kapal tersebut diantaranya Certificate Load Line yang memenuhi aturan pada

Load Line Convention (LLC 1966). Pada umumnya semua armada telah memiliki Certificate Load Line baik yang berupa kapal barang maupun kapal penumpang. Prosedur untuk mendapatkan Certificate Load Line tersebut adalah kapal harus melalui pemeriksaan dan pengkajian yang telah diatur dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal yang telah diuji dan diperiksa tersebut, apabila telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal dapat diberikan Certificate Load Line yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang berlaku secara nasional. Sertifikat tersebut juga berlaku secara internasional sesuai dengan SOLAS 1974.

- d) Collreg 1972 (Collision Regulation). Konvensi tentang Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut Internasional 1972. Salah satu inovasi yang paling penting dalam 1972 COLREG adalah pengakuan yang diberikan kepada skema pemisah lalu lintas memberikan panduan dalam menentukan kecepatan aman, risiko tabrakan dan pelaksanaan kapal yang beroperasi di atau dekat skema pemisah lalu lintas.

Pertama skema pemisah lalu lintas tersebut didirikan di Selat Dover pada tahun 1967.

- e) Tonnage Measurement 1966, Konvensi yang mengatur tentang pengukuran kapal standar internasional.
 - f) STCW 1978 Amandemen 1975. Merupakan konvensi yang berisi tentang persyaratan minimum pendidikan atau pelatihan yang harus dipenuhi oleh ABK untuk bekerja sebagai pelaut.
 - g) ILO No. 147 Tahun 1976 tentang Minimum Standar Kerja bagi Awak Kapal Niaga.
 - h) ILO Convention No. 185 Tahun 2008 tentang SID (Seafarers Identification Document) yang telah diratifikasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.
3. Pembaharuan undang-undang Pelayaran
- a) UU No.21 Tahun 1992 tentang Pelayaran UU ini mulai berlaku 1 September 1992 dan mengatur segala aspek pelayaran baik nautik- teknis, ekonomi pelayaran, maupun hal-hal teknis perundang-undangan yang lazim yaitu ketentuan pidana, ketentuan peralihan dan penutup. Secara substantif muatan UU tersebut meliputi: kenavigasian (lalu

lintas di laut), kepelabuhanan, perkapalan (termasuk kelaiklautan kapal), peti kemas, pengukuran, pendaftaran kapal, awak kapal, pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut oleh kapal, pengangkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan, serta sumber daya manusia. Dari aspek ekonomi UU ini membuat terobosan penting karena memuat ketentuan yang merupakan kebijakan dasar untuk mengembangkan armada niaga dan usaha pelayaran nasional yang selama ini belum pernah ditetapkan UU. Dalam UU tersebut disebutkan adanya 61 kali mengenai perlunya peraturan pemerintah. Yang menarik terkait dengan Commercial Code adalah pengaturan tentang nakhoda/pemimpin kapal dan anak buah kapal. Ketentuan tersebut menimbulkan kerancuan mengingat Buku II KUHD juga mengatur hal yang sama secara luas. Memang dalam hal ini dapat diterapkan asas *lex posteriore derogat lex priori*. Namun jika dilihat dari masalahnya pengaturan yang terdapat dalam KUHD Buku II jauh lebih luas jangkauannya. Masalah awak kapal ini sebenarnya mengandung 2 aspek, yaitu aspek hukum publik dan aspek hukum privat. Aspek hukum publik

terkait dengan tugas, tanggungjawab dan kedudukan awak kapal dalam penegakan peraturan terkait keselamatan kapal dan pelayaran. Aspek privat terkait hubungan hukum antara nakhoda dan anak buah kapal dengan pemilik atau operator kapal dengan pemilik/pengirim barang.

- b) UU No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran Dalam perjalanan waktu, UU No.21/1992 tentang Pelayaran perlu dilakukan penyesuaian karena telah terjadi berbagai perubahan paradigma dan lingkungan strategis, baik dalam sistem ketatanegaraan Indonesia seperti penerapan otonomi daerah atau adanya kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi. Pengertian "pelayaran" sebagai sebuah sistem telah berubah dan meliputi angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim. Pengertian ini memerlukan penyesuaian dengan kebutuhan dan perkembangan zaman serta ilmu pengetahuan dan teknologi agar dunia pelayaran Indonesia dapat berperan di dunia internasional. Atas dasar hal-hal tersebut, maka disusunlah UU Pelayaran baru yang merupakan penyempurnaan dari UU No.

21/1992. Penyelenggaraan pelayaran sebagai sebuah sistem diharapkan dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara. UU ini diharapkan dapat memupuk dan mengembangkan jiwa kebaharian, dengan mengutamakan kepentingan umum, dan kelestarian lingkungan, koordinasi antara pusat dan daerah, serta pertahanan keamanan negara. UU No.17/2008 memuat empat unsur utama yakni angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim.

B. Transportasi Laut

1. Pengertian Transportasi Laut

Pengertian umum dari transportasi merupakan proses pemindahan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lainnya memakai kendaraan yang digerakkan manusia atau mesin. Transportasi laut merupakan sistem pemindahan manusia dan barang yang beroperasi di laut memakai alat sebagai kendaraan dengan bantuan tenaga mesin atau manusia.

Pulau-pulau di Indonesia hanya bisa tersambung melalui laut-laut di antara pulau-pulaunya. Laut bukan

pemisah, tetapi pemersatu berbagai pulau, daerah dan kawasan Indonesia. Hanya melalui perhubungan antar pulau, antar pantai, kesatuan Indonesia dapat terwujud. Pelayaran yang menghubungkan pulau-pulau, adalah urat nadi kehidupan sekaligus pemersatu bangsa dan Negara Indonesia. Sejarah kebesaran Sriwijaya atau Majapahit menjadi bukti nyata bahwa kejayaan suatu negara di nusantara hanya bisa dicapai melalui keunggulan Laut.

Karenanya, pembangunan industry pelayaran nasional sebagai sektor strategis, perlu diprioritaskan agar dapat meningkatkan daya saing Indonesia di pasar global. Karena nyaris seluruh komoditi untuk perdagangan internasional diangkut dengan menggunakan sarana dan prasarana transportasi Laut, dan menyeimbangkan pembangunan kawasan (antara kawasan timur Indonesia dan barat) demi kesatuan Indonesia, karena daerah terpencil dan kurang berkembang (yang mayoritas berada dikawasan Indonesia timur yang kaya sumber daya alam) membutuhkan akses ke pasar dan mendapat layanan, yang seringkali hanya bisa dilakukan dengan transportasi Laut.

Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan diperaieran, kepelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya. Secara garis besar

pelayaran dibagi menjadi dua yaitu pelayaran niaga (yang terkait dengan kegiatan komersial) dan pelayaran Non Niaga (yang terkait dengan kegiatan non komersil seperti pemerintahan dan bela Negara).

Angkutan diperairan adalah kegiatan pengangkutan penumpang, dan atau barang, dan atau hewan, melalui suatu wilayah perairan (laut, sungai, dan danau penyeberangan) dan teritori tertentu (dalam negeri atau luar negeri), dengan menggunakan kapal, untuk layanan khusus dan umum. Wilayah perairan terbagi menjadi :

- a) Perairan laut: wilayah perairan laut.
- b) Perairan sungai dan danau: wilayah perairan pedalaman, yaitu: sungai, danau, waduk, rawa, banjir, kanal dan terusan.
- c) Perairan penyeberangan: wilayah perairan yang memutuskan jaringanjalan atau jalur kereta api. Angkutan penyeberangan berfungsi sebagai jembatan penggerak, penghubung jalur.

Banyak manfaat yang telah dirasakan bersama dan betapa peranan transportasi laut begitu besar dalam mendukung pembangunan nasional melalui kemampuannya mendistribusikan kebutuhan masyarakat ke seluruh pelosok nusantara. Kemampuannya ini, tidak hanya

terbatas pada perairan dalam negeri saja melainkan juga sudah terbukti sampai ke manca negara sejak awal mula pembentukannya.

2. Tujuan Pengangkutan Laut Di Indonesia

a) Pengertian Pengangkutan

Menurut arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain. Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hal ini terkait unsur-unsur pengangkutan sebagai berikut:

- (1) Ada sesuatu yang diangkut.
- (2) tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan.
- (3) ada tempat yang dapat dilalui oleh angkutan.

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat

tujuan dimana angkutan itu diakhiri. 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 ditentukan. Sehingga Secara umum dapat didefinisikan bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan.

Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.

Menurut Sution Usman Aji, bahwa pengangkutan adalah, sebuah perjanjian timbal balik dimana pihak pengangkut menyetakan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari tempat tertentu dengan selamat tanpa berkurang jumlah dari barang yang di kirim, sedangkan pihak yang lainnya

(pengirim atau penerima) berkeharusan memberikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.

Pengangkutan di Indonesia diatur dalam KUHperdata dalam buku ke III tentang perikatan, kemudian KUH Dagang pada buku ke II title ke IV yaitu mengenai defenisi defenisi mengenai perjanjian pemuatan menurut waktu (*tijdbervrechting*) dan menurut perjalanan (*reis-bevrachting*). Selain itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan dibidang transportasi laut dengan di keluarkannya Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang mencakup semua pengaturan laut, sungai, danau dan perairan.

Undang Undang No.17 Tahun 2008 Pasal 22 ayat (1) tentang pelayaran meyebutkan “Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.”

Dari pengertian diatas dapat diketahui bahwa pihak dalam perjanjian pengangkut adalah pengangkut dan pengirim. Sifat dari perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban-kewajiban sendiri-sendiri. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu

tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengiriman berkewajiban untuk membayar uang angkutan.

Dengan adanya kesepakatan tersebut menimbulkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang telah diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Berdasarkan pendapat para sarjana tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah rangkaian kegiatan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim dalam memindahkan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat pemuatan (embargo) ke tempat tujuan

3. Tujuan Pengangkutan Laut Di Indonesia

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Di sini jelas, meningkatkan daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan, yang berarti bila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan, sebab merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi si pedagang. Fungsi pengangkutan yang demikian itu tidak hanya berlaku di dunia perdagangan saja, tetapi juga berlaku di bidang pemerintahan, politik, sosial, pendidikan, pertahanan dan keamanan, dan lain-lain.

Pengangkutan pada pokoknya berfungsi membawa barang-barang yang dirasakan kurang sempurna bagi pemenuhan kebutuhan di tempat lain dimana barang tersebut menjadi lebih berguna dan bermanfaat. Juga mengenai orang, dengan adanya pengangkutan maka orang akan berpindah dari satu tempat yang dituju dengan waktu yang relatif singkat.

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat

dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.

- a) Berdasarkan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) menyebutkan mengenai tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni : Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b) Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pelayaran sebagai sektor di lingkungan maritim Indonesia tentu memiliki tujuan dalam melaksanakan kegiatannya. Hal ini disebutkan didalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

- a) Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- b) Membina jiwa kebaharian;
- c) Menjunjung kedaulatan negara;
- d) Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industry angkutan perairan nasional;
- e) Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- f) Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara; dan
- g) Sebagai andal dan penunjang Sistem Pertahanan dan Keamanan Nasional (Hankamnas).

4. Asas-asas Transportasi Laut Di Indonesia

Pelayaran nasional memiliki sejarah panjang dalam menjaga kedaulatan Negara. Menurut Undang-undang No. 03/2002 tentang Pertahanan Negara disebutkan bahwa armada niaga nasional sebagai komponen pertahanan negara yang dapat dimobilisasi jika negara dalam keadaan bahaya.

Menurut Maritime Encyclopedia, asas cabotage merupakan pemberian hak istimewa atau privilege kepada kapal-kapal niaga

berbendera negara yang bersangkutan untuk melakukan angkutan barang dan orang t harus dari/ ke pelabuhan-pelabuhan negara yang bersangkutan bahwa kapal yang bersangkutan harus dimiliki atau dioperasikan oleh warga negara atau badan usaha yang dibentuk berdasarkan hukum negara tersebut dan kapal yang bersangkutan harus berbendera negara tersebut.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, definisi pelayaran menjadi sebuah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di Perairan, Kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan Maritim. Secara umum dapat dikatakan bahwa Undang-Undang ini mengandung muatan ketentuan-ketentuan yang sangat komprehensif dibandingkan dengan Undang-Undang pelayaran yang sebelumnya. Hal paling terlihat adalah dari jumlah pasal yang terkandung dalam Undang-Undang pelayaran baru yang lebih banyak, yakni sebanyak 138 pasal sedangkan undang-undang pelayarn sebelumnya hanya memuat sebanyak 132 pasal.

Asas-Asas mengenai pelayaran dinyatakan didalam Pasal 2 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 bahwa pelayaran diselenggarakan berdasarkan:

- a) Asas manfaat yaitu, bahwa pengangkutan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan,

peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan peri kehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara;

- b) Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha di bidang pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan;
- c) Asas adil dan merata yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;
- d) Asas keseimbangan yaitu, bahwa 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;
- e) Asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
- f) Asas keterpaduan yaitu, bahwa penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling

menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi;

- g) Asas kesadaran hukum yaitu, bahwa mewajibkan 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.
- h) Asas tegaknya hukum yang dimaksud dengan "asas tegaknya hukum" adalah Undang-Undang ini mewajibkan kepada Pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pelayaran.
- i) Asas keselamatan Penumpang, yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.

5. Jenis-jenis Transportasi Laut

Sebagai fasilitas yang berkaitan dengan aktivitas transportasi, maka diperlukan suatu pengetahuan lebih mendalam mengenai alat transportasi yang diwadahi. Berdasarkan Pasal 6 UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan terdiri atas: Angkutan Laut, Angkutan Sungai dan Danau, dan Angkutan Penyeberangan.

a) Angkutan Laut

Angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

b) Angkutan Sungai danau dan penyeberangan

Angkutan ini terdiri dari dua aspek yaitu Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Istilah ASD ini merujuk pada sebuah jenis moda atau jenis angkutan dimana suatu sistem transportasi terdiri dari 5 macam yaitu moda angkutan darat (jalan raya), moda angkutan udara, moda angkutan kereta api, moda angkutan pipa (yang mungkin belum dikenal luas), moda angkutan laut dan moda ASD dan Penyebrangan. Angkutan perairan daratan atau angkutan perairan pedalaman merupakan istilah lain dari Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Jenis angkutan ini telah lama dikenal oleh manusia bahkan terbilang tradisional. Sebelum menggunakan angkutan jalan dengan mengendarai hewan seperti kuda dan sapi, manusia telah memanfaatkan sungai untuk menempuh perjalanan jarak jauh. Demikian juga di Indonesia, sungai merupakan wilayah favorit sehingga banyak sekali pusat pemukiman, ekonomi, budaya maupun kota-kota besar yang berada di tepian sungai seperti Palembang. Angkutan perairan daratan merupakan sebuah istilah yang diserap dari bahasa Inggris yaitu Inland Waterways atau juga dalam bahasa

Perancis yaitu *Navigation d'Interieure* atau juga *voies navigable* yang memiliki makna yang sama yaitu pelayaran atau aktivitas angkutan yang berlangsung di perairan yang berada di kawasan daratan seperti sungai, danau, dan kanal.

Sementara itu, menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, terutama pada Pasal 1, dijelaskan bahwa angkutan perairan daratan yang juga dikenal sebagai angkutan sungai dan danau (ASD) adalah meliputi angkutan di waduk, rawa, banjir, kanal, dan terusan. Di Indonesia, angkutan perairan daratan merupakan bagian dari sub sistem perhubungan darat dalam sistem transportasi nasional. Moda angkutan ini tentunya tidak mempergunakan perairan laut sebagai prasarana utamanya namun perairan daratan. Dalam kamus Himpunan Istilah Perhubungan, istilah perairan daratan didefinisikan sebagai semua perairan danau, terusan dan sepanjang sungai dari hulu sampai dengan muara sebagaimana dikatakan undang-undang atau peraturan tentang wilayah perairan daratan.

- c) Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan. Dalam bahasa Inggris, moda ini dikenal dengan istilah *ferry transport*. Lintas penyeberangan Merak-

Bakauheni dan Palembang-Bangka adalah beberapa contoh yang sudah dikenal masyarakat. Selain yang telah disebutkan di atas, masih ada jenis-jenis angkutan laut berdasarkan Pasal 7 UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

- d) Angkutan Laut Dalam Negeri Merupakan kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional atau dalam arti dilakukan dengan menggunakan batas-batas kedaulatan dalam negara.
- e) Angkutan Laut Luar Negeri Merupakan kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri kepelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut atau dalam artian dilakukan dengan pengangkutan di lautan bebas yang menghubungkan satu negara dengan negara lain.
- f) Angkutan laut pelayaran rakyat Usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor

sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu. Ketiga ruang lingkup tersebut adalah kajian utama dalam hukum pengangkutan. Oleh karena itu jika terjadi suatu sengketa pada ketiga ruang lingkup tersebut, maka dapat diselesaikan dengan hukum pengangkutan.

6. Pengangkutan Penumpang Dalam Angkutan Laut

Pengangkutan laut dapat dilakukan dengan menggunakan kapal, yang pengaturannya terdapat dalam:

- a) KUHD, dalam Buku II Bab V tentang Perjanjian Charter Kapal, Buku II Bab VA tentang Pengangkutan Barangbarang, dan Buku II Bab VB tentang Pengangkutan Orang.
- b) Peraturan perundang-undangan, yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (pengganti Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran).

