

**TANGGUNG JAWAB PEMILIK KENDARAAN MODIFIKASI
MESIN PENGGILING PADI ATAS MENINGGALNYA KORBAN
KECELAKAAN DITINJAU DARI UNDANG-
UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

Oleh:

Reyno Rusdiantmono

Fakultas Hukum Universitas Surabaya

Rusdiatmono@gmail.com

Abstrak—Yang berjalan di atas rel kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan umum wajib uji. Pengujian tersebut meliputi uji tipe; dan uji berkala sebagaimana Pasal 49 UULLAJ. Pengujian kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji atau memeriksa kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus untuk mewujudkan adanya pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan layak jalan. (Daniel, Studi Tentang Pelayanan dan Pengujian Kelayakan Kendaraan Bermotor di UPT. Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Samarinda, eJournal Administrasi Negara, 2013). Pelayanan pengujian kendaraan bermotor ini juga merupakan salah satu obyek retribusi jasa umum. Jasa umum adalah suatu pelayanan yang diberikan oleh pemerintah baik pusat maupun daerah yang bertujuan untuk kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh pribadi maupun badan. Uji tipe wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.

Kata Kunci : Pengangkutan, Kendaraan Bermotor, Lalu Lintas

Abstract—Motorized vehicles are any vehicles that are driven by mechanical equipment in the form of machines other than vehicles that run on the tracks of motorized vehicles that are operated on public roads required to test. Testing These include type tests; and periodic testing as referred to in Article 49 of UULLAJ. Motorized vehicle testing is a series of activities that test or inspect motorized vehicles, trailer trains, patch trains and special vehicles to realize the fulfillment of technical requirements and roadworthiness. (Daniel, Study of Service and Feasibility Testing of Motorized Vehicles at UPT. Motorized Vehicle Testing of Samarinda City Transportation Agency, eJournal of State Administration, 2013). This motor vehicle testing service is also one of the objects of public service levies public service is a service provided by the government, both central and regional, aimed at public interests and benefits and can be enjoyed by individuals and entities. Type tests must be carried out for every Motorized Vehicle, trailers and patch trains, which are imported, manufactured and / or assembled domestically, as well as modifications to Motorized Vehicles that cause type changes.

Keyword : transportation, Motorized Vechicle, Traffic

A. PENDAHULUAN

Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat UULLAJ) adalah “seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu

lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel”. Jalan diperuntukan bagi lalu lintas umum khususnya bagi kendaraan bermotor menurut Pasal 1 angka 8 UULLAJ adalah “setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel”.

Pengaturan mengenai kendaraan yang melaju di jalan umum tersebut dimaksudkan agar terhindar dari kecelakaan, menurut Pasal 1 angka 24 UULLAJ mendefinisikan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Karena itu kendaraan yang melaju di jalan umum haruslah kendaraan yang benar-benar layak jalan, dan jika kendaraan dimodifikasi, maka harus memenuhi ketentuan sebagaimana Pasal 52 UULLAJ menentukan:

- (1) Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut.
- (2) Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui.
- (3) Setiap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang.
- (4) Bagi Kendaraan Bermotor yang telah diuji tipe ulang sebagaimana dimaksud pada ayat (3), harus dilakukan registrasi dan identifikasi ulang.

Kecelakaan yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda sering terjadi disebabkan oleh kendaraan modifikasi, namun dilakukan tanpa melalui uji tipe ulang atas modifikasi kendaraan tersebut, sehingga membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui dan timbulnya korban.

Kendaraan bermotor modifisikan dan tidak dilakukan uji tipe ulang mengakibatkan timbulnya kecelakaan terjadi di Tulungagung, di mana banyak dijumpai kendaraan yang awalnya untuk kegiatan usaha penggilingan padi (huller) keliling, yang oleh masyarakat setempat disebut dengan “Edet suara mesin disel bermunyi Det-Det-Det”, yang merupakan mobil hasil rakitan masyarakat setempat berasal dari “rangka sebuah mobil, garden dan setir, hanya bagian mesin yang diganti dengan mesin disel silinder tunggal, namun bervolume besar. Kendaraan modifikasi Edet saat ini difungsikan sebagai angkutan barang, padahal keberadaan kendaraan edet adalah illegal dikutip dari Harian Surya 8 Juni 2019 hlm. 5.

