

SKRIPSI

**FUNGSI PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN PADA
PELAKSANAAN PENGATURAN WAKTU DAN RUTE OPERASIONAL
ANGKUTAN BARANG DI KOTA MAKASSAR**

OLEH

MOH.REFORMASI BANGUN ANAS

B121 16 317



PROGRAM STUDI HUKUM ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2021

HALAMAN JUDUL

**FUNGSI PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN PADA
PELAKSANAAN PENGATURAN WAKTU DAN RUTE OPERASIONAL
ANGKUTAN BARANG DI KOTA MAKASSAR**

OLEH

MOH.REFORMASI BANGUN ANAS

B121 16 317

SKRIPSI

**Diajukan sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi
Sarjana pada Program Studi Hukum Administrasi Negara**

**PROGRAM STUDI HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

PENGESAHAN SKRIPSI

FUNGSI PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN PADA PELAKSANAAN PENGATURAN WAKTU DAN RUTE OPERASIONAL ANGKUTAN BARANG DI KOTA MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh

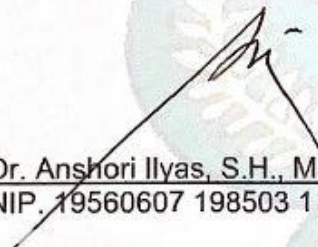
MOH. REFORMASI BANGUN ANAS
B121 16 317

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam
rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Hukum
Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada tanggal 15 November 2021
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama

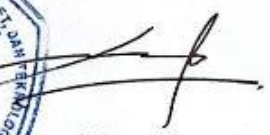
Pembimbing Pendamping


Dr. Anshori Ilyas, S.H., M.H.
NIP. 19560607 198503 1 001


Ariani Arifin, S.H., M.H.
NIP. 19830605 200604 2 003

Ketua Program Studi
Sarjana Hukum Administrasi Negara




Dr. Muhammad Ilham Arisaputra, S.H., M.Kn.
NIP. 19840818 201012 1 005

PERSETUJUAN PEMBIMBING

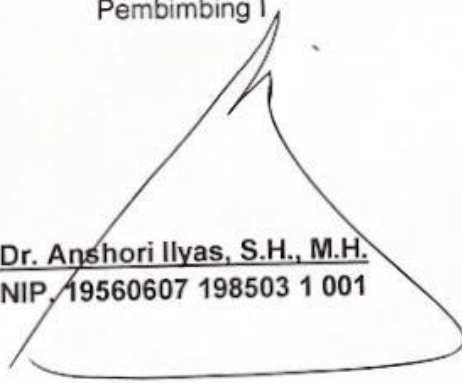
Diterangkan bahwa Skripsi mahasiswa:

Nama : Moh.Reformasi Bangun Anas
Nomor Pokok : B121 16 317
Bagian : Hukum Administrasi Negara
Judul : Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Pada
Pelaksanaan Pengaturan Waktu dan Rute
Operasional Angkutan Barang di Kota Makassar

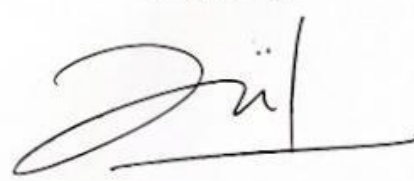
Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan pada Seminar Skripsi.

Makassar, September 2021

Pembimbing I


Dr. Anshori Ilyas, S.H., M.H.
NIP. 19560607 198503 1 001

Pembimbing II


Ariani Arifin, S.H., M.H.
NIP. 19830605 200604 2 003



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS HASANUDDIN

FAKULTAS HUKUM

Jln. Perintis Kemerdekaan KM.10 Kota Makassar 90245, Propinsi Sulawesi Selatan

Telp : (0411) 587219,546686, Website: <https://lawfaculty.unhas.ac.id>

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama	: MOH REFORMASI BANGUN ANAS
N I M	: B12116317
Program Studi	: Hukum Administrasi Negara
Judul Skripsi	: Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Pada Pelaksanaan Pengaturan Waktu dan Rute Operasional Angkutan Barang di Kota Makassar

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, November 2021



PERNYATAAN KEASLIAN PENULISAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Moh. Reformasi Bangun Anas

NIM : B12116317

Program Studi : Hukum Administrasi Negara

Judul Skripsi : Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Pada
Pelaksanaan Pengaturan Waktu Dan Rute
Operasional Angkutan Barang Di Kota Makassar

Bahwa benar adanya karya ilmiah saya dan bebas dari plagiarisme (duplikasi). Demikianlah Surat Pernyataan ini saya buat, jika dikemudian hari ditemukan bukti ketidakaslian atas karya ilmiah ini maka saya bersedia mempertanggungjawabkan sesuai ketentuan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku.