Pengangkutan laut mempunyai norma yang mengatur tingkah laku manusia dalam menjalankan tugasnya untuk mempersiapkan, menjalankan dan melancarkan pelayaran di laut. Sehingga, hukum pengangkutan di laut juga disebut hukum pelayaran. Proses Penyelenggaraan pengangkutan baik orang maupun barang di laut dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran (selanjutnya disebut UU NO.17/2008) yang telah mencabut UU NO.21 Tahun 1992 dari

aspek pelaksanaan pelayaran dalam rangka proses pengangkutan dan atau perpindahan orang dan barang dari dan ketempat tujuan terdiri dari satu subjek pelaksana sebagaimana di introdusir dalam pasal 1 angka 40, 41, dan 42 yang secara kongkrit di sebut sebagai berikut :

a) Angka 40

Awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperkerjakan di atas kapal oleh pemilik operator kapal untuk meaksanakan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sipil

b) Angka 41

Nakhoda kapal adalah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan.

c) Angka 42

Anak buah kapal adalah awak kapal selain nahkoda

Dari rumusan norma tersebut dapat di simpulkan bahwa dalam proses penyelenggaraan jasa moda pengangkutan laut itu sendiri terdapat lebih dari satu pengertian subjek hukum, tentunya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya diatur dan dibatasi sendiri baik oleh undang-undang maupun pengaturan secara internal perusahaan jasa pelayaran itu sendiri.

- a) Tahap persiapan pengangkutan, meliputi penyediaan alat pengangkutan laut dan penyerahan barang atau orang untuk diangkut;
- b) Tahap penyelenggaraan pengangkutan laut, meliputi kegiatan pemindahan barang atau orang dengan alat pengangkutan laut dari tempat pemberangkatan sampai di tempat tujuan yang disepakati;
- c) Tahap penyerahan barang atau orang kepada penerima, turunnya penumpang dan pembayaran biaya pengangkutan laut dalam hal tidak terjadi peristiwa selama pengangkutan;
- d) Tahap pemberesan atau penyelesaian persoalan yang timbul atau terjadi selama pengangkutan laut atau sebagai akibat pengangkutan.

C. Tinjauan Umum Jasa Dan Perlindungan Hukum

1. Pengertian Jasa Secara Umum

Secara garis besar, konsep jasa atau pelayanan (service) mengacu pada tiga lingkup definisi utama, yaitu industri, output atau penawaran, dan proses. Dalam konteks industri, istilah jasa digunakan untuk menggambarkan berbagai sub- sektor dalam kategorisasi aktivitas ekonomi, seperti transportasi, finansial, perdagangan ritel, personal service, kesehatan, pendidikan, dan layanan publik. Dalam lingkup

penawaran, jasa dipandang sebagai produk intangible yang outputnya lebih berupa aktivitas ketimbang obyek fisik. Sebagai proses, jasa mencerminkan penyampaian jasa inti, interaksi personal, kinerja (performances) dalam arti luas, serta pengalaman layanan.

Menurut Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2000 Jasa adalah setiap kegiatan pelayanan berdasarkan suatu perikatan atau perbuatan hukum yang menyebabkan suatu barang atau fasilitas atau kemudahan atau hak tersedia untuk dipakai, termasuk jasa yang dilakukan untuk menghasilkan barang karena pesanan atau permintaan dengan bahan dan atas petunjuk dari pemesan. Jasa sering dipandang sebagai suatu fenomena yang rumit. Kata “jasa”(service) itu sendiri mempunyai banyak arti, mulai dari pelayanan pribadi (personal service) sampai jasa sebagai suatu produk.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, jasa diartikan sebagai perbuatan yang memberikan segala sesuatu yang diperlukan orang lain; layanan; servis. Menurut Haksever, jasa atau pelayanan (service) merupakan kegiatan ekonomi yang menghasikan waktu, tempat, bentuk, dan kegunaan psikologis. Sedangkan menurut Edvardsson, jasa atau pelayanan adalah kegiatan,

proses, dan interaksi, serta merupakan perubahan dalam kondisi orang atau sesuatu dalam kepemilikan pelanggan. Jasa juga merupakan kegiatan, perbuatan, atau kinerja yang bersifat tidak nampak. Jasa juga merupakan struktur komprehensif, bukan tunggal, dan secara konsisten digunakan secara unidimensional.

Adapun Kotler mendefinisikan jasa sebagai setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya bersifat intangible (tidak berwujud) dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun.²⁷ Jadi pada dasarnya, jasa merupakan semua aktivitas ekonomi yang hasilnya bukan berbentuk produk fisik atau konstruksi, yang umumnya dihasilkan dihasilkan dan dikonsumsi secara bersamaan serta memberikan nilai tambah.

Dari pengertian di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa didalam jasaselalu ada aspek interaksi antara pihak konsumen dan pihak produsen (jasa),meskipun pihak-pihak yang terlibat tidak selalu menyadari. Jasa bukan suatu barang,melainkan suatu proses atau aktivitas yang tidak berwujud.

2. Pengertian Perlindungan Hukum

Perlindungan hukum adalah segala upaya pemenuhan hak dan pemberian bantuan untuk memberikan rasa aman kepada saksi dan/atau korban, perlindungan hukum korban kejahatan sebagai bagian dari perlindungan masyarakat, dapat diwujudkan dalam berbagai bentuk, seperti melalui pemberian restitusi, kompensasi, pelayanan medis, dan bantuan hukum. Perlindungan hukum yang diberikan kepada subyek hukum ke dalam bentuk perangkat baik yang bersifat preventif maupun yang bersifat represif, baik yang lisan maupun yang tertulis. Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa perlindungan hukum sebagai suatu gambaran tersendiri dari fungsi hukum itu sendiri, yang memiliki konsep bahwa hukum memberikan suatu keadilan, ketertiban, kepastian, kemanfaatan dan kedamaian. Hukum melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu kekuasaan kepadanya dengan bertindak dalam rangka kepentingannya tersebut. Hukum tercipta karena adanya kepentingan individu-individu, dimana kepentingan individu-individu itu berbeda-beda dan beraneka. Hukum diciptakan agar tidak ada perbenturan antara individu-individu tersebut dalam usaha mereka untuk memperoleh kepentingan tersebut.

Tujuan dari hukum itu adalah untuk mewujudkan keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum. Menurut Vant Kant tujuan hukum itu adalah “untuk menjaga kepentingan tiap tiap manusia, supaya manusia itu tidak dapat diganggu”. Berdasarkan anggapan ini Utrecht mengemukakan pendapat bahwa hukum bertugas menjamin adanya kepastian hukum. (Rechtsinstituut) mengenai lewat waktu (Verjaring). Menurut Radburc, hukum merupakan, produk daribudaya manusia. sebagaimana semua prodruk budaya mempunyai makna bagi masyarakat tertentu, hukum juga hanya dapat di pahami sebgai suatu upaya masyarakat dalam mewujudkan nilai nilai dan tujuannya. Tujuan hukum adalah menetapkan aturan bagi suatu masyarakat dalam kerangka keadilan.

Pengertian diatas mengundang beberapa ahli untuk mengungkapkan pendapatnya mengenai pengertian dari perlindungan hukum diantaranya :

“Menurut Fitzgerald, sebagaimana dikutip Satjipto Raharjo awal mula dari munculnya teori perlindungan hukum ini bersumber dari teori hukum alam atau aliran hukum alam. Aliran ini dipelopori oleh Plato, Aristoteles (murid Plato), da Zeno (pendiri aliran Stoic). Menurut

aliran hukum alam menyebutkan bahwa hukum itu bersumber dari Tuhan yang bersifat universal dan abadi, serta antara hukum dan moral tidak boleh dipisahkan. Para penganut aliran ini memandang bahwa hukum dan moral adalah cerminan dan aturan secara internal dan eksternal dari kehidupan manusia yang diwujudkan melalui hukum dan moral”

Fitzgerald menjelaskan teori perlindungan hukum Salmond bahwa hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu hanya dapat dilakukan dengan cara membatasi berbagai kepentingan di lain pihak. Kepentingan hukum adalah mengurus hak dan kepentingan manusia, sehingga hukum memiliki otoritas tertinggi untuk menentukan kepentingan manusia yang perlu diatur dan dilindungi. Perlindungan hukum harus melihat tahapan yakni perlindungan hukum lahir dari suatu ketentuan hukum dan segala peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat yang pada dasarnya merupakan kesepakatan masyarakat tersebut untuk mengatur hubungan perilaku antara anggota-anggota

masyarakat dan antara perseorangan dengan pemerintah yang dianggap mewakili kepentingan masyarakat.

Menurut Philipus M. Hadjon mengemukakan dua pendapat tentang Perlindungan Hukum yaitu:

- a) Perlindungan hukum adalah perlindungan akan harkat dan martabat, serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia yang dimiliki oleh subyek hukum berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan.
- b) Perlindungan Hukum adalah Sebagai kumpulan peraturan atau kaidah yang akan dapat melindungi suatu hal dari hal lainnya. Berkaitan dengan konsumen, berarti hukum memberikan perlindungan terhadap hak-hak pelanggan dari sesuatu yang mengakibatkan tidak terpenuhinya hak-hak tersebut

Sesuai dengan uraian di atas dapat dinyatakan bahwa fungsi hukum adalah melindungi rakyat dari bahaya dan tindakan yang dapat merugikan dan menderitakan hidupnya dari orang lain, masyarakat maupun penguasa. Selain itu berfungsi pula untuk memberikan keadilan serta menjadi sarana untuk mewujudkan kesejahteraan bagi seluruh rakyat. Hukum di

fungisikan untuk memaksa seseorang atau sekelompok orang untuk berperilaku tertentu.

Hukum menjadi adil apabila mampu berfungsi netral dan imparsial . dengan keadaan hukum yang sering tidak di jalankan oleh oknum tertentu, disini berlaku suatu finalitas hukum, keadilan dan kebenaran adalah identik dengan apa yang di tetapkan oleh penguasa sebagai hukum, keadilan dan kebenaran. Jadi tidak ada sama sekali defenisi lain tentang keadilan selain apa yang ada dalam hukum (yang tertulis). Dengan demikian perlindungan hukum dapat disimpulkan sebagai upaya untuk menjamin penegakkan atau pelaksanaan kaidah-kaidah dalam masyarakat demi tercapainya tujuan hukum untuk mengatur dan menjaga keharmonisan masyarakat agar kepentingannya terlindungi.

BAB VI

TRANSPORTASI UDARA

A. Transportasi Udara

1. Pengertian Transportasi Udara

Jika dilihat secara umum, transportasi merupakan pengangkutan barang yang dilakukan berbagai jenis kendaraan sesuai kemajuan teknologi. Sedangkan dalam pengertian yang lebih spesifik, transportasi berarti sarana atau media pemindahan barang, manusia atau objek fisik dari satu tempat ke tempat lain yang digerakkan mesin, hewan, manusia, udara atau angin. Sedangkan pengertian dari transportasi udara adalah semua bentuk sarana atau alat yang berguna untuk membawa, memindahkan atau membawa penumpang serta barang dengan menggunakan ruang udara sebagai media lalu lintasnya.

2. Sejarah Transportasi Udara di Indonesia

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki 5 pulau besar, ratusan pulau sedang dan ribuan pulau kecil. Laut dan juga angkasa menjadi prasarana perangkutan yang dijadikan pemersatu beberapa pulau menjadi kesatuan wilayah negara. Sejarah berdirinya

perusahaan penerbangan bendera negara Indonesia tidak terpisahkan dengan sejarah perjalanan bangsa Indonesia. National flag carrier kemudian diberi nama Garuda Indonesian oleh Soekarno yang selalu siap untuk melakukan tugas kenegaraan.

Tugas kenegaraan pertama adalah membawa Soekarno dari Yogyakarta ke Jakarta ketika akan dilantik menjadi Presiden Republik Indonesia Serikat di tahun 1949. Garuda Indonesia secara resmi menjadi perusahaan negara di tahun 1950. Garuda Indonesia sendiri memiliki beberapa kegiatan usaha di beberapa bidang, seperti:

- a) Pengangkutan udara untuk penumpang, barang serta pos dalam negeri dan luar negeri.
 - b) Pengangkutan udara borongan untuk penumpang serta barang dalam negeri serta luar negeri.
 - c) Jasa pelayanan sistem informasi yang berhubungan dengan pengangkutan udara.
 - d) Jasa konsultasi, pendidikan serta pelatihan yang berhubungan dengan pengangkutan udara.
 - e) Jasa pelayanan kesehatan personil penerbangan.
3. Sarana dan Prasarana Transportasi Udara
- a) Sarana transportasi udara:

Pesawat terbang atau kapal terbang: Kendaraan yang bisa terbang di udara atau atmosfer.

b) Prasarana transportasi udara:

Bandar udara yakni fasilitas pesawat terbang untuk lepas landas dan mendarat. Untuk yang sederhana saja butuh landasan pacu. Namun pada landasan besar biasanya dilengkapi dengan fasilitas lain seperti operator layanan penerbangan.

4. Pengelolaan Infrastruktur dan Transportasi Banda Udara
- Bandar udara sekarang ini tidak hanya dipakai sebagai tempat mendarat dan berangkatnya pesawat, naik turunnya penumpang, barang serta kargo. Bandara sudah menjadi kawasan yang penting untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi serta pembangunan wilayah di sekitar. Ini disebabkan karena penataan ruang serta kawasan menjadi penting untuk beberapa daerah yang ada di sekitarnya. Pengelolaan bandara menjadi salah satu unsur yang menarik dan harus diperhatikan. Bandara adalah penghubung antara dunia internasional dengan dalam negeri sehingga harus bisa dikelola secara profesional. Beberapa fungsi pokok dari bandara diantaranya adalah:

- a) Untuk mengendalikan dan mengatur lalu lintas angkutan udara yakni pesawat.
- b) Untuk tempat pergantian moda penumpang.
- c) Untuk tempat naik dan turunnya penumpang serta bongkar barang atau muatan.
- d) Untuk tempat operasi banyak jasa seperti fasilitas umum, perdagangan, fasilitas sosial, promosi, fasilitas transit dan sebagainya.
- e) Untuk elemen tata ruang wilayah yakni titik tumbuh pada perkembangan wilayah.

5. Karakteristik Kinerja Transportasi Udara

a) Kecepatan

Diartikan sebagai perbandingan jarak tempuh perjalanan dengan besaran waktu pada saat moda transportasi mulai bergerak sampai ke titik tujuan. Transportasi udara punya kelebihan yakni kecepatan sampai 10x lebih cepat dibandingkan dengan moda transportasi lainnya.

b) Kelengkapan moda

Jaringan moda serta jumlah moda yang berhubungan dengan transportasi. Akses transportasi udara sangat terbatas meski dari

fungsi pencapaiannya bisa bergerak lewat batasan negara dengan sangat cepat.

c) Ketergantungan

Transportasi udara sangat tergantung dengan cuaca ketika akan beroperasi. Kabut, awan dan asap umumnya bisa mengakibatkan penerbangan tertunda atau terhenti. Meski sekarang ini sudah ada sistem navigasi yang canggih serta pengawasan lalu lintas udara, akan tetapi kondisi cuaca tertentu tetap bisa menyebabkan penerbangan terhenti.

C. Jenis Transportasi Udara

1. Jenis Transportasi Udara Berdasarkan Penggunaannya

a) Pesawat Penumpang Sipil

Jenis transportasi udara ini berguna untuk mengangkut penumpang dari kalangan sipil atau non militer. Transportasi udara ini dapat menampung penumpang sipil sampai 500 orang.

b) Pesawat Eksperimental

Jenis transportasi udara ini adalah pesawat yang sedang dalam masa uji coba. Jenis transportasi pesawat eksperimental ini umumnya memiliki bentuk serta mesin berbeda dengan pesawat umumnya.

c) Pesawat Militer

Seperti namanya, jenis transportasi pesawat militer biasanya dipakai untuk kepentingan militer. Jenis transportasi ini dibagi menjadi 3 jenis yakni pesawat tempur, pesawat intai serta pesawat tempur latih

d) Pesawat Angkut

Pesawat angkut berguna untuk mengangkut barang. Pesawat yang juga disebut dengan pesawat kargo ini bisa dipakai pihak militer atau sipil. Untuk militer, biasanya pesawat angkut digunakan untuk mengangkut kendaraan, tentara serta senjata.

2. Jenis Transportasi Udara Berdasarkan Mesinnya

a) Pison

Pison merupakan alat transportasi udara yang memiliki kapasitas 3 hingga 8 orang. Pesawat ini biasanya digunakan untuk penerbangan jarak dekat dan kepentingan tertentu. Contohnya seperti foto udara, latihan penerbangan dan penyemprotan udara.

b) Turbofan

Turbofan adalah jenis transportasi udara berbentuk jet dengan turbofan sebagai mesin penggerakannya. Ini adalah pesawat yang beroperasi dengan cara menghisap udara kemudian dipadatkan oleh

kompresor dan dibakar. Hasil pembakaran nantinya akan memutar turbin bertekanan tinggi kemudian dikembangkan turbin bertekanan rendah. Nantinya akan terbentuk gas pembakaran yang keluar melalui noise. Pesawat turbofan ini memiliki 2 bentuk, yakni:

- (1) Airlines: Pesawat jet dengan mesin turbofan yang digunakan untuk kepentingan komersial. Kapasitasnya bisa memuat antara 50 hingga 500 orang yang bisa dipakai untuk penerbangan jarak jauh.
- (2) Jet Executive: Jenis pesawat jet bermesin turbofan yang digunakan untuk kalangan tertentu. Pelaku bisnis kelas atas umumnya menggunakan pesawat ini yang bisa terbang dalam jangka menengah serta jauh dan bisa menampung antara 4 hingga 16 penumpang.
- (3) Turboprop ; Ini adalah jenis pesawat yang berkapasitas antara 4 hingga 70 penumpang dan hanya dipakai untuk terbang selama 2 hingga 4 jam. Prinsip kerja dari pesawat ini hampir serupa dengan turbofan. Bedanya adalah bahan bakar pesawat turboprop yang memakai alloy nikel. Namun selain bahan bakar ini, jenis pesawat

turboprop juga bisa memakai bahan bakar lain yang tahan dengan suhu tinggi.