Kendaraan edet yang melaju di jalan umum tersebut mengalami kecelakaan di jalan Kecamatan Godang Tulungagung, ketika itu edet dengan muatan bambu melaju dengan

kencangnya dan tidak terkontrol mengakibatkan 3 (tiga) orang meninggal dunia setelah terlindas roda edet masing-masing Kristin Pusla Lingga usia 27 tahun, titis usia 6 tahun dan Vania usia 6 tahun dikutip dari Harian Surya 8 Juni 2019 hlm. 5.

Edet sebagai kendaraan modifikasi yang tidak terdaftar karena tidak memenuhi persyaratan konstruksi dan material dan tidak dilakukan uji tipe ulang. Dikaitkan dengan ketentuan Pasal 188 UULLAJ, bahwa Perusahaan Angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Pasal 189 UULLAJ menentukan bahwa Perusahaan Angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya". Kemudian Pasal 192 ayat (1) UULLAJ menentukan: "Perusahaan Angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang".

B. METODE PENELITIAN

Penulisan Jurnal ini menggunakan tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum atau penelitian normatif, yaitu penelitian yang pembahasannya didasarkan pada peraturan perundang-undangan atau norma-norma hukum yang berlaku dan mempunyai kekuatan mengikat untuk dilaksanakan sesuai dengan materi pembahasannya.

Pendekatan-pendekatan yang digunakan di dalam penelitian ini dikutip dari Peter Mahmud Marzuki (2011, hlm. 93) yaitu pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) serta pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan peraturan perundang-undangan atau *Statute approach* yaitu pendekatan yang dilakukan dengan mengidentifikasi serta membahas peraturan perundang-undangan yang berlaku berkaitan dengan materi yang dibahas. Sedangkan pendekatan secara *conceptual approach* yaitu suatu pendekatan dengan cara mengutip pendapat para sarjana sebagai landasan pendukung pendekatan peraturan perundang-undangan. Pendekatan kasus (*case approach*), dengan menganalisis kasus yang telah diputus dan putusannya telah mempunyai kekuatan hukum tetap.

Bahan hukum yang dipakai dalam penulisan skripsi ini terdiri dari:

- 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang bersifat mengikat dalam hal ini KUH Perdata, UULLAJ, dan peraturan lain yang berkaitan dengan materi yang dibahas.

- 2) Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis serta memahaminya yaitu literatur maupun karya ilmiah para sarjana.

Langkah pengumpulan bahan hukum dalam tulisan ini adalah melalui studi kepustakaan, yaitu diawali dengan inventarisasi semua bahan hukum yang terkait dengan pokok permasalahan, kemudian diadakan klasifikasi bahan hukum yang terkait dan selanjutnya bahan hukum tersebut disusun dengan sistematisasi untuk lebih mudah membaca dan mempelajarinya.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Pengertian kendaraan sebagaimana Pasal 1 angka 7 UULLAJ adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor, sedangkan kendaraan bermotor menurut Pasal 1 angka 8 UULLAJ adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor yaitu suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel yang semakin banyak berlalu layang di jalan, menjadikan sering terjadi kecelakaan.

Kendaraan bermotor yang merupakan salah satu komponen sarana transportasi yang sangat penting bagi perkembangan kegiatan perekonomian, sosial dan kebudayaan suatu negara karena kendaraan bermotor ini mempunyai peran sebagai alat pergerakan orang dan/atau barang dari suatu wilayah ke wilayah lain dengan waktu yang relatif singkat, efisien dan efektif. ppid.dephub.go.id/files/datalitbang.

Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan umum wajib uji. Pengujian tersebut meliputi uji tipe; dan uji berkala sebagaimana Pasal 49 UULLAJ.

Pengujian kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji atau memeriksa kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus untuk mewujudkan adanya pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan layak jalan. (Daniel, Studi Tentang Pelayanan dan Pengujian Kelayakan Kendaraan Bermotor di UPT. Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Samarinda, eJournal Administrasi Negara, 2013). Pelayanan pengujian kendaraan bermotor ini juga merupakan salah satu obyek retribusi jasa umum. Obyek retribusi jasa umum adalah suatu pelayanan yang diberikan oleh pemerintah baik pusat maupun daerah yang bertujuan untuk kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh pribadi maupun badan. (Nurlan Darise, 2006, hlm. 72).

Uji tipe wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe. Uji tipe terdiri atas pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan layak jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap; dan penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya. Uji tipe dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe Pemerintah. Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan unit pelaksana diatur dengan peraturan pemerintah sebagaimana Pasal 50 UULLAJ.