- (4) Roket ; Roket biasa disebut juga dengan pesawat luar angkasa. Bahan bakar yang dipakai pada roket memiliki bentuk padat atau cair. Sebelum dijadikan alat transportasi udara, roket lebih dulu sudah dipakai sebagai senjata.

D. Kelebihan dan Kekurangan Alat Transportasi Udara

1. Kelebihan Alat Transportasi Udara

- a) Bisa mencapai tujuan yang jauh dalam waktu lebih singkat.
- b) Cocok digunakan untuk membawa atau mengirimkan benda atau barang penting contohnya seperti dokumen dan buah serta sayuran yang mudah busuk.
- c) Bisa sampai ke wilayah yang sulit dijangkau alat transportasi darat atau laut.

2. Kekurangan Alat Transportasi Laut

- a) Biaya yang dibutuhkan biasanya lebih tinggi dibandingkan alat transportasi laut atau darat.
- b) Perjalanannya sangat tergantung dari kondisi alam atau cuaca. Dengan begitu, pihak maskapai bisa

melakukan delay karena cuaca yang buruk seperti badai angin, hujan lebat dan lainnya.

- c) Jika alat transportasi udara berbentuk pesawat, maka diperlukan landasan sebagai tempat pesawat mendarat.

E. Bandar Udara

1. Pengertian Bandar Udara

Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.

Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan bandar udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian lingkungan, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya. Tatanan Kebandarudaraan Nasional berisi peran, fungsi, penggunaan, hirarki, klasifikasi bandar udara dan Rencana Induk Nasional Bandar Udara

2. Bandar udara memiliki peran sebagai:
 - a) Simpul dalam jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi bandar udara yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan sesuai hierarki bandar udara;
 - b) Pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah yang digambarkan sebagai lokasi dan wilayah di sekitar bandar udara yang menjadi pintu masuk dan keluar kegiatan perekonomian;

- c) Tempat kegiatan alih moda transportasi, dalam bentuk interkoneksi antar moda pada simpul transportasi guna memenuhi tuntutan peningkatan kualitas pelayanan yang terpadu dan berkesinambungan yang digambarkan sebagai tempat perpindahan moda transportasi udara ke moda transportasi lain atau sebaliknya;
- d) Pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan/atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya, digambarkan sebagai lokasi bandar udara yang memudahkan transportasi udara pada wilayah di sekitarnya;
- e) Pembuka isolasi daerah, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain;
- f) Pengembangan daerah perbatasan, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan tingkat prioritas pengembangan daerah perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia di kepulauan dan/atau di daratan;

- g) Penanganan bencana, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan kemudahan transportasi udara untuk penanganan bencana alam pada wilayah sekitarnya;
- h) Prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara, digambarkan dengan titik-titik lokasi bandar udara yang dihubungkan dengan jaringan dan rute penerbangan yang mempersatukan wilayah dan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

3. Fungsi Bandar Udara

Berdasarkan fungsinya maka bandar udara merupakan tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan dan/atau perusahaan. Sebagai tempat penyelenggaraan pemerintahan maka bandar udara merupakan tempat unit kerja instansi pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya terhadap masyarakat sesuai peraturan perundang-undangan dalam urusan antara lain:

- a) Pembinaan kegiatan penerbangan
- b) Kepabeanan
- c) Keimigrasian
- d) Kekarantinaan

Bandar udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan pengusahaan maka bandarudara merupakan tempat usaha bagi:

- a) Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara;
- b) Badan Usaha Angkutan Udara; dan
- c) Badan Hukum Indonesia atau perorangan melalui kerjasama dengan Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara.

F. Pengangkutan Udara

1. Konsep Pengangkutan Udara

Pengangkut pada pengangkutan udara adalah Perusahaan Pengangkutan Udara yang mendapat izin operasi dari pemerintah menggunakan pesawat udara sipil dengan memungut bayaran.¹ Pesawat dalam hal ini sebagai angkutan udara dimana menjadi unsur dalam pengangkutan yaitu tersedianya alat angkut. Peraturan perundang-undangan yang mengatur secara khusus mengenai angkutan udara yaitu:

- a) Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. 1939-100
- b) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut UU No. 1 Tahun 2009)

- c) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (selanjutnya disebut PermenHub No. 77 Tahun 2011)

Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) mulai berlaku di Indonesia pada tanggal 29 September 1933. Dalam OPU tidak menyebutkan definisi mengenai angkutan udara. Definisi angkutan udara diatur dalam UU No. 1 Tahun 2009 pasal 1 angka (13) yang menyebutkan bahwa angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara ke Bandar udara yang lain atau beberapa Bandar udara. Definisi lain mengenai angkutan udara terdapat pula dalam PermenHub No. 77 Tahun 2011 yang menjelaskan angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara ke Bandar udara yang lain atau beberapa Bandar udara. Ketentuan lain yang mengatur tentang pengangkutan udara internasional terdapat pada :

- a) Konvensi Warsawa 1929 tentang Unifikasi Ketentuan-Ketentuan Tertentu Sehubungan dengan Pengangkutan Udara Internasional.
- b) Konvensi Roma 1952 tentang Tanggung Jawab Operator Pesawat Terbang Asing kepada Pihak Ketiga di Darat.
- c) Protokol The Haque 1955 tentang Amandemen Konvensi Warsawa 1929.
- d) Konvensi Guadalajara 1961 tentang Tambahan Konvensi Warsawa 1929 untuk Unifikasi Aturan Tertentu Berkaitan dengan Pengangkutan Udara Internasional yang Dilakukan Oleh Pihak Selain Contracting Carrier
- e) Montreal Agreement 1966
- f) Protokol Guatemala City 1971
- g) Protokol Tambahan No. 1, 2, 3, dan 4 Montreal 1975
- h) Konvensi Montreal 1992.

Konvensi Warsawa adalah peraturan yang mengatur tentang pengangkutan udara internasional. Dalam konvensi ini mengatur tentang prinsip- prinsip tanggung jawab pengangkut udara atas kerugian yang timbul kepada penumpang, bagasi dan barang, dan juga

karena kerugian yang disebabkan oleh penundaan. Angkutan udara menurut Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandara ke bandara yang lain atau beberapa bandara³. Sementara itu perusahaan angkutan udara atau biasa disebut dengan maskapai penerbangan dapat didefinisikan yaitu sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama.

Berdasarkan uraian di atas pengangkutan udara adalah orang atau badan hukum yang mengadakan perjanjian angkutan untuk mengangkut penumpang dengan pesawat terbang dan dengan menerima suatu imbalan. Pengangkutan udara diatur dengan undang-undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Angkutan udara diadakan dengan perjanjian antara pihak pihak. Tiket penumpang atau tiket bagasi merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan, yang dimaksud dengan perjanjian

pengangkutan yaitu suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang/barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya⁴.

2. Konsep Perjanjian Pengangkutan Udara

Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim barang, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan penumpang atau pengirim barang mengikatkan diri dengan cara membayar uang angkutan. Yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut udara dengan penumpang atau pengirim barang untuk mengangkut penumpang atau barang dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atas suatu prestasi lain.⁵ Pada definisi perjanjian pengangkutan udara tersebut dapat dilihat bahwa ada 2 pihak yang terlibat didalamnya, yang pertama adalah pengangkut udara dan kedua adalah penumpang atau pengirim barang. Salah satu pokok dalam bidang Hukum Udara Perdata adalah masalah Perjanjian Angkutan Udara; antara lain karena erat

berhubungan dengan suatu masalah lain, yang sejak permulaan pertumbuhan Hukum Udara mendapatkan perhatian yang besar dari para ahli Hukum Udara, yaitu masalah tanggung jawab pengangkut udara. Adapun beberapa pengertian perjanjian pengangkutan udara menurut beberapa para ahli. Abdukadir Muhammad menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan udara adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan⁷. Menurut R. Soekardono, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim- penerima, pengirim atau penerima, penumpang), berkeharusan untuk menunaikan pembayaran tertentu untuk pengangkutan tersebut.

Definisi dari pengangkut udara (*carrier*) diatur dalam Perjanjian Guadalajara (*Convention, Supplementary to the Warsaw Convention for the*

Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier), yaitu perjanjian mengenai angkutan udara yang dilaksanakan oleh pihak yang bukan pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Perjanjian ini memberikan definisi-definisi bagi contracting carrier dan actual carrier sebagai berikut :

- a) Contracting Carrier adalah seorang yang sebagai salah satu pihak membuat suatu perjanjian pengangkutan dengan seorang penumpang atau pengirim barang atau dengan seorang yang bertindak atas nama penumpang atau pengirim barang.
- b) Actual Carrier adalah kuasa dari contracting carrier yang melaksanakan seluruh atau sebagian dari pengangkutan udara berdasarkan perjanjian antara contracting carrier dengan penumpang atau pengirim barang.

Berdasarkan definisi diatas, yang dimaksud dengan pengangkut udara adalah apa yang disebut sebagai contracting carrier yaitu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan udara dengan penumpang atau pengirim barang, yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan dengan selamat.

Pengangkut udara tersebut dalam penyelenggaraan pengangkutan udara dapat melaksanakan sendiri, atau menyerahkan penyelenggaraannya pada pihak lain melalui perjanjian charter pesawat. Pihak lain yang melaksanakan pengangkutan udara itu yang disebut actual carrier. Dengan demikian, maka yang disebut penumpang adalah setiap orang yang mempunyai hubungan dengan pengangkut udara berdasarkan suatu perjanjian pengangkutan.

Menurut Suherman adanya perjanjian pengangkutan udara orang dapat dibuktikan dengan adanya suatu tiket penumpang. Sedangkan pengirim barang adalah pihak dalam perjanjian angkutan barang yang menjadi lawan dari pengangkut, hal tersebut dapat dibuktikan dengan adanya surat muatan udara (airway bill). Yang dimaksud dengan tiket disini adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara sebagaimana diatur dalam pasal 1 angka 27 UU No. 1 Tahun 2009. Sedangkan surat muatan (airway bill) adalah

dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu bukti adanya perjanjian angkutan udara antara pengirim kargo dan pengangkut, dan hak penerima kargo untuk mengambil kargo sebagaimana pasal 1 angka 28 UU No. 1 Tahun 2009. Kedudukan dari tiket dan surat muatan udara tersebut sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan.

3. Perlindungan Hukum Angkutan Udara

Manusia merupakan makhluk sosial atau makhluk yang bermasyarakat, oleh karena tiap anggota masyarakat mempunyai hubungan antara satu dengan yang lainnya untuk dapat bertahan hidup. Sebagai makhluk sosial, maka secara sadar atau tidak sadar manusia selalu melakukan perbuatan hukum dan hubungan hukum. Sehingga, dalam menjalani kehidupannya manusia tidak dapat terlepas dari hukum yang berlaku.

Perbuatan hukum dapat diartikan sebagai setiap perbuatan yang dilakukan dengan sengaja atau atas kehendaknya untuk menimbulkan hak dan kewajiban yang akibatnya diatur oleh hukum. Sedangkan hubungan hukum disini diartikan sebagai hubungan antara dua atau lebih subjek hukum. Dalam hubungan hukum ini, hak dan kewajiban pihak yang satu bertentangan dengan pihak

yang lain. Jadi dapat dikatakan hak dan kewajiban akan muncul ketika terjadi suatu hubungan hukum antara suatu pihak dengan pihak yang lain baik hubungan hukum secara langsung, maupun secara tidak langsung.

Tiap hubungan hukum akan menimbulkan hak dan kewajiban yang saling berlawanan dengan kata lain masing-masing pihak yang ada dalam perikatan hukum akan memiliki hak dan kewajibannya masing-masing yang harus dipenuhi. Apabila hak dan kewajiban tersebut tidak terpenuhi maka akan menimbulkan kerugian bagi salah satu pihak yang ada didalam perikatan, sehingga untuk melindungi dan mengurangi konflik maka perlindungan hukum sangat diperlukan. Perlindungan berarti mengayomi sesuatu dari hal-hal yang berbahaya, sesuatu itu bisa saja berupa kepentingan maupun benda atau barang. Selain itu perlindungan juga mengandung makna pengayoman yang diberikan oleh seseorang terhadap orang yang lebih lemah.

Perlindungan hukum dapat diartikan segala upaya pemerintah untuk menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada warganya agar hak-haknya sebagai seorang warga negara tidak dilanggar, dan yang bagi melanggarnya akan dikenakan sanksi sesuai

peraturan yang berlaku. Suatu perlindungan dapat dikatakan sebagai perlindungan hukum apabila mengandung unsur-unsur sebagai berikut:

- a) Adanya pengayoman dari pemerintah terhadap warganya.
- b) Jaminan kepastian hukum.
- c) Berkaitan dengan hak-hak warganegara.
- d) Adanya sanksi hukuman bagi pihak yang melanggarnya.

Perlindungan hukum adalah perlindungan akan harkat dan martabat, serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia yang dimiliki oleh subyek hukum berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan. Pengangkutan yang ada di Indonesia terdiri dari pengangkutan darat, laut dan udara. Pengangkutan udara dalam Ordonansi pengangkutan Udara (OPU) dipergunakan suatu istilah pengangkut sebagai salah satu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Dalam konvensi Warsawa 1929, menyebut pengangkut udara dengan istilah carrier, akan tetapi konvensi Warsawa tidak memberitahu suatu batasan atau definisi tertentu tentang istilah pengangkut udara atau carrier ini. Pengangkutan udara adalah orang atau badan hukum yang mengadakan perjanjian angkutan untuk mengangkut penumpang dengan pesawat

terbang dan dengan menerima suatu imbalan. Pengangkutan udara diatur dengan Undang Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Angkutan udara diadakan dengan perjanjian pengangkutan antara pihak penumpang dan tiket penumpang atau tiket bagasi merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan.

Achmad Ichsan menyebutkan bahwa pada Pasal pokok dari Ordonansi Pengangkutan Udara mengenai tanggung jawab pengangkutan udara dalam hal pengangkutan penumpang adalah Pasal 141 ayat (1) yang berbunyi : “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.”

Pengangkut udara dianggap selalu bertanggung jawab, asal dipenuhi syarat-syarat yang ditentukan dalam Pasal itu, syarat-syarat itu adalah sebagai berikut :

- a) Adanya kecelakaan yang terjadi.
- b) Kecelakaan ini harus ada hubungannya dengan pengangkutan udara.

- c) Kecelakaan ini harus terjadi di atas pesawat terbang atau selama melakukan suatu tindakan yang berhubungan dengan naik ke atau turun dari pesawat terbang

Undang Undang No. 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan ada Pasal yang mengatur tentang tanggung jawab yang diatur dalam Pasal 141 ayat (1)

4. Prinsip Tanggung Jawab

Tanggung jawab menurut kamus umum Bahasa Indonesia adalah, keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya atau menanggung akibatnya. Di dalam kamus hukum “Black Law Dictionary” dijelaskan pengertian mengenai tanggungjawab sebagai berikut :

“Responsibility. The state of being answerable for an obligation, and includes judgment, skill, ability and capacity. Mc Ferland V.George,Mo.App.,3LG S.W.2d 602.671. The obligation to answer for an act done, and to repair or otherwise make restitution for any injury it may have caused.”

“Responsible government. This term generally designates that species of governmental system in which the responsibility for public measures or acts of state rests

upon the ministry or executive council, who are under an obligation to resign when disapprobation of their course is expressed by a vote of want of confidence, in the legislative assembly, or by the defeat of an important measure advocated by them.”

Sebagaimana dijelaskan pada pasal 1365 jo 1366 BW dimana setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaian atau kurang hati hatinya. Dalam kaitannya bahwa tanggung jawab mengenai pengangkutan adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga. Menurut Pasal 1365 KUHPerdara, maka yang dimaksud dengan perbuatan melanggar hukum adalah perbuatan yang melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang karena salahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Pengertian perbuatan melawan hukum sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 1365 KUHPerdara adalah: “Tiap perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian kepada orang lain mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian

tersebut”. Dengan demikian ada 4 (empat) unsur untuk menentukan adanya suatu perbuatan melawan hukum yaitu adanya unsur perbuatan melawan hukum, kerugian, kesalahan dan hubungan causal antara perbuatan melawan hukum tersebut dengan kerugian.

Sebelum tahun 1919 perbuatan melawan hukum adalah suatu perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum si Pelaku atau yang melanggar hak subyektif orang lain. Sejak Tahun 1919 (Arrest HR. 31 Januari 1919 – LIDENBAUM – COHEN), Pengertiannya diperluas, ditambah dengan Melanggar kaidah tata susila, atau Bertentangan dengan asas kepatutan, ketelitian serta sikap hati-hati yang seharusnya dimiliki seseorang dalam pergaulan dengan sesama warga masyarakat atau terhadap harta benda orang lain. Oleh karena itulah kini mengenai apakah yang dimaksud dengan perbuatan melawan hukum itu sendiri, menurut yurisprudensi tetap di Indonesia adalah perbuatan (atau tidak berbuat) yang memenuhi kriteria:

- a) Bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku, atau
- b) Melanggar hak subyektif orang lain, atau
- c) Melanggar kaidah tata susila, atau

- d) Bertentangan dengan asas kepatutan, ketelitian serta sikap hati-hati yang seharusnya dimiliki seseorang dalam pergaulan dengan sesama warga masyarakat atau terhadap harta benda orang lain.

Keempat kriteria tersebut menggunakan kata “atau” dengan demikian untuk adanya suatu perbuatan melawan hukum tidak disyaratkan adanya keempat kriteria tersebut secara kumulatif, tetapi dengan dipenuhinya salah satu kriteria itu secara alternatif telah terpenuhi pula syarat suatu perbuatan melawan hukum. Suatu perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku dipandang sebagai suatu perbuatan melawan hukum, masih diperlukan syarat- syarat lain yang harus dipenuhi yaitu:

- a) Bahwa dengan pelanggaran tersebut kepentingan Penggugat terancam;
- b) Bahwa kepentingan Penggugat dilindungi oleh peraturan yang dilanggar (Schutznormtheorie);
- c) Bahwa tidak terdapat alasan pembenar menurut hukum.

Melanggar hak subyektif orang lain menurut Meijers: Hak Subyektif adalah suatu kewenangan khusus seseorang

yang diakui oleh hukum, yang diberikan kepadanya demi kepentingannya. Meliputi :

- a) Hak-hak kebendaan
- b) Hak-hak pribadi (Mis. Kebebasan, Kehormatan dan Nama baik)
- c) Hak-hak khusus (Mis. Hak penghunian dari si Penyewa)

Melanggar kaidah tata susila adalah kaidah-kaidah moral sejauh hal tersebut diterima oleh masyarakat sebagai kaidah hukum tidak tertulis. Perhatikan Putusan Mahkamah Agung RI tanggal 8 Februari 1986 No. 3191 K/Pdt/1984. Sedangkan criteria perbuatan melawan hukum bertentangan dengan asas kepatutan, ketelitian serta sikap hati-hati yang seharusnya dimiliki seseorang dalam pergaulan dengan sesama warga masyarakat atau terhadap harta benda orang lain, pertama kali dipergunakan oleh Hoge Raad Tahun 1919 dalam perkara Lidenbaum – Cohen.

Mengenai unsur kerugian pada perbuatan melawan hukum, pada dasarnya semua kerugian materiil yang ditimbulkan oleh perbuatan melawan hukum harus diganti, meliputi baik kerugian yang nyata-nyata diderita maupun kerugian karena kehilangan yang diharapkan. Namun dalam beberapa hal dibatasi oleh undang-undang (Pasal 1370, 1371 dan 1372 KUHPdt). Gantirugi harus dinilai menurut kedudukan dan kekayaan kedua belah pihak

serta menurut keadaan. Bilamana mengenai kematian, maka satu-satunya ganti rugi yang dapat dituntut adalah hilangnya nafkah hidup bagi orang yang ditinggalkan yang lazimnya diterima dari yang meninggal dunia.

Kerugian inmateriil dibatasi Pasal 1371 dan 1372 KUHPdt. Selain penggantian biaya penyembuhan juga dapat dituntut kerugian yang disebabkan oleh luka atau cacad. Dinilai juga menurut kedudukan dan kemampuan kedua belah pihak menurut keadaan. Bertujuan mendapat penggantian kerugian serta pemulihan kehormatan dan nama baik. Tuntutan harus dirinci secara jelas. Pada dasarnya pihak yang merasa dirugikan, dapat mengajukan tuntutan ganti kerugian, dalam hal si korban meninggal dunia, sesuai ketentuan Pasal 1371 KUHPdt yang dapat mengajukan tuntutan ganti kerugian adalah :

- a) Suami atau isteri yang ditinggalkan;
- b) Anak atau orang tua si korban;
- c) yang lazim mendapat nafkah dari si korban.

Bila pihak yang dirugikan adalah anak belum dewasa, tuntutan ganti rugi diajukan oleh orangtua atau walinya. Tuntutan dapat diajukan terhadap si pelaku (pertanggungjawaban jawab pribadi). Selain itu, menurut 1367 KUHPdt. Juga ada pertanggungjawaban dalam kualitas tertentu yang disebabkan karena perbuatan orang-

orang yang menjadi tanggungannya, atau disebabkan oleh orang-orang yang berada di bawah pengawasannya:

- a) Orang tua dan atau wali manakala si Pelaku belum dewasa dan tinggal pada Mereka
- b) Majikan dan orang lain yang mewakili urusan si Pelaku yang sedang bekerja untuknya

Bentuk tuntutan ganti kerugian dalam perbuatan melawan hukum dapat berupa:

- a) Gantirugi dalam bentuk barang (natura), atau
- b) Dikembalikan ke keadaan semula, atau
- c) Ditiadakan akibat dari perbuatan melawan hukum

Dalam menentukan besarnya ganti kerugian haruslah dipertimbangkan kerugian dalam lapangan harta kekayaan, diperhitungkan:

- a) Kerugian pada benda/materiil
- b) Kerugian pada orang karena luka atau meninggal dunia¹.

Pasal 1370 KUHPdt – dinilai menurut kedudukan dan kemampuan kedua belah pihak dan menurut keadaan. Selain itu ada kerugian immateriil. Perhatikan ketentuan Pasal 1371 Dan 1372 KUHPdt. Apakah setiap orang yang melakukan PMH dapat dipersalahkan terhadap perbuatannya tersebut dan karenanya harus bertanggungjawab atas perbuatannya itu? Pada umumnya memang ya. Pada dasarnya kesalahan mengikuti sifat melawan

hukum dari suatu perbuatan. Kecuali, anak-anak dibawah umur, orang yang terganggu kesehatan jiwanya.

Dalam menerapkan kaidah hukum perbuatan melawan hukum juga harus dipertimbangkan factor salahnya korban yang juga turut berperan atas terjadinya perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh si pelaku. Oleh karena itu, factor salahnya korban:

- a) Berpengaruh ketika menetapkan pertanggungjawaban. Dibedakan pertanggungjawaban karena kesalahan (*schuld aansprakelijheid*) dan pertanggungjawaban resiko (*resico aanprakelijheid*);
- b) Tanggungjawab si pelaku ditiadakan sejak semula atau dibatasi sampai suatu bagian dari kerugian.

Putusan Mahkamah Agung RI No. 199 K/Sip/1971 tanggal 27 Nopember 1975, Kelalaian dari pengemudi sendiri mengurangi pertanggungjawaban akan akibat tabrakan itu, sehingga adalah adil jikalau biaya perbaikan oto untuk 1/3 bagian dibebankan kepadanya dan untuk 2/3 bagian dibebankan kepada lawannya.

Hubungan causal antara perbuatan dan kerugian :

- a) Teori *conditio sine quanon* (ajaran Von Buri) – semua peristiwa harus dianggap sebab

- b) Ajaran Causa Proxima – hanya mata rantai terakhir saja dari rangkaian sebab yang merupakan penyebab dari kerugian
- c) Teori Adequate – yang dianggap sebagai sebab dari kerugian adalah perbuatan dari rangkaian sebab yang menurut akal yang sehat diduga menimbulkan kerugian tersebut

Oleh karenanya menjadi penting dipertimbangkan unsur esensial terjadinya suatu perbuatan melawan hukum yakni unsur kesalahan pada diri si pelaku, yang dalam perkembangan praktek peradilan saat ini, masalah kesalahan dalam perbuatan melawan hukum yang timbul didasarkan hubungan hukum seorang dengan orang yang lain dalam kejadian tertentu nilainya seringkali menjadi kurang penting, karena ada kecenderungan unsur kesalahan “dikhayalkan”, “diandaikan” atau “diobyektifkan” (de schuld fictie) (deschuldvermoeden) (de schuldobjectivering).

Dari ketiga teknik dalam menentukan adanya kesalahan tersebut, ternyata kesalahan “dikhayalkan” (de schuld fictie) adalah yang paling kasar, sehingga disebut sebagai ketololan dogmatis (een dogmatische dwaasheid) walaupun dapat mencapai hasil yang benar. Sedangkan dengan kesalahan “diandaikan” (deschuldvermoeden), seorang hakim untuk hal-hal tertentu dapat memutar/mengalihkan beban pembuktian. Artinya,

pelaku harus membuktikan bahwa ia tidak bersalah. Pada kesalahan “diobyektifkan” (de schuldobjectivering), pelaku yang kongkrit diabstrahir. Ukuran yang dipakai bukan lagi individualitis subyektif tetapi dikaitkan pada manusia normal pada umumnya. Pemeriksaan dan penyelesaian kecelakaan dan pelanggaran dalam penerbangan sangat bermanfaat untuk menentukan dimana letak kesalahan yang mengakibatkan kecelakaan tersebut sehingga didapat kepastian siapa yang harus memikul tanggung jawab¹⁸. Dengan demikian penentuan siapa yang memikul tanggung jawab merupakan keputusan yang bijaksana dan tidak akan merugikan pihak yang tidak bersalah. Tanggung jawab dapat diketahui dari kewajiban yang telah ditetapkan dalam perjanjian atau undang-undang, kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan di mana kewajiban ini mengikat sejak penumpang atau pengirim melunasi biaya angkutan.²⁰ Mengenai tanggung jawab penerbangan di Indonesia diatur dalam Undang-undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang tercipta dari munculnya Konvensi Cape Town 2001 yang sebagian besar substansinya diadopsi oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang merupakan pengganti Undang-Undang No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan. Martono dalam bukunya mengemukakan

pendapat tentang prinsip dan ajaran dalam menentukan tanggung jawab.

Menurut Martono: Dalam hukum pengangkut terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu sebagai berikut:

- a) Prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (the based on fault atau liability based on fault principle);
- b) Prinsip tanggungjawab atas dasar praduga (rebuttable presumption of liability principle);
- c) Prinsip tanggungjawab mutlak (no fault, atau strict liability, absolute liability principle).

Berikut dipaparkan mengenai ketiga prinsip pertanggungjawaban pengangkut tersebut di atas. Prinsip Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan (Liability Based on Fault or Negligence). Dalam prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan ditekankan bahwa tiada tanggung jawab tanpa kesalahan. Adapun yang dimaksud dengan kesalahan adalah perbuatan yang disengaja maupun kelalaian. Yang menjadi ukuran perbuatan pelaku usaha adalah perbuatan manusia normal yang dapat membedakan kapan dia harus melakukan sesuatu dan kapan dia tidak boleh melakukan sesuatu. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan pada dasarnya mengandung 2 (dua) aspek, yaitu adalah adil bagi pihak yang telah menimbulkan kerugian

untuk member kompensasi kepada pihak yang mengalami kerugian dan adil apabila pihak yang menyebabkan kerugian kepada orang lain namun bukan karena kesalahannya untuk tidak memberikan kompensasi kepada pihak yang merasa dirugikan.

Prinsip ini lebih menekankan pada aspek yang pertama, yaitu apabila terbukti ada kesalahan, maka korban berhak untuk mendapatkan kompensasi ganti rugi. Karena alasan tersebut, beban pembuktian menjadi unsur penting dalam prinsip tanggung jawab ini dan beban pembuktian tersebut ada pada pihak korban, yaitu konsumen. Hal tersebut mengakibatkan apabila konsumen ingin menuntut ganti rugi dari pelaku usaha, maka konsumen harus dapat membuktikan bahwa kerugian yang diderita adalah akibat dari kesalahan pelaku usaha. Jadi, dalam hal ini apabila penumpang gagal membuktikan adanya unsur kesalahan dari maskapai penerbangan tentang keterlambatan jadwal penerbangan, maka maskapai penerbangan berhak untuk tidak memberikan kompensasi ganti kerugian. Bagi penumpang, bukan persoalan mudah untuk dapat membuktikan kesalahan dari maskapai penerbangan.

Prinsip Tanggung Jawab Praduga Bersalah (Presumption Of Liability). Prinsip tanggung jawab praduga bersalah diterapkan dalam Konvensi Warsawa dan Ordonansi Pengangkutan Udara. Perbedaan utama antara prinsip tanggung

jawab ini dengan sistem tanggung jawab atas dasar kesalahan terletak pada beban pembuktian. Beban pembuktian pada prinsip ini terletak pada pihak pelaku usaha. Dalam prinsip ini, pelaku usaha dalam hal ini maskapai penerbangan sebagai pihak pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakan. Akan tetapi apabila dalam proses pembuktian, dapat dibuktikan bahwa maskapai penerbangan tidak bersalah atau telah melakukan suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari segala kerugian, maka maskapai penerbangan akan dibebaskan dari segala tanggung jawab untuk ganti kerugian. Dalam hal ini, apabila penumpang mengalami kerugian karena keterlambatan jadwal penerbangan, penumpang tidak perlu membuktikan kesalahan dari maskapai, cukup hanya menunjukkan bahwa kerugian yang dideritanya tersebut terjadi selama menunggu pesawat yang terlambat. Diberlakukannya prinsip ini karena mustahil kiranya bagi penumpang selaku pengguna dapat membuktikan kesalahan dari pihak pengangkut tentang sebab-sebab keterlambatan, misalnya seperti adanya kelalaian pemeliharaan pesawat maupun alasan teknis lainnya seperti ketentuan menurut prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan. Karena itulah baik konvensi Warsawa maupun Ordonansi Pengangkutan Udara meletakkan beban pembuktian pada pihak

maskapai. Dengan adanya pembalikan beban pembuktian, prinsip tanggung jawab ini diiringi oleh ketentuan pembatasan tanggung jawab ganti kerugian.

Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (Strict Liability atau Absolute of Liability). Prinsip tanggung jawab mutlak sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolut. Namun, terdapat perbedaan diantara kedua prinsip tersebut. Dalam tanggung jawab mutlak (Strict Liability), yakni unsur kesalahan tidak perlu dibuktikan oleh pihak penggugat sebagai dasar ganti kerugian, ketentuan ini merupakan *Lex Specialis* dalam gugatan tentang perbuatan melanggar hukum pada umumnya. Sebaliknya Absolute Liability adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya. Menurut prinsip tanggung jawab mutlak, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul atas peristiwa apapun selama penyelenggaraan pengangkutan. Tidak ada beban kewajiban atas pembuktian kesalahan. Didalam tanggungjawab mutlak ditentukan batasan mengenai jumlah ganti rugi yang akan diberikan oleh pihak tergugat, dalam hal ini adalah maskapai penerbangan selaku pihak pengangkut.

Akan tetapi dimungkinkan adanya hal-hal yang dapat membebaskan maskapai penerbangan dari kewajiban atas ganti kerugian. Prinsip ini digunakan dalam Pasal 43 ayat (1) dan (2)

UU Penerbangan. Penerapan prinsip ini cukup memberikan perlindungan yang proporsional baik bagi maskapai selaku pihak pengangkut maupun bagi penumpang selaku pihak pengguna jasa angkutan udara. Hal tersebut dikarenakan adanya batasan mengenai besarnya jumlah ganti rugi yang harus dibayarkan oleh maskapai yang tidak dapat dilampaui besaran nilainya dalam keadaan apapun. Tanggung jawab pihak maskapai penerbangan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Perubahan atas ketentuan

Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 juga menyebutkan bahwa Tanggung jawab pengangkut dalam peraturan ini berlaku juga terhadap pengangkut yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal (charter) atau pihak- pihak lain sebagai pembuat kontrak pengangkutan (contracting carrier) sepanjang tidak dipeljanjikan lain dan tidak bertentangan dengan peraturan ini. Ada beberapa faktor yang mengakibatkan maskapai penerbangan dibenarkan untuk melakukan penundaan jadwal penerbangan. Faktor-faktor tersebut adalah faktor cuaca dan faktor teknis. Diluar dari faktor-faktor tersebut, tidak dibenarkan bagi maskapai untuk menunda jadwal penerbangan.

BAB VII

KERETA API

A. Kereta Api Sebagai Moda Transportasi Umum Darat

Menurut Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, definisi dari kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di atas jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Kereta api sendiri terdiri dari lokomotif, kereta, dan gerbong. Lokomotif merupakan kendaraan rel yang dilengkapi dengan mesin penggerak dan pemindah tenaga kepada roda-roda dan khusus digunakan untuk menarik kereta penumpang dan atau gerbong barang. Kereta merupakan salah satu rangkaian dari kereta api yang berfungsi untuk mengangkut penumpang. Sedangkan rangkaian yang digunakan untuk mengangkut barang atau binatang disebut gerbong.

1. Keunggulan Kereta Api:

- a) Kereta api adalah tipe alat transportasi yang bersifat angkutan murah, lebih sedikit dalam memakai energi,

jangkauan operasionalnya meliputi jarak dekat dan jarak jauh

- b) Perkeretaapian berdampak ekonomis dalam pemakaian ruang, serta tidak polutif sehingga mendukung kelestarian lingkungan hidup manusia di masa mendatang
- c) Dalam segi operasional, kereta api memiliki keandalan keselamatan perjalanan yang lebih baik dan lebih sedikit kendalanya.
- d) Perubahan cuaca dan iklim hanya sedikit (tidak terlalu) mempengaruhi angkutan kereta api.