Untuk mencapai tujuan, penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor harus memenuhi persyaratan sebagai berikut unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor wajib dilengkapi dengan fasilitas dan peralatan pengujian; pemilihan jenis, tipe, kapasitas, jumlah dan teknologi fasilitas maupun peralatan pengujian harus dilakukan sesuai kebutuhan; pengujian kendaraan bermotor dilakukan oleh tenaga penguji yang memiliki kompetensi dibidang pengujian kendaraan bermotor; pengujian harus dilakukan sesuai prosedur dan tata cara pengujian berkala kendaraan bermotor; lokasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor harus sesuai dengan persyaratan yang diatur dalam peraturan ini; Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor harus melaksanakan pengujian berkala sesuai akreditasi yang diberikan. Hasil uji berkala kendaraan bermotor harus akurat dan dapat dipertanggung jawabkan; fasilitas dan peralatan pengujian harus dipelihara/dirawat dengan baik secara periodik, sehingga semua fasilitas dan peralatan pengujian selalu dalam kondisi yang layak pakai; peralatan pengujian harus dilakukan kalibrasi secara periodik; kapasitas dan fasilitas peralatan pengujian harus sesuai dengan jumlah, jenis, dan ukuran kendaraan bermotor dan/atau kereta gandengan dan/atau kereta tempelan yang diuji; harus tersedia sistem informasi yang berisi kemudahan

dan kejelasan bagi pemohon pengujian berkala dan terintegrasi secara nasional sebagaimana Pasal 3 Permenhub No. 133 Tahun 2015.

Kendaraan bermotor sebagai moda transportasi darat. Pengangkutan menurut segi bahasa berasal dari kata angkut, yang dijelaskan oleh Abdulkadir Muhammad (2013, hlm. 19) sebagai berikut: “Pengangkutan berasal dari kata angkut yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan”. Definisi pengangkutan sebagaimana tersebut di atas merupakan serangkaian tindakan membawa, memuat atau mengirimkan sesuatu barang dari suatu tempat ke tempat tujuan. Selanjutnya pengangkutan diartikan oleh Abdulkadir Muhammad (2013, hlm. 13) sebagai berikut: “Pengangkutan adalah kegiatan pemuatan ke dalam alat pengangkut, pemindahan ke tempat tujuan dengan alat angkut, dan penurunan/pembongkaran dari alat pengangkut baik mengenai penumpang ataupun barang”. Soegijatna Tjakranegara (2001. hlm. 1) mengartikan pengangkutan sebagai berikut:

Pengangkutan adalah kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin* atau *port of call*) ke tempat lain atau *part of destination*, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa dari masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan / pengiriman barang-barangnya Purwosutjipto (1999, hlm. 2) mengartikan pengangkutan sebagai berikut:

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 penerimaan barang tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Perihal pengangkutan, Pasal 1 angka 3 UU No. 22 Tahun 2009, menentukan bahwa: “Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan”. Di dalam angkutan melibatkan pengemudi, menurut Pasal 1 angka 23 UU No. 22 Tahun 2009 adalah “orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi”. Kendaraan mengangkut penumpang menurut Pasal 1 angka 25 UU No. 22 Tahun 2009 adalah “orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan”.

Ganti rugi dalam hukum perdata dikenal dengan tanggung jawab adalah “keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya)”, yang berarti tanggung jawab didasarkan atas kesalahan dari pelaku yang melakukan perbuatan. Di dalam hukum perdata tersirat hal tanggung jawab

berkaitan dengan yang disebut dengan istilah tanggung gugat. Peter Mahmud (2009, hlm. 258) tanggung gugat (*liability/aansprakelijkeheid*) merupakan bentuk spesifik dari tanggung jawab. Pengertian tanggung gugat merujuk pada posisi seseorang atau badan hukum yang dipandang harus membayar suatu bentuk kompensasi atau ganti rugi setelah adanya peristiwa hukum atau tindakan hukum. Di dalam hukum perdata tersirat hal tanggung jawab berkaitan dengan yang disebut dengan istilah tanggung gugat. Menurut Moegni Djojodirdjo (1982, hlm. 113) memberikan penjelasan mengenai tanggung gugat adalah sebagai berikut:

Pengertian istilah tanggung gugat untuk melukiskan adanya *aan-sprakelijkeheid* adalah untuk lebih mengedepankan bahwa karena adanya tanggung gugat pada seorang pelaku perbuatan melanggar hukum, maka si pelaku harus bertanggung jawab atas perbuatannya dan karena pertanggung jawaban tersebut si pelaku tersebut harus mempertanggungjawabkan perbuatannya dalam gugatan yang diajukan di hadapan pengadilan oleh penderita terhadap si pelaku.