2. Jenis Kereta Api

- a) Dari Segi Propulsi (Tenaga Penggerak)

(1) Kereta Api Uap

Kereta Api Uap merupakan kereta api/lokomotif yang digerakkan dengan uap air yang dibangkitkan/dihasilkan dari ketel uap yang dipanaskan dengan kayu bakar, batu bara ataupun minyak bakar. Sejak pertama kali dibangunnya jalur kereta api pada tahun 1867 di Semarang, Indonesia telah memakai lokomotif uap.



Gambar Kereta uap Ambarawa di Semarang

(2) Kereta Api Diesel

Kereta api diesel bisa dibagi atas dua kelompok, yaitu:

- Lokomotif diesel adalah jenis kereta rel yang bermesin diesel dan umumnya menggunakan bahan bakar solar. Ada dua jenis utama kereta api diesel ini yaitu kereta api diesel hidraulik dan kereta api diesel elektrik.
- Kereta rel diesel, yaitu kereta yang dilengkapi dengan mesin diesel yang dipasang dibawah kabin, seperti halnya lokomotif diesel dapat dijalankan dengan kopling hidraulik ataupun dengan cara yang sama dengan diesel elektrik. Salah satu tipenya adalah Railbus. Railbus

merupakan kereta dengan kapasitas kecil dimana terdiri dari satu rangkaian dengan tiga gerbong dengan kapasitas 160 orang.

(3) Kereta Rel Listrik

Kereta Rel Listrik, disingkat KRL, merupakan kereta rel yang bergerak dengan sistem propulsi motor listrik. Di Indonesia, kereta rel listrik terutama ditemukan di kawasan Jabotabek, dan merupakan kereta yang melayani para komuter.

(4) Kereta Api Daya Magnet

Kereta Api Daya Magnet biasa disebut dengan Maglev, yaitu singkatan dari Magnetic Levitation dimana kereta diangkat dengan menggunakan medan magnet dan didorong dengan medan magnet juga. Karena kereta terangkat dan bergerak berdasarkan medan magnet sehingga tidak ada gesekan sama sekali dengan rel, sehingga kereta maglev dapat berjalan pada kecepatan yang sangat tinggi.

b) Dari Segi Jenis rel

(1) Kereta Api Rel Konvensional

Kereta Api Rel Konvensional adalah kereta api yang umum dijumpai. Menggunakan rel yang terdiri dari dua batang besi yang diletakan di

bantalan. Pada daerah tertentu yang memiliki tingkat ketinggian curam, digunakan rel bergerigi yang diletakkan di tengah tengah rel tersebut serta menggunakan lokomotif khusus yang memiliki roda gigi.

(2) Kereta Api Monorel

Kereta Api Monorel (kereta api rel tunggal) adalah kereta api yang jalurnya tidak seperti jalur kereta yang biasa dijumpai yang terdiri dari 2 rel paralel tetapi hanya dari satu rel tunggal yang gemuk dengan profil sedemikian sehingga tidak menyebabkan kereta keluar dari relnya. Rel kereta ini terbuat dari beton bertulang pratekan ataupun dari besi profil. Letak kereta api dapat didesain menggantung pada rel atau di atas rel. Karena efisien, biasanya digunakan sebagai alat transportasi kota khususnya di kota-kota metropolitan dunia dan dirancang mirip seperti jalan layang.

c) Dari Segi Penempatan Rel

(1) Kereta Api Bawah Tanah

Kereta api bawah tanah adalah kereta api yang berjalan dalam terowongan dibawah permukaan tanah, merupakan solusi yang ditempuh untuk mengatasi persilangan sebidang. Biasanya dikembangkan dikawasan perkotaan yang padat, seperti yang sekarang sedang direncanakan di Jakarta, dan sudah berkembang lebih dari seabad di kota London, Paris, NewYork, Tokyo dan berbagai kota-kota besar dunia.

(2) Kereta Api Layang

Kereta api layang merupakan kereta api yang berjalan diatas permukaan tanah sehingga tidak menimbulkan gangguan pada kelancaran lalu lintas kendaraan bermotor. Di Jakarta ada satu lintasan dari Manggarai ke Kota lewat stasiun Gambir. Pada lintas tengah ini, Manggarai - Kota, tidak ada pintu perlintasan kereta api. Solusi ini diambil juga untuk menghindari persilangan sebidang, namun dengan biaya yang jauh lebih rendah dari dari kereta api bawah tanah.

3. Stasiun kereta api

a) Definisi dan Fungsi Stasiun

Kereta api merupakan salah satu sarana transportasi darat yang vital bagi masyarakat baik sebagai penghubung antar-kota maupun dalam kota. Dalam hal ini, stasiun kereta api memiliki peran yang tak kalah penting dari fungsi kereta api itu sendiri. Fungsi stasiun kereta api tidak hanya sebagai halte pemberhentian belaka melainkan sebagai fasilitas transit atau tempat kegiatan datang dan pergi para penumpang, sehingga bangunan stasiun menjadi sarana penting pada setiap kota yang dilalui perjalanan kereta api. Berdasarkan UU. No. 13 tahun 1992 tentang perkeretaapian, stasiun merupakan tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melayani naik dan turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang dan/atau untuk keperluan operasi kereta api yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan dan kegiatan penunjang stasiun serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Stasiun kereta api sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi darat memiliki fungsi yang erat kaitannya dengan faktor sosial dan ekonomi. Secara sosial

stasiun menjadi fasilitas publik dimana didalamnya berlangsung interaksi antar pengguna maupun penyedia jasa. Dilihat dari sisi ekonomi, keberadaan stasiun kereta api mendukung program kepariwisataan dimana stasiun memudahkan para pelancong mengunjungi suatu daerah. Dengan menggunakan kereta api pengguna juga tidak akan merasakan padatnya lalulintas seperti menggunakan bus maupun kendaraan pribadi sehingga lebih dapat menghemat waktu dan biaya. Keberadaan stasiun kereta api juga berkaitan erat dengan kelancaran perjalanan kereta api itu sendiri. Jika suatu daerah memiliki stasiun yang baik maka hal tersebut berdampak juga terhadap kelancaran proses bongkar muat barang serta menaikkan dan menurunkan penumpang.

- b) Bangunan dan Fasilitas Pelengkap Stasiun Kereta Api Stasiun Kereta api tidak dapat berfungsi sebagai mana mestinya jika tidak didukung oleh bangunan dan fasilitas-fasilitas pelengkap lainnya. Untuk kelancaran jasa angkutan kereta api, tidak hanya dibutuhkan kereta, gerbong, lokomotif, dan prasarana jalan kereta api, tetapi lebih dari itu juga dibutuhkan adanya kelengkapan-kelengkapan lain yang berguna untuk;

- (1) Memberi kesempatan kepada penumpang untuk naik dan turun kereta api dengan mudah dan nyaman.
- (2) Bongkar dan muat barang serta mengirim dan menerima barang kiriman.
- (3) Menyusun kereta dan gerbongnya menjadi satu rangkaian kereta api dan menyimpan sementara kereta dan gerbongnya yang tidak dipakai.
- (4) Memberi kesempatan kepada kereta api saling bersusulan dan bersimpangan.
- (5) Fasilitas-fasilitas penunjang lainnya bagi kepentingan penumpang.

Bangunan pelengkap stasiun dapat berupa konstruksi permanen atau konstruksi baja/ besi antara lain :

(1) Menara Pengawas

Suatu bangunan menara yang fungsinya sebagai tempat untuk mengawasi keadaan atau situasi track di emplasemen stasiun dan mengontrol dari dalam bangunan setiap kereta api yang akan masuk ke stasiun dan yang akan keluar/meninggalkan stasiun.

(2) Jembatan Pemutar (Turntable) Lokomotif

Suatu konstruksi dengan bentuk tertentu yang menyerupai track, namun alat itu dapat memutar

lokomotif hingga 180° sehingga arah lokomotif berubah sesuai dengan kebutuhan.

- (3) Fasilitas untuk Kontainer atau Angkutan Barang
Fasilitas berupa gudang-gudang penyimpanan untuk angkutan barang, open storage dan CFS (Container Freight Station) untuk muatan peti kemas dan tangki penyimpanan untuk muatan cair.

Fasilitas Pelengkap antara lain :

- (1) Telepon umum
- (2) Kantor pos dan giro, bank/ money changer
- (3) Kantin, tempat ibadah, tempat penitipan
- (4) Toilet
- (5) Papan route dan jadwal perjalanan kereta api
- (6) Pelat bergerigi pada lantai peron sebelah tepi, sebagai tanda batas aman berdiri bagi tuna netra
- (7) Sistem pembelian serta pengontrolan karcis dengan mesin secara otomatis
- (8) Crane untuk bongkar muat peti kemas atau angkutan barang lainnya
- (9) Suatu tempat di emplasemen stasiun untuk memperbaiki lokomotif
- (10) Kamera dan televisi yang berfungsi sebagai spion bagi masinis agar dengan mudah dapat mengetahui

apakah seluruh penumpang sudah masuk ke dalam kereta api sehingga pintu kereta dapat di tutup dan kereta segera berangkat.

(11) Tiang pembatas sebagai tanda tempat kereta api berhenti, disesuaikan dengan panjang/jumlah rangkaian kereta.

c) Klasifikasi Stasiun

Berdasarkan tipologinya, stasiun dapat diklasifikasikan menjadi beberapa tipe stasiun diantaranya:

(1) Fungsi stasiun terhadap pemakainya:

- Stasiun penumpang, berfungsi sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang, baik barang milik penumpang maupun barang ekspedisi.
- Stasiun barang, berfungsi sebagai tempat bongkar muat barang dan biasanya terletak terpisah dengan stasiun penumpang.
- Stasiun langsiran, berfungsi untuk menyusun dan mengumpulkan gerbong-gerbong yang mempunyai tujuan yang berbeda-beda.

(2) Posisi Stasiun terhadap jaringan jalur kereta:

- Stasiun terminal, berfungsi sebagai tempat kereta mengawali dan mengakhiri perjalanan.

- Stasiun persilangan, berfungsi sebagai tempat penumpang dapat melanjutkan perjalanan ke tujuan lain memakai kereta lain.
- Stasiun antara, berada di antara stasiun terminal.
- Stasiun lintasan, berfungsi sebagai tempat perhentian kereta api untuk memberi kesempatan lewat bagi kereta lain.

d) Ukuran stasiun:

- (1) Stasiun kecil, menampung penumpang ± 3.000 orang/hari.
- (2) Stasiun sedang, menampung penumpang ± 8.000 orang/hari.
- (3) Stasiun besar, menampung penumpang ± 20.000 orang/hari..

e) Posisi rel terhadap permukaan tanah:

- (1) Rel di permukaan tanah (on ground track), dibangun pada ketinggian rel yang relatif sejajar dengan permukaan tanah.
- (2) Rel yang dibangun di atas permukaan tanah (elevated track).
- (3) Rel yang dibangun di bawah tanah (underground track).

f) Posisi bangunan stasiun terhadap rel secara vertikal:

- (1) overtrack station, dibangun di atas permukaan rel, penumpang yang akan masuk kereta terlebih dahulu naik ke bangunan stasiun.
 - (2) underelevated track, penumpang diakumulasikan di bangunan stasiun kemudian terdistribusi ke concourse di atas bangunan stasiun.
 - (3) bangunan dan rel sejajar, posisi masuk ke bangunan stasiun dan ke concourse relatif sama tinggi.
 - (4) Posisi bangunan stasiun terhadap rel secara horizontal
- g) Jangkauan pelayanan penumpang kereta:
- (1) Stasiun jarak dekat, melayani jarak dekat dalam kota.
 - (2) Stasiun jarak menengah, melayani jarak sedang di luar kota yang menghubungkan pusat kota dengan wilayah suburban.
 - (3) Stasiun jarak jauh, melayani jarak jauh antar kota, wilayah atau negara.
4. Berdasarkan fungsinya (Ross, 2000), stasiun juga dapat dikategorikan sebagai berikut:
- a) City Center Terminals

Stasiun jenis ini terletak di pusat kota. Beberapa stasiun jenis ini adalah bangunan-bangunan bersejarah dan melayani transportasi intermoda. Para penumpang dapat berganti moda transportasi dari kereta ke taksi atau bus. Di dalam stasiun ini juga biasanya terdapat toko-toko, restoran dan fasilitas- fasilitas lainnya. Stasiun ini juga bisa saja melayani rute internasional, dan mempunyai fasilitas city check-in. Contoh Stasiun City Center Terminal adalah Union Station di Kansas City, dan Grand Central terminal di New York City, Amerika Serikat.

b) Rail-to-rail Interchanges

Stasiun rail-to-rail interchanges adalah stasiun yang memfasilitasi pergantian moda transportasi kereta. Misalnya, dari kereta dengan rute yang satu ke kereta dengan rute yang berbeda (untuk komuter) atau dari kereta ke trem.

c) Road-rail Stations.

Stasiun 'Road-rail' adalah suatu tipe stasiun yang baru dan menarik dari terminal Intermoda. Stasiun ini melayani kendaraan bukan manusia. Kendaraan-kendaraan bermotor seperti mobil atau motor dimuat ke atas gerbong kereta dan dikirim dengan kereta melalui jalan yang sulit

ditempuh oleh mobil seperti melalui terowongan bawah laut, terowongan yang melalui gunung.

d) Bus-to-rail Interchanges

Stasiun bus-to-rail interchanges adalah stasiun yang memfasilitasi pergantian moda transportasi kereta ke bus atau sebaliknya.

e) Park-&-ride (‘Parkway’) stations

Stasiun jenis ini melayani pergantian moda transportasi dari mobil ke kereta atau sebaliknya. Stasiun ini mempunyai fasilitas parkir yang banyak. Parkway stations saat ini sedang banyak dikembangkan di Inggris.

f) Rail-to-sea interchanges

Stasiun jenis ini melayani pergantian moda transportasi dari kereta ke kapal laut. Ada dua jenis stasiun jenis ini. Tipe yang pertama sangat jarang ditemui. Pada tipe ini kereta diamsukkan ke dalam ferry khusus untuk kereta. Sedangkan tipe yang kedua adalah tipe yang lazim ditemui, yaitu penumpang turun dari kereta untuk kemudian naik ke atas kapal.

g) Suburban Stations

Stasiun jenis ini adalah jenis stasiun yang terletak di dalam kota dan biasanya melayani kereta komuter.

h) Light rail stations

Stasiun ini melayani kereta yang berjenis LRT (Light Rail Train) yang melayani transportasi dalam kota, dan letaknya selevel dengan jalan raya. Bentuk fisik stasiun ini biasanya sederhana dan efisien. Terdiri dari platform pendek, kanopi pendek dan beberapa tempat duduk, dan tempat penjualan tiket.

i) Small town and rural stations

Stasiun jenis ini biasanya terletak di daerah kota kecil dan hanya terdiri dari platform dan sebuah kanopi untuk menunggu.

j) Underground stations

Stasiun jenis ini terletak di bawah tanah dan dibuat untuk melayani kereta-kereta dengan jalur di bawah tanah. Jalur bawah tanah biasanya cukup rumit dan seringkali terjadi pemotongan-pemotongan jalur oleh jalur lain, hal ini mengakibatkan bentuk stasiun yang penuh dengan elemen-elemen penunjang sirkulasi seperti tangga, eskalator, dan lift.

k) Stations for sport stadia

Stasiun ini dibuat dekat dengan lokasi stadion olahraga, dimana pada waktu-waktu tertentu orang datang dalam jumlah besar untuk menonton pertandingan, tapi di waktu lain kosong.

l) International passenger terminals

Stasiun jenis ini dibuat sebagai perhentian utama jalur kereta antar negara. Terminalnya biasanya dibuat untuk memberikan kesan pertama yang baik bagi wisatawan asing.

m) Airport Stations

Walaupun airport biasanya diberi nama sesuai dengan kota tempat bandara itu berada, tetapi lokasi bandara tersebut biasanya terletak di luar kota tersebut. Untuk mempersingkat waktu perjalanan menuju bandara, diperlukan transportasi pengangkut massa yang menghubungkan pusat kota dengan bandara. Dengan banyaknya kemacetan lalu lintas yang terjadi, maka kereta dianggap salah satu solusi terbaik untuk mengatasi masalah ini. Bandara adalah tempat yang sibuk, dan beberapa orang sangat memerlukan adanya ketepatan waktu. Oleh karena itu, pelayanan kereta bandara tidak hanya harus dapat mengangkut penumpang tapi juga barang. Selain itu layanan kereta bandara harus bisa dimanfaatkan selama 24 jam. Beberapa dari stasiun ini dirancang agar menjadi `Parkway Station`. Karena biasanya stasiun-stasiun ini berlokasi di luar kota, maka bisa membuat lahan parkir yang cukup besar. Stasiun

bandara yang besar biasanya juga melayani kereta-kereta jalur kontinental.

n) Stations within commercial developments

Stasiun jenis ini sedang banyak dikembangkan di seluruh dunia. Fungsi komersial dimasukkan ke dalam stasiun membuat daya tarik yang baru untuk stasiun. Tapi arsitektur stasiun itu menjadi tidak terlihat, karena biasanya lebih terlihat seperti bangunan komersial

B. Perkembangan Kereta Api Di Indonesia

Perkembangan kereta api di Indonesia sudah dimulai sejak zaman penjajahan Belanda. Hasil perkebunan yang melimpah menuntut pemerintahan Belanda untuk membangun sistem transportasi yang efisien dan cepat dalam pengangkutan hasil bumi. Hal tersebut yang membuat Kolonel JVan Der Wijk pada 15 Agustus 1840 mengusulkan untuk pembangunan jaringan kereta api di Indonesia. Kereta api pertama di Indonesia dibangun oleh NISM, N.V. (Nederlands- Indische Spoorweg Maatschappij) pada tahun 1867 di Semarang dengan rute Semarang - Tanggung yang berjarak 26 km, atas permintaan Raja Willem I untuk keperluan militer di Semarang maupun pengangkutan hasil bumi ke Gudang Semarang.

Perkembangan pembangunan jaringan kereta api menyebar ke wilayah lain dikarenakan Semarang tidak memiliki

pelabuhan barang yang memadai dalam melayani kebutuhan akan pengiriman hasil bumi dari Indonesia. Pemerintah Kolonial Belanda sejak tahun 1876 telah membangun berbagai jaringan kereta api, dengan muara pada Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta dan Tanjung Perak Surabaya. Perkembangan pembangunan jaringan kereta api tidak hanya terpusat di Pulau Jawa saja, bahkan sampai ke Sumatera dan Sulawesi. Jalur kereta api yang dibuat dijalur luar Jawa pada masa kolonial Belanda diantaranya adalah jalur di Aceh yang menghubungkan Ulele-Kutaraja, Sumatera Barat jalur Palu Aer- Padang, Sumatera Utara jalur Labuan-Medang, Sumatera Selatan jalur Teluk Betung-Prabumulih, dan di Sulawesi jalur Makassar-Takalar.

Pada zaman pendudukan Jepang, Perkeretaapian Indonesia mengalami kemunduran. Dari jalur yang dulunya mencapai 6.811 km, pada 1950 berkurang menjadi sekitar 5.000 km. Meskipun demikian, pembangunan masih dilakukan, yaitu pada jalur Bayah-Cikara sepanjang 83 km, dan jalur Muaro-Pekanbaru 220 km.

Setelah Indonesia merdeka, pada tahun 28 September 1945 pemerintah mengambil alih penguasaan kereta api dari tangan Jepang. Sejak saat itu, teknologi dalam sarana dan prasarana perkeretaapian di Indonesia terus mengalami perkembangan. Kereta api yang awalnya menggunakan bahan

bakar kayu dan batubara kini telah berubah bakar diesel dan listrik.

Hingga saat ini, moda transportasi kereta api telah menjadi salah satu jenis transportasi darat yang cukup penting di Indonesia. Kereta api merupakan transportasi massal yang diminati oleh masyarakat dikarenakan keamanan dan kenyamanannya. Namun hingga kini perkembangan industri kereta api di Indonesia belum maksimal seperti halnya industri jalan tol yang mengalami perkembangan sangat pesat. Sampai dengan 2008 panjang lintasan rel kereta api di Indonesia mencapai 4.813,000 km atau naik 0,2% dibandingkan periode pada tahun sebelumnya. Jumlah gerbong kereta api naik 5,8% yaitu dari 4.840 unit meningkat menjadi 5.120 unit. (Indonesian Commercial Newsletter, Januari 2010). Sedangkan jumlah penumpang kereta api meningkat 10,9% dari 175 juta orang pada 2007 menjadi 194 juta orang pada 2008 dan meningkat menjadi lebih dari 202 juta orang pada tahun 2012 (Laporan Tahunan PT. KAI, 2012).

Stasiun-stasiun kereta api di Indonesia saat ini banyak yang merupakan sisa peninggalan masa kolonial Belanda, pemerintah merawat dan merevitalisasi kawasan stasiun sehingga terjaga keasliannya. Dalam perkembangannya, stasiun kereta api di Indonesia mengalami beberapa modifikasi diantaranya adalah

konstruksi lantai peron yang merupakan tempat penumpang naik dan turun dari kereta. Terdapat perbedaan antara peron yang dibangun pada masa sebelum Perang Dunia II dan masa Proklamasi. Sebelum masa Perang Dunia II peron umumnya dibuat dengan lantai rendah sejajar dengan tanah. Sedangkan bentuk kedua adalah peron yang dibangun setelah Proklamasi dengan ciri berlantai tinggi, peron tersebut dirasa lebih aman dibandingkan peron rendah dimana dengan peron yang ditinggikan maka penumpang tidak kontak langsung dengan rel, roda, dan mesin yang berada dibawah kereta, sehingga resiko kecelakaan dapat dihindari.

Perbedaan tinggi peron tersebut disebabkan kereta produksi sebelum 1920 umumnya mempunyai tangga untuk turun ke bawah sehingga tidak memerlukan peron yang tinggi. Sedangkan kereta yang beroperasi saat ini pada umumnya dibuat setelah tahun 1965 dengan ciri berlantai tinggi, namun tidak dilengkapi dengan tangga.

Dari segi peningkatan mutu pelayanan melalui penambahan jumlah stasiun baru, dalam periode 2004-2008 jumlah stasiun tidak mengalami perkembangan berarti. Pada 2004 jumlah stasiun tercatat sebanyak 571 unit, yang tersebar di daerah operasi Jawa 437 unit (76,5%) dan divisi regional Sumatera 134 unit (23,5%). Sedangkan pada 2008, jumlah stasiun

berkurang 1 unit menjadi 570 unit yang terdiri dari 441 unit (77,4%) di Jawa dan sisanya 129 unit (26,4%). Di Jawa terdapat penambahan stasiun dari 437 unit menjadi 441 unit, sebaliknya di Sumatera terjadi penutupan stasiun dari 134 unit menjadi 129 unit.

BAB VIII

TRANSPORTASI NIAGA

A. Angkutan Umum

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Bab I Ketentuan Umum mendefinisikan

Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan atau orang dengan dipungut bayaran.

PP No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan pada Bab I Ketentuan Umum mendefinisikan

1. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
2. Mobil penumpang umum (MPU) adalah mobil penumpang yang digunakan sebagai kendaraan umum. Sistem angkutan penumpang dapat dikelompokkan menurut penggunaan dan cara pengoperasiannya yaitu:
 - a) Angkutan pribadi, yaitu angkutan yang dimiliki dan dioperasikan oleh dan untuk keperluan pribadi pemilik.
 - b) Angkutan umum, yaitu angkutan yang dimiliki oleh operator yang bisa digunakan untuk umum dengan persyaratan tertentu. Sistem pemakaian angkutan umum yaitu:
3. Sistem sewa, yaitu kendaraan oleh operator maupun penyewa, dalam hal ini tidak ada rute dan jadwal tertentu yang harus diikuti oleh pemakai. Sistem ini sering disebut sebagai

“*demand responsive system*” karena penggunaannya yang tergantung dengan adanya permintaan.

4. Sistem penggunaan bersama, yaitu kendaraan dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang biasanya tetap. Sistem ini dikenal sebagai sistem penggunaan bersama (*transit system*). Terdapat 2 jenis transit sistem yaitu:
 - a) Jadwal yang pasti dan kendaraan dapat berhenti (menaikkan/menurunkan penumpang) di sepanjang rutenya. Contoh: angkutan kota.
 - b) Jadwal dan tempat pemberhentiannya lebih pasti. Contoh: bus kota.

B. Jenis Pelayanan Angkutan Umum

Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau penumpang. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilayani dengan:

1. Trayek tetap dan teratur
Adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara teratur dengan penjadwalan tetap atau tidak terjadwal untuk pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan tertentu, dilakukan dalam jaringan trayek.
2. Tidak dalam trayek

Pengangkutan orang dengan angkutan umum tidak dalam trayek terdiri dari :

- a) Pengangkutan dengan menggunakan taksi.
- b) Pengangkutan dengan cara sewa.
- c) Pengangkutan untuk keperluan wisata.
- d) Angkutan penumpang umum.

3. Angkutan Perkotaan

Menurut PP No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan pada Bab I Ketentuan Umum mendefinisikan angkutan perkotaan adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam wilayah kota dengan mempergunakan mobil bus umum dan atau mobil penumpang umum yang terkait dalam trayek tetap dan teratur yang mempunyai sifat perjalanan pulang-balik. Berikut ini adalah penjelasan dari istilah-istilah dasar tentang angkutan perkotaan

- a) Angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.
- b) Wilayah pengoperasian adalah wilayah atau daerah untuk pelayanan angkutan kota yang dilaksanakan dalam jaringan trayek.
- c) Wilayah pelayanan angkutan kota adalah yang di dalamnya bekerja satu sistem pelayanan angkutan

penumpang umum karena adanya kebutuhan pergerakan penduduk dalam kota.

- d) Armada adalah asset berupa kendaraan mobil bus yang dipertanggung jawabkan perusahaan baik yang dalam keadaan siap guna maupundalam konservasi.
- e) Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.
- f) Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.
- g) Trayek kota adalah trayek yang seluruhnya berada dalam satu Kotamadya Daerah Tingkat II atau trayek dalam Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Trayek kota terdiri dari:
 - (1) Trayek utama yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:
 - Mempunyai jadwal tetap;
 - Melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung dengan

ciri melakukan perjalanan pulang-blik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat missal;

- Dilayani oleh mobil bus umum;
- Pelayanan cepat dan/atau lambat;
- Jarak pendek;
- Melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

(2) Trayek cabang yang diselenggarakan dengan cirri-ciri pelayanan:

- Mempunyai jadwal tetap;
- Melayani angkutan antar kawasan pendukung, antar kawasan pendukung dan kawasan pemukiman;
- Dilayani dengan mobil bus umum;
- Pelayanan cepat dan lambat;
- Jarak pendek;
- Melalui tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk menaikkandan menurunkan penumpang.

(3) Trayek ranting yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:

- Melayani angkutan dalam kawasan pemukiman;
- Dilayani dengan mobil bus umum atau mobil

penumpang umum;

- Pelayanan lambat;
- Jarak pendek;
- Melalui tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

(4) Trayek langsung diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:

- Mempunyai jadwal tetap;
- Melayani angkutan antar kawasan secara tetap yang bersifat missal dan langsung;
- Dilayani oleh mobil bus umum;
- Pelayanan cepat;
- Jarak pendek;
- Melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 142, angkutan perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek. Kawasan perkotaan yang dimaksud berupa

- a) Kota sebagai daerah otonom
- b) Bagian daerah kabupaten yang memiliki ciri perkotaan atau;

- c) Kawasan yang berada dalam bagian dari dua atau lebih daerah yang berbatasan langsung dan memiliki ciri perkotaan.

B. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Dan *Load factor*

Biaya pokok atau biaya operasional adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan. Jika ditinjau dari kegiatan usaha angkutan biaya yang dikeluarkan, untuk suatu produksi jasa angkutan yang akan dijual kepada pemakai jasa, dapat dibagi dalam 3 bagian yaitu:

1. Yang dikeluarkan untuk pengelola perusahaan.
2. Yang dikeluarkan untuk operasi kendaraan.
3. Yang dikeluarkan untuk retribusi, iuran, sumbangan, dan yang berkenaan dengan pemilikan usaha dan operasi.

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) bergantung dari jumlah dan tipe kendaraan yang memakai jalan yang dinilai, termasuk maksud dan tujuan dari perjalanan itu. Selain itu BOK dipengaruhi oleh geometri alinemen jalan: bila melalui jalan dengan banyak pertanyaan tanjakan terjal, pemakaian bahan bakar akan lebih banyak, jadi BOK akan lebih tinggi. Penentuan tarif angkutan umum berdasarkan biaya operasional menggunakan ketentuan perhitungan Dinas Perhubungan karena

komponen pada ketentuan ini cukup sesuai dengan kondisi yang ada walaupun masih terdapat komponen BOK yang tidak dilakukan oleh pihak Trans Metro Pekanbaru tersebut (Tjokroadiredjo, 1997 dalam Aziardi, 2008)

Tabel Komponen Biaya Langsung dan Tidak Langsung Berdasarkan Pengelompokan Biaya.

Biaya Langsung	Biaya Tidak Langsung
<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyusutan kendaraan produktif 2. Bunga modal kendaraan produktif 3. Awak bus (sopir dan kondektur) <ol style="list-style-type: none"> a) Gaji atau upah b) Tunjangan kerja operasi c) (uang dinas) d) Tunjangan sosial 4. Bahan Bakar Minyak (BBM) 5. Ban 6. Service kecil 7. Service besar 8. Pemeriksaan 9. Penambahan oli 10. Suku cadang dan bodi 11. Cuci bus 12. Retribusi terminal 13. STNK 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Biaya pegawai selain awak kendaraan <ol style="list-style-type: none"> a) Gaji/upah b) Uang lembur c) Tunjangan sosial 2. Biaya pengelolaan <ol style="list-style-type: none"> a) Penyusutan bangunan kantor b) Penyusutan pool dan bengkel c) Penyusutan inventaris/alat kantor d) Penyusutan sarana bengkel e) Biaya administrasi kantor f) Biaya pemeliharaan kantor g) Biaya pemeliharaan

<p>14. Kir</p> <p>15. Asuransi</p> <p> a) Kendaraan</p> <p> b) Awak bus</p>	<p>pool dan bengkel</p> <p>h) Biaya listrik dan air</p> <p>i) Biaya telepon</p> <p>j) Biaya perjalanan dinas selian awak kendaraan</p> <p>k) Pajak perusahaan</p> <p>l) Izin trayek</p> <p>m) Izin usaha</p> <p>n) Biaya pemasaran</p> <p>o) Lain – lain</p>
---	--

Sumber: Departemen Perhubungan (2002)

BAB IX

CARGO

A. Pengertian dan Jenis Cargo

Cargo adalah pengiriman barang bermuatan besar yang akan dikirim dengan jarak tempuh cukup jauh. Bisa dibilang, inilah perbedaan utama cargo dengan jasa ekspedisi pada umumnya. Pengiriman cargo untuk bermuatan besar, sedangkan ekspedisi biasa untuk bermuatan kecil. Saat ini ada banyak perusahaan ekspedisi yang juga menawarkan layanan cargo, seperti JNE, SiCepat, J&T, dll. Jadi selain menggunakan layanan pengiriman barang biasa, kamu juga bisa menggunakan layanan cargonya jika ingin mengirim barang bermuatan besar. Jangkauan pengiriman cargo sangatlah variatif. Mulai dari pengiriman barang antar kota, antar provinsi, hingga antar negara. Begitu pula jenis armada yang memuat barangnya. Ada yang dikirim menggunakan truk, kereta api, kapal, hingga pesawat.

Jenis cargo berdasarkan jalur pengirimannya ada tiga macam, yaitu cargo jalur darat, udara, dan laut. Masing-masing jalur memiliki spesialisasi dan kelebihan tersendiri yang bisa

kamu pilih sesuai kebutuhan. Baca perbandingan masing-masing jenis cargo tersebut di bawah ini.

1. Pengiriman Cargo Melalui Darat

Pengiriman cargo melalui jalur darat berarti armadanya menggunakan jenis angkutan darat. Contoh angkutan darat yang digunakan sangatlah beragam. Mulai dari mobil box, truk box, tronton, fuso, hingga kereta api logistik atau yang biasa disebut dengan kalog. Jenis pengiriman ini cenderung lebih murah, dapat dilacak secara mudah, serta dapat meminimalisir kerusakan barang yang dikirim. Akan tetapi, penggunaan angkutan darat biasanya terbatas hanya untuk pengiriman dalam kota atau antar-kota dalam satu pulau yang sama. Jika harus menyeberang laut saat ke luar kota atau luar negeri, maka angkutannya perlu naik kapal terlebih dahulu. Karena itulah, cargo darat ini lebih ditujukan untuk pengiriman dengan batasan jarak tempuh yang masih dapat dicapai dengan mudah.

2. Pengiriman Lewat Jalur Udara

Jenis cargo ini menggunakan pesawat terbang yang telah dilengkapi dokumen pengiriman, seperti SMU (Surat Muatan Udara). Selain persyaratannya lebih sulit, biayanya juga jauh lebih mahal. Tapi estimasi waktu

pengiriman lebih cepat daripada jalur laut, yaitu membutuhkan sekitar 2-3 hari saja. Ini bisa menjadi alternatif pengiriman jarak jauh yang sulit dicapai angkutan darat. Misalnya, jika harus mengirim barang antar-negara. Namun, jenis dan ukuran barang yang bisa dikirim sangatlah terbatas. Salah satunya tidak boleh mengirim gas, cairan kimia, dan barang yang mudah meledak.

3. Pengiriman Barang Via Laut

Cargo jalur laut menggunakan armada kapal yang mampu menyeberangi lautan untuk pengiriman barang antar-pulau dan antar-negara. Jenis pengiriman cargo ini bisa menjadi solusi pengiriman barang-barang yang dilarang di jalur udara, seperti gas, cairan kimia, dan barang mudah meledak. Tarif pengiriman jalur laut cenderung lebih murah dan ukuran barang yang dikirim juga lebih fleksibel dibandingkan pengiriman via udara. Namun, pengiriman lewat jalur laut ini membutuhkan waktu lebih lama dibandingkan angkutan udara. Biasanya hingga membutuhkan waktu berminggu-minggu.