Apabila memperhatikan pengertian tanggung gugat yang disampaikan oleh Moegni Djojodirdjo (1982, hlm. 113) di atas dapat dijelaskan bahwa tanggung gugat adalah suatu keadaan wajib menanggung kerugian yang terjadi dan disengketakan. Mengenai pihak yang bertanggung gugat ini adalah pelaku yang melakukan perbuatan, yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian pada orang lain.

Gugatan ganti rugi yang terjadi karena adanya perbuatan melanggar hukum, ditentukan dalam Pasal 1365 KUH Perdata, yang menentukan: “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, menggantikan kerugian tersebut”. Apabila memperhatikan ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata di atas, di dalamnya terkandung unsur-unsur menurut Abdulkadir Muhammad (2002, hlm. 142) sebagai berikut:

- 1) Perbuatan yang melanggar hukum (*onrechtmatige daad*);
- 2) Harus ada kesalahan;
- 3) Harus ada kerugian yang ditimbulkan;
- 4) Adanya hubungan kausal antara perbuatan dan kerugian.

Perbuatan melanggar hukum, menurut Riduan Syahrani (1999, hlm. 278) sebagai berikut: “Baru tahun 1919 Hoge Raad meninggalkan penafsiran yang sempit atas pengertian perbuatan melanggar hukum, yaitu ketika memberikan putusan pada tingkat kasasi terhadap perkara *Lindenboum vs Cohen*, tanggal 31 Januari 1919 yang dikenal dengan nama *arrest drukker*”. Perbuatan melanggar hukum secara luas diartikan sebagai berikut: “Berbuat atau tidak berbuat melanggar hak orang lain, atau bertentangan dengan kewajiban hukum orang yang

berbuat itu sendiri, atau bertentangan dengan kesusilaan atau sikap berhati-hati sebagaimana patutnya dalam lalu lintas masyarakat, terhadap diri atau barang-barang orang lain”.

Edet adalah kendaraan rakitan warga, layaknya sebuah truk kecil untuk mengangkut barang, muncul dari inovasi huller atau mesin penggilingan padi keliling, yang semula tempat penggilingan berupa bangunan yang dilengkapi sejumlah mesin penggiling. Warga yang akan menggilingkan padinya harus datang ke tempat ini, kemudian muncul ide membuat huller keliling, untuk memudahkan warga yang menggilingkan padi tidak harus datang ke tempat penggilingan padi, melainkan usaha penggilingan padi yang datang membawa mesin penggilingnya. Edet dibangun dari rangka sebuah mobil, gardan dan setir dipertahankan apa adanya. Hanya di bagian mesin yang diganti dengan mesin diesel silinder tunggal, namun bervolume besar, modifikasi mesin penggilingan bermesin diesel yang berbunyi, “det... det... det,” akhirnya warga dengan mudah menyebutnya edet. Dee-det tersebut tidak hanya untuk mengangkut penggilingan padi, tetapi untuk mengangkut barang-barang sehingga digunakan sarana transportasi. Di Tulungagung dan sekitarnya, di jalan umum sering dijumpai det det untuk mengangkut barang-barang sehingga dijadikan kendaraan angkutan barang. David Yohanes. Suryamalang.Com, Tulungagung.

Pemilik det det menggunakan angkutan modifikasi tersebut sebagai kendaraan angkutan barang, sehingga terjadi hubungan hukum antara pemilik det det dengan pemilik barang yang diangkutnya. Hubungan hukum dalam pengangkutan di darat sebagaimana diatur dalam UU LLAJ, namun tidak memberikan definisi tentang pengangkutan. Pengangkutan menurut Abdulkadir Muhammad (2013, hlm. 13) adalah ”kegiatan pemuatan ke dalam alat pengangkut, pemindahan ke tempat tujuan dengan alat angkut, dan penurunan/pembongkaran dari alat pengangkut baik mengenai penumpang ataupun barang”. Soegijatna Tjakranegara (2001. hlm. 1) mengartikan pengangkutan sebagai berikut:

Pengangkutan adalah kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin* atau *port of call*) ke tempat lain atau *part of destination*, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa dari masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan/pengiriman barang-barangnya.