B. Klasifikasi Barang Jasa Pengiriman Cargo

Setelah mengetahui jenis-jenis kargo berdasarkan jalur pengiriman, sekarang ketahui juga jenisnya berdasarkan jenis muatan yang dibawa. Jenis cargo menurut barang yang dibawa ada dua macam, yaitu general cargo dan special cargo. Berikut perbedaannya.

1. General Cargo

Barang-barang yang dibawa dalam cargo ini bersifat general, yaitu barang yang dapat dikirim secara bebas tanpa membutuhkan penanganan khusus. Namun, tetap pastikan barang tersebut dikemas dengan standar pengepakan yang tepat, sehingga tidak rusak selama perjalanan.

2. Special Cargo

Kebalikan dari cargo sebelumnya, special cargo berisi barang-barang yang membutuhkan penanganan khusus dari pihak penyedia jasa pengiriman. Tujuannya agar barang tetap aman, serta tidak mengganggu dan membahayakan selama proses pengiriman. Sedikitnya ada 14 jenis barang yang masuk dalam daftar special cargo, antara lain:

- a) Explosive material, yaitu barang yang mengandung zat kimia dan mudah meledak, seperti petasan dan amunisi.

- b) Flammable goods, yaitu jenis barang yang mudah terbakar. Baik itu barang padat, cair, atau gas, seperti oksigen.
- c) Wet freight, yaitu cairan atau benda padat bercampur cairan yang harus dimuat dalam kontainer khusus. Misalnya, daging segar, telur, dan makanan lainnya
- d) Perishable goods, yaitu barang yang mudah hancur atau membusuk, sehingga butuh pengawet untuk membuatnya lebih tahan lama. Contohnya, pengiriman buah, bunga, atau tanaman lainnya.
- e) Dangerous when wet, yaitu barang yang mudah meledak jika dalam kondisi lembab atau basah. Contohnya, karbit.
- f) Live animal, yaitu binatang hidup yang diangkut lewat jalur udara. Misalnya, ayam, kucing, anjing, monyet, hingga ikan hias.
- g) Human remains, yaitu pengangkutan orang yang telah meninggal. Baik berupa jenazah utuh atau yang dikremasi menjadi abu. Irritant material, yaitu benda yang dapat merangsang benda-benda lainnya, seperti alkohol, spiritus, atau gas lainnya.
- h) Magnetized material, yaitu benda yang mengandung unsur magnet, seperti kompor.

- i) Oxidizing material, yaitu benda yang mudah terbakar ketika bereaksi dengan oksigen. Contohnya, zat pemutih, peroksida, dll.
- j) Fragile goods, yaitu benda yang mudah pecah atau hancur, sehingga tidak boleh dibanting. Contohnya, gelas kaca, piring keramik, porselen, dll.
- k) Poisonous substances, yaitu benda-benda yang mengandung racun, seperti sianida. Pengiriman jenis barang ini harus dilengkapi surat izin khusus dari pihak yang berwenang.
- l) Radioactive material, yaitu barang yang terdapat zat radioaktif di dalamnya, seperti lampu fluorescent.
- m) Valuable goods, yaitu barang-barang berharga atau bernilai tinggi, seperti perhiasan emas, berlian, atau dokumen berharga.

Setiap jenis cargo memiliki fungsi dan kelebihan tersendiri. Jadi jika sering mengirimkan barang, kamu sebaiknya menggunakan jasa cargo yang sudah terpercaya. Selain itu, kamu juga harus memilih jasa yang menyediakan fasilitas tracking untuk mengawasi, melacak, sekaligus memudahkan pengiriman barang dalam satu langkah. Setiap jasa ekspedisi terpercaya pasti menyediakan fasilitas pelacakan secara online dan bisa diakses 24 jam, jadi jika ada masalah selama pengiriman, kamu bisa segera

mengetahuinya. Kamu pun bisa lebih hemat waktu dan tenaga, sehingga bisa lebih fokus mengembangkan bisnis.

B. Pihak – Pihak Terkait Dalam Pengiriman Cargo

Ada tiga pihak utama yang terkait dengan pengiriman kargo, yaitu :

1. Pihak pengirim (shipper)

Shipper bisa berupa perorangan, badan usaha, dilakukan secara langsung tanpa perantara, atau melalui jasa ekspedisi muatan kapal laut atau ekspedisi muatan pesawat udara

2. Pihak pengangkut (carrier)

Carrier bisa berupa cargo sales airline, cargo sales agent, airline / air charter yang juga berfungsi sebagai pengangkut kargo.

3. Pihak penerima (consignee)

Consignee bisa berupa perorangan, badan usaha maupun dalam bentuk cargo agent.

Seperti itulah penanganan proses cargo barang mulai dari cargo handling dan pihak pihak yang terlibat di dalamnya.

C. Bongkar Muat

1. Pengertian Bongkar Muat

Bongkar muat merupakan kegiatan memuat ataupun membongkar suatu muatan dari dermaga, tongkang, truk ke dalam palka atau geladak kapal. Menggunakan derek dan katrol kapal maupun darat, barang dipindahkan dari dan ke atas kapal. Kegiatan bongkar muat merupakan kegiatan membongkar barang dari atas kapal dengan menggunakan crane dan sling kapal ke daratan terdekat di tepi kapal disebut dermaga. Setelah itu dari dermaga dengan menggunakan lori, forklift, dimasukkan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh syahbandar pelabuhan. Sedangkan penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan bongkar muat yang melakukan kegiatan (stevedoring, cargodoring, receiving/delivery) dengan menggunakan tenaga kerja bongkar muat dan peralatannya.

- a) Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga, truk, tongkang atau sebaliknya dari memuat dari dermaga ke kapal. Disusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.
- b) Cargodoring merupakan pekerjaan melepaskan barang dari tali di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan.

Setelah itu disusun di gudang atau lapangan penumpukan barang.

- c) Receiving/delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan di gudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan hingga tersusun di atas kendaraan di pintu gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Perusahaan Bongkar Muat (PBM), menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 tahun 2002 adalah suatu badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang. Tenaga kerja bongkar muat (TKBM) merupakan semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat, orang yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan.

2. Kewajiban, Tugas, dan Tanggung Jawab Jasa Bongkar Muat

Saat melakukan pelayanannya, perusahaan bongkar muat memiliki kewajiban, tugas dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan.

- a) Kewajiban

Selama melakukan usahanya, penyedia jasa untuk bongkar muat memiliki kewajiban yang harus dipenuhi. Berikut beberapa kewajibannya:

- (1) Melaksanakan ketentuan yang sudah ditetapkan dalam izin usaha dan kebijaksanaan umum pemerintah di bidang penyelenggaraan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal.
- (2) Memenuhi batasan minimal kecepatan bongkar muat yang sudah ditetapkan pada setiap pelabuhan
- (3) Mengenakan/memberlakukan tarif yang berlaku sesuai peraturan
- (4) Meningkatkan keterampilan kerja.
- (5) Bertanggung jawab kepada barang yang berada di bawah pengawasannya.
- (6) Perusahaan bongkar muat bertanggung jawab kepada kerusakan alat bongkar muat (gear) kapal. Kerusakan yang disebabkan oleh kesalahan, kelalaian orang-orang yang bekerja di bawah pengawasannya.
- (7) Membuat laporan kegiatan usaha kepada

- Administrator pelabuhan setempat dengan membuat berupa laporan harian, bulanan, dan tahunan.
- Direktur Jenderal Perhubungan Laut, lebih tepatnya Kepala Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kakanwilhubla setempat dengan membuat berupa laporan bulanan dan tahunan.

(8) Menaati segala peraturan perundangan yang berlaku

3. Tugas dan Tanggung Jawab

Penyedia jasa harus bekerja sama dengan berbagai pihak, mulai dari perusahaan pelayaran, penyedia tenaga buruh, PT Pelabuhan Indonesia, pemilik barang, EMKL, dan sebagainya. Setiap pihak memiliki tugas dan tanggung jawabnya masing-masing dan penyedia jasa memiliki tanggung jawab sebagai berikut:

- a) Kelancaran kegiatan bongkar muat.
- b) Keselamatan penerimaan dan penyerahan barang.
- c) Kebenaran laporan yang disampaikan
- d) Mengatur peralatan dan tenaga kerja bongkar muat sesuai dengan kebutuhan

D. Tahapan Bongkar Muat di Pelabuhan

Tahapan bongkar muat terdiri dari persiapan kapal dan pelabuhan, pemberitahuan kedatangan kapal, pemeriksaan dokumen, pemeriksaan fisik, bongkar muat barang, penimbunan barang, dan penyerahan barang. Berikut adalah penjelasan lebih detail mengenai masing-masing tahapan bongkar muat tersebut:

1. Persiapan kapal dan pelabuhan

Persiapan kapal meliputi pembersihan kapal dari sampah dan kotoran, pengecekan ketersediaan alat bongkar muat, dan persiapan awak kapal. Sementara persiapan pelabuhan meliputi pengecekan ketersediaan alat bongkar muat di pelabuhan dan persiapan petugas bongkar muat.

2. Pemberitahuan kedatangan kapal

Pemberitahuan kedatangan kapal dilakukan oleh agen kapal kepada otoritas pelabuhan. Pemberitahuan ini harus dilakukan minimal 24 jam sebelum kedatangan kapal.

3. Pemeriksaan dokumen

Pemeriksaan dokumen dilakukan oleh petugas keamanan pelabuhan untuk memastikan kelengkapan dokumen kapal dan barang yang akan dibongkar. Dokumen yang diperiksa antara lain Surat Keterangan Muatan (SKM), Bill of Lading (B/L), dan Packing List.

4. Pemeriksaan fisik

Pemeriksaan fisik dilakukan oleh petugas bongkar muat untuk memastikan kondisi barang yang akan dibongkar. Barang yang rusak atau cacat harus segera dilaporkan kepada pihak terkait.

5. Bongkar muat barang

Bongkar muat barang dilakukan oleh petugas bongkar muat dengan menggunakan alat bongkar muat yang tersedia di pelabuhan. Barang yang dibongkar harus ditempatkan di tempat yang telah ditentukan.

6. Penimbunan barang

Penimbunan barang dilakukan oleh petugas bongkar muat untuk memastikan keamanan dan kelancaran proses bongkar muat di pelabuhan. Barang yang ditimbun harus ditempatkan di tempat yang aman dan sesuai dengan jenis barangnya.

7. Penyerahan barang

Penyerahan barang dilakukan oleh petugas bongkar muat kepada pihak yang berwenang untuk mengambil alih barang tersebut. Barang yang diserahkan harus sesuai dengan dokumen yang ada.

E. Dokumen-dokumen yang Diperlukan saat Bongkar Muat

Dokumen-dokumen yang diperlukan saat bongkar muat di pelabuhan dapat dibagi menjadi tiga kelompok, yaitu dokumen pemuatan, dokumen pembongkaran, dan dokumen in/out clearance.

1. Dokumen pemuatan adalah dokumen-dokumen yang berkaitan dengan proses pemuatan barang ekspor ke kapal yang terdiri dari:
 - a) Shipping instruction: perintah pengapalan barang dari shipper kepada agen perwakilan kapal.
 - b) Bill of lading (B/L): bukti tanda terima barang dan dokumen pengapalan yang dikeluarkan oleh agen perwakilan kapal.
 - c) Cargo list: daftar semua barang yang akan dimuat ke kapal.
 - d) Tally sheet muat: bukti pemuatan barang yang dicatat oleh PBM.
 - e) Outturn report: daftar semua barang dengan mencatat jumlah colli dan kondisi barang pada saat dimuat.
 - f) Special cargo list: daftar semua barang khusus yang dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga, dan lain-lain.

2. Sementara dokumen pembongkaran adalah dokumen-dokumen yang berkaitan dengan proses pembongkaran barang impor dari kapal. Dokumen-dokumen ini antara lain:
- a) Manifest: keterangan rinci dari barang yang diangkut oleh kapal.
 - b) Bill of lading (B/L): bukti tanda terima barang dan dokumen pengapalan yang dikeluarkan oleh pemilik kapal atau perwakilannya.
 - c) Loading list: daftar barang yang akan dibongkar dari kapal.
 - d) Delivery order (D.O.): dokumen yang dikeluarkan oleh agen perwakilan kapal sebagai bukti bahwa consignee berhak menerima barang.
 - e) Surat jalan: dokumen yang dikeluarkan oleh bea cukai sebagai bukti bahwa barang telah diperiksa dan disetujui untuk dikeluarkan dari pelabuhan.
 - f) Tally sheet bongkar: bukti pembongkaran barang yang dicatat oleh PBM.
 - g) Outturn report: daftar semua barang dengan mencatat jumlah colli dan kondisi barang pada saat dibongkar.
 - h) Cargo damage report: laporan kerusakan atau kehilangan barang yang terjadi selama proses bongkar muat.

3. Jenis dokumen yang terakhir diperlukan adalah
- a) dokumen in/out clearance, yaitu dokumen-dokumen yang diperlukan untuk mendapatkan izin sandar dan berangkat kapal di pelabuhan:
 - b) Pemberitahuan keagenan kapal asing (PKKA): dokumen yang dikeluarkan oleh agen perwakilan kapal untuk memberitahukan kedatangan kapal asing ke pelabuhan.
 - c) Permohonan pelayaran kapal dan barang (PPKB): dokumen yang dikeluarkan oleh agen perwakilan kapal untuk meminta izin sandar dan berangkat kapal di pelabuhan.
 - d) Rencana kedatangan sarana pengangkut (RKSP): dokumen yang berisi informasi tentang jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal di pelabuhan.
 - e) Memorandum pemeriksaan dokumen kapal: dokumen yang berisi hasil pemeriksaan dokumen-dokumen kapal oleh otoritas pelabuhan.
 - f) Letter of appointment: dokumen yang menunjukkan bahwa agen perwakilan kapal ditunjuk oleh pemilik kapal untuk mewakili kepentingan kapal di pelabuhan.

- g) Master cable: dokumen yang berisi informasi tentang nama kapal, bendera, nama nakhoda, jumlah awak, muatan, tujuan, dan lain-lain.
- h) International ship security certificate (ISSC): dokumen yang menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi standar keamanan internasional.
- i) Ship particulars: dokumen yang berisi informasi tentang spesifikasi teknis kapal seperti panjang, lebar, sarat air, tonase, mesin, dan lain-lain.
- j) Crew list: dokumen yang berisi informasi tentang nama, kewarganegaraan, jabatan, dan lain-lain dari awak kapal.
- k) Cargo manifest: dokumen yang berisi informasi tentang jenis, jumlah, berat, volume, merk, nomor, dan lain-lain dari barang yang diangkut oleh kapal.
- l) Sailing declaration: dokumen yang dikeluarkan oleh karantina sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi syarat kesehatan dan sanitasi untuk berlayar.

F. Peralatan yang Diperlukan saat Bongkar Muat

Alat-alat berat di pelabuhan sangat penting dalam memindahkan barang dari kapal ke darat atau sebaliknya. Menurut DJCranes, beberapa alat berat yang umum digunakan di pelabuhan antara lain Quay Container Crane (QCC), Ship-loader,

Ship-unloader, Container Reach Stacker, Empty Container Stacker, Container Spreader, Floating Crane dan Rubber Tyred Container Gantry Crane (RTG).

1. Quay Container Crane (QCC) atau Ship-to-Shore Crane (STS) adalah alat berat yang digunakan untuk memindahkan kontainer dari kapal ke darat atau sebaliknya. QCC biasanya memiliki kapasitas angkut yang besar dan dapat mengangkat beberapa kontainer sekaligus.
2. Ship-loader dan Ship-unloader adalah alat berat yang digunakan untuk memuat dan membongkar barang dari kapal ke darat atau sebaliknya. Ship-loader digunakan untuk memuat barang ke dalam kapal sedangkan Ship-unloader digunakan untuk membongkar barang dari kapal.
3. Container Reach Stacker adalah alat berat yang digunakan untuk memindahkan kontainer dari satu tempat ke tempat lain di pelabuhan. Alat ini biasanya digunakan untuk memindahkan kontainer dari kapal ke tempat penyimpanan atau sebaliknya.
4. Empty Container Stacker adalah alat berat yang digunakan untuk menumpuk kontainer kosong di pelabuhan. Alat ini biasanya digunakan untuk menumpuk kontainer kosong di tempat penyimpanan.

5. Container Spreader adalah alat berat yang digunakan untuk mengangkat dan memindahkan kontainer dari satu tempat ke tempat lain di pelabuhan. Alat ini biasanya dipasang pada Quay Container Crane atau Rubber Tyred Container Gantry Crane (RTG).
6. Floating Crane adalah alat berat yang digunakan untuk memindahkan barang dari kapal ke darat atau sebaliknya di pelabuhan yang tidak memiliki dermaga tetap. Floating Crane biasanya memiliki kapasitas angkut yang lebih kecil dibandingkan dengan Quay Container Crane.
7. Rubber Tyred Container Gantry Crane (RTG) adalah alat berat yang digunakan untuk memindahkan kontainer dari satu tempat ke tempat lain di pelabuhan. RTG biasanya digunakan untuk memindahkan kontainer dari kapal ke tempat penyimpanan atau sebaliknya.

BAB X

PENGANGKUTAN DAN ANGKUTAN DALAM PERSPEKTIF PERUNDANG- UNDANGAN

A. Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan

Kata “pengangkutan” berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti mengangkat dan membawa. Dalam kamus hukum tercantum bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Pengangkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Terdapat beberapa pendapat mengenai pengertian pengangkutan dari para sarjana, diantaranya:

a) Menurut Lestari Ningrum, pengangkutan adalah rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (embargo) ke tempat tujuan (disembarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan tersebut meliputi kegiatan:

(1) Dalam arti luas

- Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut.
- Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan.\
- Menurunkan penumpang atau membongkar barang ditempat tujuan.

(2) Dalam arti sempit

Kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun/ terminal/ pelabuhan/ bandara tempat tujuan.

b) Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang

dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.²⁵

- c) Menurut A. Abdurrachman, yang dimaksud dengan pengangkutan pada umumnya adalah pengangkutan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain, alat-alat fisik yang digunakan untuk pengangkutan semacam itu termasuk kendaraan dan lain-lain.

Berdasarkan pendapat para sarjana tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan sarana angkut dari suatu tempat tertentu ke tempat tujuan tertentu dengan imbalan jasa dari pengirim atau penumpang sebagai harga dari pengangkutan tersebut.

2. Subyek dan Obyek Hukum dalam Pengangkutan

Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, antara lain:

- a) Pengangkut

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Dapat berstatus Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), ataupun perorangan yang berusaha di bidang jasa pengangkutan.

b) Pengirim (Consigner,Shipper)

Pengirim adalah pihak yang mengingatkan diri pada perjanjian pengangkutan untuk dapat membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut. Pengirim yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang ditetapkan dalam jangka waktu yang ditetapkan, dikenakan biaya penyimpanan barang. Apabila ada keterlambatan pemberangkatan oleh pengangkut, pengangkut wajib membayar ganti rugi sejumlah biaya angkut yang telah dibayar oleh pengirim

c) Penumpang (Passanger)

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang/badan hukum pengguna jasa angkutan, baik darat, laut, maupun udara.

d) Ekspediter

Ekspediter adalah orang/badan hukum yang pekerjaannya mencari pengangkut barang di darat atau di perairan untuk kepentingan pengirim. Ekspediter mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang berlaku guna memasukkan dan/atau mengeluarkan barang dari alat angkut atau gudang stasiun, pelabuhan atau bandara.

e) Agen Perjalanan (Travel Agent)

Agen perjalanan adalah pihak yang mencari penumpang bagi pengangkut. Agen perjalanan ini bertindak atas nama pengangkut dan menyediakan fasilitas angkutan kepada penumpang dengan cara menjual tiket/karcis kepada penumpang dan penumpang membayar biaya angkutan yang kemudian oleh agen perjalanan disetorkan kepada pengangkut dan pihak agen perjalanan mendapat provisi dari pihak pengangkut. Hubungan hukum yang terjadi adalah pemberian kuasa keagenan (contract of representative agency).

f) Perusahaan Muat Bongkar (Stevedoring)

Perusahaan muat bongkar adalah perusahaan yang menjalankan bisnis bidang jasa pemuatan barang ke

kapal (loading) dan pembongkaran barang dari kapal (unloading). Perusahaan ini merupakan perusahaan yang berdiri sendiri atau dapat juga merupakan bagian dari perusahaan pengangkut.

Apabila perusahaan muat bongkar merupakan bagian dari perusahaan pengangkut, dari segi hukum pengangkutan, perbuatan muat bongkar adalah perbuatan pengangkut dalam penyelenggaraan pengangkutan dan segala perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pengusaha muat bongkar dan pekerjanya merupakan tanggung jawab pengangkut.

Apabila perusahaan muat bongkar merupakan perusahaan yang berdiri sendiri, perbuatannya dapat sebagai pelaksanaan pemberian kuasa dari pengirim dalam hal pemuatan atau pelaksanaan pemberian kuasa dari penerima dalam hal pembongkaran.

g) Perusahaan Pergudangan (Warehousing)

Perusahaan pergudangan adalah perusahaan yang bergerak di bidang bisnis jasa penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan selama barang yang bersangkutan menunggu pemuatan ke dalam kapal atau menunggu pengeluarannya dari gudang

pelabuhan yang berada di bawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai. Ada tiga macam gudang, yaitu:

(1) Gudang bebas adalah gudang penyimpanan/penimbunan barang yang sudah bebas dari segala kewajiban dan pemeriksaan Dinas Bea dan Cukai.

(2) Gudang entrepot adalah gudang penyimpanan/penimbunan barang yang belum diketahui status dan tujuannya serta berada di bawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai karena tidak dipenuhinya kewajiban oleh importirnya.

(3) Gudang pabean adalah gudang penyimpanan/penimbunan barang yang baru saja diturunkan dari kapal atau yang segera akan dimuat ke kapal

h) Penerima (Consignee)

Penerima adalah pengirim yang dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Dapat berupa pembeli/importir atau pihak yang memperoleh kuasa atau pengirim. Sedangkan objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, yaitu terpenuhinya hak dan kewajiban pihak-pihak secara benar, adil, dan bermanfaat. Objek hukum pengangkutan terdiri atas:

(1) Barang Muatan (Cargo)

Barang muatan yang dimaksud adalah barang yang sah dan dilindungi oleh undang-undang, yaitu:

- Barang sandang
- Barang pangan
- Barang rumah tangga
- Barang pendidikan
- Barang pembangunan
- Hewan

(2) Alat Pengangkut

Sebagai pengusaha yang menjalankan perusahaan angkutan, pengangkut memiliki alat pengangkut sendiri atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkut terdiri dari:

- Kereta Api

Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel. menurut kegunaannya, kereta api digolongkan menjadi dua, yaitu:

- ✓ Kereta api barang yang digunakan khusus untuk mengangkut barang.

- ✓ Kereta api penumpang yang digunakan khusus untuk mengangkut penumpang.
- Kendaraan Umum

Kendaraan umum adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu dan dipungut bayaran bagi yang menggunakan fasilitas ini. Kendaraan umum wajib dilakukan pendaftaran, tujuannya adalah untuk:

 - ✓ Mengumpulkan data yang dapat digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian kendaraan yang dioperasikan di Indonesia.
 - ✓ Mempermudah penyidikan pelanggaran atau kejahatan yang menyangkut kendaraan yang bersangkutan serta dalam rangka perencanaan, rekayasa, dan manajemen lalu lintas dan angkutan jalan.
 - ✓ Memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional.
- Kapal Niaga

Kapal niaga adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun, yang digerakkan dengan tenaga

mekanik, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis. Beberapa jenis kapal niaga, yaitu:

- ✓ Kapal yang digerakkan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai penggerak mesin (kapal motor, kapal uap).
- ✓ Kapal yang berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di permukaan air atau di atas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh kecepatan dan/atau rancang bangun kapal itu sendiri (jet foil).
- ✓ Kapal penumpang (passanger ship) adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang. Kapal ini terdiri dari beberapa geladak dan tiap geladak terdiri dari kamar-kamar penumpang berbagai kelas, seperti Kapal Kambuna dan Kerinci.
- ✓ Kapal barang penumpang (cargo-passanger ship) adalah kapal yang dibangun untuk mengangkut barang dan penumpang bersama-sama. Kapal ini terdiri dari beberapa geladak untuk barang dan kamar untuk penumpang.

- ✓ Kapal barang dengan akomodasi penumpang terbatas, yaitu kapal barang biasa, tetapi diizinkan membawa penumpang dalam jumlah terbatas, yaitu maksimum dua belas orang yang ditempatkan dalam kamar, bukan di geladak (dek).
- Pesawat Udara

Pesawat udara niaga adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara, digunakan untuk umum dan dipungut bayaran. Pesawat udara niaga yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran. Pesawat udara sipil yang dapat memperoleh tanda pendaftaran Indonesia adalah pesawat udara yang tidak didaftarkan di negara lain dan memenuhi salah satu ketentuan sebagai berikut:

 - ✓ Dimiliki oleh warga negara Indonesia atau oleh badan hukum Indonesia.
 - ✓ Dimiliki oleh warga negara asing/badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan

suatu perjanjian sewa beli, sewa guna usaha, ataubentuk perjanjian lainnya.

- ✓ Dimiliki oleh instansi pemerintah.
- ✓ Dimiliki oleh lembaga tertentu yang diizinkan pemerintah.

Tanda kebangsaan pesawat udara wajib dimiliki setelah mempunyai tanda pendaftaran pesawat udara. Pesawat udara yang telah didaftarkan dan mempunyai tanda kebangsaan dapat dibebani hipotik, pengembannya harus didaftarkan, dan ketentuan yang berlaku baginya adalah Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata).

B. Asas-Asas Hukum Pengangkutan

Dalam setiap undang-undang yang dibuat, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip yang mendasari diterbitkannya undang-undang tersebut. Asas-asas hukum merupakan pondasi suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Mertokusumo menyatakan bahwa asas hukum bukan merupakan hukum konkrit, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan yang konkrit yang terdapat dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan

hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan konkrit tersebut. Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum. Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata. Berikut uraian kedua asas hukum pengangkutan tersebut.

1. Asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (penguasa). Asas bersifat publik terdiri atas:
 - a) Asas manfaat yaitu bahwa setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan peri kehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara
 - b) Usaha bersama dan kekeluargaan yaitu bahwa setiap penyelenggaraan usaha pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.

2. Asas adil dan merata yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.
 - a) Asas keseimbangan yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.
 - b) Asas kepentingan umum yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.
3. Asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas bersifat perdata terdiri atas:
 - a) Asas konsensual yaitu bahwa perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau

sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen pengangkutan

- b) Asas koordinatif yaitu bahwa pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walalupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang/pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.
- c) Asas campuran yaitu bahwa pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberi kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.
- d) Asas tanpa hak retensi yaitu bahwa pengangkut tidak menggunakan hak retensi (hak menahan barang). Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.
- e) Asas pembuktian dengan dokumen yaitu bahwa setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen

angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa tiket karcis penumpang.

Berdasarkan pada asas-asas yang ada dalam hukum pengangkutan, maka ada hubungan timbal balik antara pengangkut dan pengirim, yaitu hubungan hak dan kewajiban. Sebagai pihak perantara sampainya barang kepada penerima, maka pengangkut memiliki tanggung jawab tertentu terhadap sesuatu (barang atau orang) yang dipercayakan kepada pengirim untuk disampaikan kepada penerima. Diharapkan calon dan pengusaha pengangkutan mempunyai kesadaran dalam memperjuangkan berlakunya asas-asas dalam pengangkutan ini, sehingga dunia usaha pengangkutan nasional di Indonesia dapat berjalan baik, seimbang antara pengusaha, masyarakat, dan pemerintah, serta saling menguntungkan, masyarakat memberikan penghasilan bagi pengusaha, pengusaha memberikan fasilitas yang aman dan lancar, dan pemerintah mendapatkan penghasilan dari pajak pengusaha.

C. Dokumen Angkutan

Dalam pengadaan perjanjian pengangkutan tidak ada peraturan perundangan yang mensyaratkan adanya suatu bentuk

tertentu, sehingga perjanjian pengangkutan dapat dibuat dalam bentuk tertulis atau lisan, asal diantara para pihak terdapat persetujuan kehendak. Sekalipun demikian dalam praktik perjanjian pengangkutan selalu dibuat dalam bentuk tertulis, yaitu dokumen angkutan, atau juga biasa disebut surat angkutan. Dalam Pasal 90 KUHD ditentukan bahwa dokumen/surat angkutan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau nakhoda. Sebetulnya tanpa dokumen/surat angkutan, apabila tercapai persetujuan kehendak antara kedua belah pihak perjanjian telah ada, sehingga dokumen/surat angkutan hanya merupakan surat bukti belaka mengenai perjanjian angkutan.

Dokumen/surat angkutan dinyatakan telah mengikat bukan hanya ketika dokumen/surat angkutan tersebut telah ditandatangani pengirim atau ekspediter, melainkan juga ketika pengangkut/nakhoda telah menerima barang angkutan beserta dokumen/surat angkutan tersebut. Dalam praktik, dokumen angkutan yang biasa ada secara umum baik dalam pengangkutan laut, darat, maupun udara ada tiga macam, antara lain:

1. Tiket penumpang, untuk pengangkutan orang.
2. Tiket bagasi, untuk pengangkutan bagasi.
3. Surat muatan, untuk pengangkutan barang.

D. Angkutan Jalan

1. Kendaraan Angkutan

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) pada Pasal 137 Ayat (2) ditentukan bahwa angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor masih terbagi lagi, sebagai berikut:

a) Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 47 Ayat (2), kendaraan bermotor terbagi atas:

(1) Sepeda motor

Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

(2) Mobil penumpang

Mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk

maksimal delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 kilogram.

(3) Mobil bus

Mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 kilogram.

(4) Mobil barang

Mobil barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.

(5) Kendaraan khusus

Kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain:

1. Kendaraan bermotor Tentara Nasional Indonesia.
2. Kendaraan bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia.
3. Alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane.
4. Kendaraan khusus penyandang cacat.

b) Kendaraan tidak Bermotor

Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.

(1) Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum
Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

(2) Angkutan Umum Dalam Trayek

Jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 huruf a terdiri atas:

- Angkutan lintas batas negara;
- Angkutan antarkota antarprovinsi;
- Angkutan antarkota dalam provinsi;
- Angkutan perkotaan; atau
- Angkutan perdesaan.

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus memenuhi kriteria:

- Memiliki rute tetap dan teratur;
- Terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal

untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara; dan

- Menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaantempat yang ditentukan sebagaimana dimaksud di atas dapat berupa:

- ✓ Terminal;
- ✓ halte; dan/atau
- ✓ rambu pemberhentian kendaraan bermotor umum.

Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan angkutan orang dalam Trayek meliputi:

- Mobil penumpang umum; dan/atau
- Mobil bus umum.

(3) Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek terdiri atas:

- Angkutan orang dengan menggunakan taksi merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan. Taksi diklasifikasikan menjadi:
 - ✓ reguler; dan
 - ✓ eksekutif.

Sistem pembayaran pada pelayanan angkutan orang dengan menggunakan taksi dilakukan berdasarkan argometer yang dilengkapi dengan alat pencetak bukti pembayaran.

- Angkutan orang dengan tujuan tertentu merupakan angkutan yang melayani paling sedikit meliputi antar jemput, keperluan sosial, atau karyawan. Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan angkutan orang dengan tujuan tertentu paling sedikit:
 - ✓ Mobil penumpang umum; atau
 - ✓ Mobil bus umum.

(4) Angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan

(5) Angkutan orang di kawasan tertentu.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim 2005, *Manajemen Transportasi*. Jakarta, Gramedia
- Abdurrachman, *Ensiklopedia Ekonomi-Kuangan-Perdagangan*, Inggris-Indonesia, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1982), hlm. 1113.
- Hudi Asrori S., H.M., *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara*, (Yogyakarta: Kreasi Wacana, 2010), hlm. 41.
- Justin Paul, Rajiv Aserkar., (2008). *Export Import Management*. 00. Oxford University Press. New Delhi. ISBN: 9780195694581.
- Mertokusumo, Sudikno, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, (Yogyakarta: Liberty, 2003), hlm. 34.
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2013), hlm. 12
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1991), hlm. 19.
- Nelson, Dr. Carl A. (2009). *Import Export How to Take Your Business Across Border*. Mc Graw-hill Companies. ISBN: 9780071482554. Hakim. (2008). "Asuransi Laut".

- Ningrum, Lestari, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, (Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2004), hlm. 134.
- Regional Director Guest Service. 2002 Aviation Terminology
Kuala Lumpur : Air Asia Academy
- Sari, E. K., & Simangunsong, A. (2007). *Hukum Dalam Ekonomi*. Jakarta: PT. Gramedia Widiasarana. Sinyal, J. (n.d.). "Shipping".
- Subekti, R., & Tjitrosudibio, R. (1997). *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*. Jakarta: PT. Pradnya Paramita.
- Usman Adji, Sution, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1991), hlm. 16.
- Warpani, Suwardjoko P. (2002) *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Penerbit ITB. Bandung.
- Widagdo, Setiawan, *Kamus Hukum*, (Jakarta: PT. Prestasi Pustaka, 2012), hlm. 413.
- Yoeti, Oka A 1996. *Pengantar Ilmu Pariwisata* Bandung, Angkasa

TENTANG PENULIS



Dr. Soesi Idayanti SH, MH, Lahir di Tegal 27 Agustus 1964, Menyelesaikan jenjang Sarjana Jurusan Hukum Perdata Dagang di Universitas Diponegoro tahun 1990. Memperoleh Gelar Magister di Universitas Jenderal Soedirman Purwokerto dalam bidang Hukum Bisnis pada tahun 2004. Memperoleh Gelar Doktor di Universitas Sebelas Maret Surakarta pada Tahun 2020. Saat ini mengabdikan sebagai dosen tetap di Universitas Pancasakti Tegal, mengajar di Fakultas Hukum dan Program Magister Ilmu Hukum. Saat ini Mata Kuliah yang diajarkan adalah : Hukum Transportasi, Hukum Bisnis, Hukum, Sosiologi Hukum, Hukum Perusahaan, Hukum Asuransi, Hukum dan Globalisasi. *“Tidak ada yang sia-sia dalam belajar karena ilmu akan bermanfaat pada waktunya.”*