Purwosutjipto (1999, hlm. 2) mengartikan pengangkutan sebagai berikut:

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 penerimaan barang tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Di dalam angkutan melibatkan pengemudi, menurut Pasal 1 angka 23 UU No. 22 Tahun 2009 adalah “orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi”. Det det di jalan umum dikemudikan oleh seorang pengemudi, namun karena det det bukan termasuk kendaraan umum sebagaimana kendaraan yang berlalulalang di jalan umum, pengemudi det det tidak disyaratkan harus memiliki Surat Izin Mengemudi.

Hubungan hukum yang timbul karena perjanjian Leonora Bakarbesi dan Ghansham (2018, hlm. 99) bahwa “perjanjian merupakan salah satu sumber perikatan sebagaimana Pasal 1233 KUH Perdata bahwa “tiap-tiap perikatan dilahirkan karena perjanjian, baik karena undang-undang”. Perjanjian yang dimaksud sebagaimana Pasal 1313 KUH Perdata adalah “suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih”. Subekti (2001, hlm. 1) mengartikan perjanjian adalah “suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada seorang lain atau di mana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal. Dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melakukan sesuatu hal dalam hal ini adalah pemilik angkutan atau pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang yang diangkut. Hubungan hukum dalam perjanjian pengangkutan menggunakan sarana angkutan dibuat antara pemilik det det dengan pemilik barang berupa bambu, sehingga memenuhi persyaratan hubungan hukum berdasarkan perjanjian. Perjanjian pengangkutan tersebut telah memenuhi syarat sahnya perjanjian sebagaimana Pasal 1320 KUH Perdata, sebagai berikut:

Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya, menurut Leonora Bakarbesy dan Ghansham Anand (2018, hlm. 109-110) mengandung makna bahwa, “para pihak yang membuat perjanjian saling menyatakan kehendak masing-masing untuk menutup suatu perjanjian atau pernyataan pihak yang satu cocok atau bersesuaian kehendak dengan pernyataan pihak lain”.

Dikatakan terdapat kata sepakat bagi yang membuat perjanjian apabila ada kemauan yang bebas dalam suatu hal tertentu maksudnya perjanjian yang dibuat tersebut harus ada obyek yang diperjanjikan sebagai suatu hal tertentu, maksudnya harus ada obyek yang diperjanjikan untuk diserahkan atau dibuat. Obyek yang diperjanjikan dalam perjanjian menurut Pasal 1333 KUH Perdata, setidaknya harus tertentu, harus ditentukan jenisnya, sedangkan jumlahnya tidak perlu ditentukan asalkan dikemudian hari dapat ditentukan atau diperhitungkan. Sedangkan menurut Pasal 1334 KUH Perdata, bahwa barang yang baru akan ada dikemudian hari dapat menjadi obyek perjanjian. Menurut Wirjono Prodjodikoro (1991, hlm. 22-23) bahwa barang yang belum ada yang dijadikan obyek perjanjian tersebut dapat dalam pengertian mutlak (*absolute*) dan dapat dalam pengertian relative (*nisbi*). Perikatan yang obyeknya tidak

memenuhi Pasal 1333 KUH Perdata adalah batal, namun berdasarkan Pasal 1334 bahwa barang-barang yang baru akan ada di kemudian hari dapat menjadi obyek perjanjian kecuali jika dilarang oleh undang-undang secara tegas. Pada perjanjian pengangkutan tersebut yang dijadikan obyek angkutan adalah bambu, sehingga syarat suatu hal tertentu telah terpenuhi.

Perjanjian yang dibuat tersebut obyeknya haruslah diperkenankan, maksudnya tidak dilarang oleh undang-undang, ketertiban umum maupun kesusilaan. Perjanjian pengangkutan yang obyek atau barang yang diangkut berupa bambu tidak dilarang oleh undang-undang, ketertiban umum maupun kesusilaan. Perjanjian pengangkutan yang obyeknya berupa bambu tidak dilarang oleh undang-undang, ketertiban umum maupun kesusilaan, sehingga syarat suatu sebab yang halal telah terpenuhi.

Pengangkutan di dalam UULLAJ adalah perpindahan barang dan/atau orang dari satu tempat ke tempat lain itu dilakukan dengan menggunakan sarana kendaraan yang dibagi menjadi 2 (dua) yaitu kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor yang dimaksud, sesuai dengan pasal 1 angka 8 UU No. 22 Tahun 2009, "Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel". Kendaraan bermotor yang dimaksud diatas berdasarkan ketentuan Pasal 47 UU No. 22 Tahun 2009 dikelompokkan berdasarkan jenis antara lain sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Det det sebagai kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin, sehingga det det termasuk jenis kendaraan bermotor.

Kendaraan Bermotor harus sesuai dengan persyaratan yang diatur dalam peraturan ini; Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor harus melaksanakan pengujian berkala sesuai akreditasi yang diberikan. Hasil uji berkala kendaraan bermotor harus akurat dan dapat dipertanggungjawabkan; fasilitas dan peralatan pengujian harus dipelihara/dirawat dengan baik secara periodik, sehingga semua fasilitas dan peralatan pengujian selalu dalam kondisi yang layak pakai; peralatan pengujian harus dilakukan kalibrasi secara periodik; kapasitas dan fasilitas peralatan pengujian harus sesuai dengan jumlah, jenis, dan ukuran kendaraan bermotor dan/atau kereta gandengan dan/atau kereta tempelan yang diuji; harus tersedia sistem informasi yang berisi kemudahan dan kejelasan bagi pemohon pengujian berkala dan terintegrasi secara nasional sebagaimana Pasal 3 Permenhub No. 133 Tahun 2015.

Dalam prosesnya, prosedur pengujian kendaraan bermotor pada UPT Pengujian Kendaraan Bermotor dilakukan melalui 2 (dua) tahapan, yaitu proses administrasi dan proses pemeriksaan teknis layak jalan kendaraan bermotor. Pada proses administrasi, syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh pemilik kendaraan sebelum dilakukan pemeriksaan teknis pada unit pengujian kendaraan bermotor adalah dengan melampirkan Buku Uji dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Kartu Tanda Penduduk (KTP), Ijin Operasional Asli dan Surat Ijin

Usaha Angkutan (Khusus untuk kendaraan umum), dan Surat Tera (Khusus untuk kendaraan Tangki BBM) yang diletakkan dalam 1 map. Sedangkan dalam proses pemeriksaan teknis layak jalan kendaraan bermotor yaitu dilakukan kegiatan memeriksa, mencoba dan meneliti yang diarahkan kepada setiap kendaraan bermotor yang wajib uji berkala secara keseluruhan pada bagian-bagian kendaraan secara fungsional dalam sistem komponen serta dimensi teknis kendaraan bermotor baik berdasarkan ketentuan yang berlaku maupun berdasarkan ketentuan persyaratan teknis yang objektif.

Secara umum mengenai kewajiban dan tanggung jawab pengemudi, pemilik kendaraan bermotor dan/atau perusahaan angkutan diatur dalam Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi: “Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diterita oleh penumpang dan/atau pemilik barang atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi”.

Pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. Kewajiban mengganti kerugian ini dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat (Pasal 236 UULLAJ). Jadi dapat disimpulkan bahwa bentuk pertanggungjawaban atas kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materi tanpa korban jiwa adalah dalam bentuk penggantian kerugian. Det det yang tidak layak untuk digunakan angkutan tersebut mengalami kecelakaan mengakibatkan Kristin Pusla Lingga usia 27 tahun, titis usia 6 tahun dan Vania usia 6 tahun meninggal dunia. Meninggalnya korban tersebut baik secara materiil maupun immateriil ahli warisnya dirugikan, kerugian materiil terkait dengan kerugian yang benar-benar diderita misaknya untuk biaya perawatan di rumah sakit, biaya pemakaman dan lain sebagainya yang dapat dibuktikan besarnya. Kerugian immateriil, yakni kerugian yang diderita tetapi tidak dapat dihitung jumlahnya, misalnya matinya korban, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1370 KUH Perdata, bahwa “Dalam halnya matinya seseorang dengan sengaja atau karena kurang hati-hatinya seorang, maka suami atau isteri yang ditinggalkan, anak atau orang tua korban yang lazimnya mendapat nafkah dari pekerjaan si korban, mempunyai hak untuk menuntut suatu ganti rugi yang harus dinilai menurut kedudukan dan kekayaan kedua belah pihak, serta menurut keadaan”. Hal ini berarti bahwa ahli waris korban kecelakaan det det dapat menggugat ganti rugi yang harus dinilai menurut kedudukan dan kekayaan kedua belah pihak, serta menurut keadaan.

Terkait dengan gugatan ganti rugi dalam hukum perdata dikenal dengan tanggung jawab adalah “keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau ada sesuatu hal, boleh dituntut,

dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya)”, yang berarti tanggung jawab didasarkan atas kesalahan dari pelaku yang melakukan perbuatan. Di dalam hukum perdata tersirat hal tanggung jawab berkaitan dengan yang disebut dengan istilah tanggung gugat. Peter Mahmud (2009, hlm. 258) . Di dalam hukum perdata tersirat hal tanggung jawab berkaitan dengan yang disebut dengan istilah tanggung gugat. Perihal ganti kerugian terkait kecelakaan oleh kendaraan bermotor Det Det, dihubungkan dengan ketentuan Pasal 1367 KUH Perdata, bahwa “Seseorang tidak hanya bertanggung jawab, atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasannya”. Kendaraan det det termasuk barang-barang yang berada di bawah pengawasan pemilik kendaraan tersebut, sehingga pemilik kendaraan det det tidak hanya bertanggungjawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh dirinya sendiri termasuk bertanggung gugat terhadap kerugian yang disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya dalam hal ini termasuk barang yang berada di bawah pengawasannya adalah det det.

Gugatan ganti rugi yang terjadi karena adanya perbuatan melanggar hukum, yakni melanggar ketentuan Pasal 49 jo Pasal 50 UULLAJ terkait wajib uji kendaraan modifikasi, melakukan perbuatan melanggar undang-undang, yang berarti melakukan perbuatan melanggar hukum. Perbuatan melanggar hukum didasarkan atas ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata, yang menentukan: “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, menggantikan kerugian tersebut”. Apabila memperhatikan ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata di atas, di dalamnya terkandung unsur-unsur menurut Abdulkadir Muhammad (2002, hlm. 142) sebagai berikut:

- 1) Perbuatan yang melanggar hukum (*onrechtmatige daad*);
- 2) Harus ada kesalahan;
- 3) Harus ada kerugian yang ditimbulkan;
- 4) Adanya hubungan kausal antara perbuatan dan kerugian.

Unsur harus ada perbuatan melanggar hukum diartikan sebagai “berbuat atau tidak berbuat melanggar hak orang lain, atau bertentangan dengan kewajiban hukum orang yang berbuat itu sendiri, atau bertentangan dengan kesusilaan atau sikap berhati-hati sebagaimana patutnya dalam lalu lintas masyarakat, terhadap diri atau barang-barang orang lain”. Riduan Syahrani (1997, hm. 278), Sedangkan menurut Soetojo Prawirohamidjojo (1979, hlm. 7) adalah: “Suatu perbuatan atau kelalaian yang apakah mengurangi hak orang lain atau melanggar

kewajiban hukum orang yang berbuat, apakah bertentangan dengan kesusilaan atau bertentangan dengan sikap hati-hati, yang pantas di dalam lalu lintas masyarakat terhadap orang lain atau barangnya”. Pemilik kendaraan det det sebagai kendaraan modifikasi, namun tidak dimohonkan uji maka dapat dikatakan melanggar Pasal 49 jo Pasal 50 UULLAJ sehingga unsur harus ada perbuatan melanggar hukum telah terpenuhi. Berdasarkan uraian sebagaimana tersebut di atas dapat dijelaskan bahwa tindakan pemilik det det yang mengoperasikan det det di jalan umum, padahal kendaraan tersebut tidak layak jalan dapat dikatakan telah memenuhi keseluruhan unsur Pasal 234 UULLAJ, yakni karena kesalahannya mengoperasikan det det yang tidak layak uji mengakibatkan terjadinya kecelakaan dan korban meninggal dunia, oleh karenanya ahli waris korban dapat menggugat ganti kerugian pada pemilik det det. Jadi bentuk ganti rugi dalam perbuatan melanggar hukum terdiri dari penggantian biaya, rugi dan bunga.

Ganti rugi, dapat berupa hal sebagaimana diatur dalam Pasal 1246 KUH Perdata, menentukan:

Biaya, rugi dan bunga yang oleh si berpiutang boleh dituntut akan pengantiannya, terdirilah pada umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya, dengan tak mengurangi pengecualian-pengecualian serta perubahan-perubahan yang akan disebut di bawah ini.

Gugatan ganti kerugian yang terjadi karena adanya suatu perbuatan melanggar hukum, terdiri dari dua kata yaitu perbuatan dan melanggar hukum. Perbuatan atau daad menurut Mariam Darus Badruzaman, et.all. (2001, hlm. 106) adalah “perbuatan baik yang bersifat positif maupun yang bersifat negatif, artinya setiap tingkah laku berbuat atau tidak berbuat”.

Berdasarkan uraian dan pembahasan sebagaimana tersebut di atas dapat dijelaskan bahwa pengemudi Det Det kendaraan modifikasi mesin penggiling padi untuk angkutan umum bertanggung jawab atas meninggalnya korban kecelakaan karena ditabrak ditinjau dari UULLAJ, karena tindakannya tersebut melanggar ketentuan Pasal 49 dan 50 UULLAJ, yakni menggunakan kendaraan modifikasi namun tidak melakukan uji tipe dan uji berkala. Menjalankan kendaraan yang tidak layak jalan, maka jika terjadi korban, maka dapat dikatakan telah melakukan perbuatan melanggar hukum yakni sesuai ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata dengan pemberian penggantian biaya, rugi dan bunga sebagaimana Pasal 230 UULLAJ.

D. KESIMPULAN DAN SARAN TINDAK LANJUT

a. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pemilik Det Det kendaraan modifikasi mesin penggiling padi untuk angkutan umum bertanggung

jawab atas meninggalnya korban kecelakaan karena ditabrak ditinjau dari UULLAJ, dengan pertimbangan sebagai berikut:

- 1) Kendaraan bermotor yang berlalu lintas di jalan umum harus layak jalan, kendaraan umum modifikasi yang layak harus lulus uji tipe dan uji berkala sebagaimana Pasal 49 dan 50 UULLAJ, kenyataannya pemilik kendaraan det det tidak modifikasi berlalu lintas di jalan umum.
- 2) Kendaraan modifikasi Det Det tersebut mengalami kecelakaan di jalan umum mengakibatkan 3 (tiga) orang korban meninggal dunia karena kecelakaan, sehingga ahli warisnya dapat menggugat ganti kerugian atas dasar telah melakukan perbuatan melanggar hukum sebagaimana Pasal 230 UULLAJ.
- 3) Kendaraan modifikasi Det Det telah melakukan perbuatan melanggar hukum yang mengakibatkan kerugian kepada orang lain dan diwajibkan mengganti kerugian tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata.

b. Saran Tindak Lanjut

- 1) Hendaknya Polisi Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan memberikan pengawasan yang ketat terhadap kendaraan bermotor yang tidak layak jalan berlalu lintas di jalan umum, agar terhindar banyaknya korban dan gugatan ganti kerugian.
- 2) Hendaknya ahli waris korban kecelakaan kendaraan modifikasi yang tidak lain jalan mengajukan gugatan ganti kerugian atas dasar telah melakukan perbuatan melanggar hukum berupa penggantian biaya, rugi dan bunga agar pemilik kendaraan modifikasi lain tidak menggunakan jalan umum, karena harus menanggung penggantian biaya, rugi dan bunga tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Badruzaman, Mariam Darus. (2001). *Kompilasi Hukum Perikatan*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Bakarbessi, Leonora dan Ghansham. (2018). *Buku Ajar Hukum Perikatan*. Sidoarjo: Zifatama Jawara.
- Djojodirdjo, Moegni. (1982). *Perbuatan Melawan Hukum*. Bandung: Pradnya Paramita.
- Isnaeni, Moch. (2017) *Selintas Pintas Hukum Perikatan (Bagian Umum)*. Surabaya: Revka Petra Media.
- Marzuki, Peter Mahmud. (2011). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Marzuki, Peter Mahmud. (2009). *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Madia Group.
- Muhammad, Abdulkadir. (1991). *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Muhammad, Abdulkadir. (2013). *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti
- Muhammad, Abdulkadir. (2002) *Hukum Perikatan*. Bandung: Citra Aditya Bakti,.
- Pradjodikoro, Wirjono. (1979). *Asas-Asas Hukum Perjanjian*. Bandung: Sumur.
- Prawirohamidjojo, Soetojo. (1979). *Pluralisme dalam Perundang-undangan Perkawinan di Indonesia*. Surabaya: Airlangga University Press.
- Setiawan. (1999). *Pokok-pokok Hukum Perikatan*. Jakarta: Putra Abardin.
- Subekti. (2001). *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Intermasa.
- Syahrani, Riduan. (1999). *Seluk Beluk dan Asas-asas Hukum Perjanjian*. Bandung: Alumni.
- Tjakranegara, Soegijatna. (1995). *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Wirjono, Prodjodikoro. (1991). *Hukum Acara Perdata Di Indonesia*. Bandung: Sumur.