Makassar, 30 November 2021

Yang Bersangkutan



MOH. REFORMASI BANGUN ANAS

ABSTRAK

MOH. REFORMASI BANGUN ANAS (B12116317), dengan Judul ***“Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Pada Pelaksanaan Pengaturan Waktu dan Rute Operasional Angkutan Barang di Kota Makassar”***. Penulisan Skripsi ini di bawah bimbingan Bapak Dr. Anshori Ilyas, S.H., M.H. selaku Pembimbing Utama dan Ibu Ariani Arifin, S.H., M.H. selaku Pembimbing Pendamping.

Tujuan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui 2 (dua) hal. Pertama, untuk mengetahui Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan pada Pelaksanaan Pengaturan Waktu dan Rute Operasional Angkutan Barang di Kota Makassar. Kedua, untuk mengetahui prosedur penerapan sanksi administratif terhadap Pengemudi Angkutan Barang berdasarkan Perundang-Undangan yang berlaku.

Penelitian ini dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Makassar. Jenis sumber data pada penelitian ini yakni, data primer yang diperoleh dari wawancara langsung dengan pejabat pada dinas terkait dan data sekunder yang berasal dari Peraturan Perundangundangan, berita, literatur, buku, dan jurnal yang terkait dengan pembahasan penulis.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa (i) Fungsi pengawasan Dinas Perhubungan Pada Pelaksanaan Pengaturan Waktu dan Rute Operasional Angkutan Barang di Kota Makassar adalah tidak berjalan efektif karena banyaknya pengguna angkutan barang yang masih melanggar waktu dan rute operasional di Kota Makassar. (ii) Prosedur penerapan sanksi administratif terhadap Pengemudi Angkutan Barang berdasarkan Perundang-undangan yang berlaku adalah tidak berjalan efektif karena prosedur penerapan sanksi administratif dari Dinas Perhubungan Kota Makassar tidak memberikan dampak yang signifikan dalam hal ini tidak menimbulkan efek jera bagi pengguna angkutan barang sebab sanksi yang diberikan hanya bersifat lisan dan denda administratif.

Kata Kunci : Dinas Perhubungan, Angkutan Barang

ABSTRACT

MOH. REFORMASI BANGUN ANAS (B12116317), with the title ***"Supervision Functions of the Transportation Service on the Implementation of Time Management and Operational Routes of Freight Transport in Makassar City"***. The writing of this thesis under the guidance of Mr. Dr. Anshori Ilyas, S.H., M.H. as the Main Advisor and Mrs. Ariani Arifin, S.H., M.H. as Advisor.

The purpose of this study aims to find out 2 (two) things. First, to find out the Supervision Function of the Department of Transportation in the Implementation of Time Management and Operational Routes of Freight Transport in Makassar City. Second, to find out the procedure for applying administrative sanctions to Goods Transport Drivers based on the applicable legislation.

This research was conducted at the Makassar City Transportation Office. The types of data sources in this study are primary data obtained from direct interviews with officials in related agencies and secondary data derived from legislation, news, literature, books, and journals related to the author's discussion.

The results showed that (i) the supervisory function of the Department of Transportation in the Implementation of Time Management and Operational Routes of Freight Transportation in Makassar City was not effective because many freight users still violated the operational time and route in Makassar City. (ii) The procedure for applying administrative sanctions to Goods Transport Drivers based on the applicable laws is not effective because the procedures for implementing administrative sanctions from the Makassar City Transportation Service do not have a significant impact, in this case it does not cause a deterrent effect for freight transport users because the sanctions imposed given only verbal and administrative fines.

Keywords: Department of Transportation, Goods Transportation

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Segala puji bagi ALLAH SWT yang telah memberikan begitu banyak Nikmat Kesehatan, Petunjuk, dan Karunia-Nya yang tanpa batas kepada Penulis, sehingga Penulis senantiasa diberikan kemudahan, kesabaran, dan keikhlasan dalam menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Pada Pelaksanaan Pengaturan Waktu dan Rute Operasional Angkutan Barang di Kota Makassar”** sebagai salah satu syarat meraih gelar Sarjana Hukum pada program studi Hukum Administrasi Negara di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Shalawat serta salam Penulis haturkan kepada Baginda Rasulullah Muhammad SAW, kepada keluarga dan para sahabat Nabi.

Segenap kemampuan telah Penulis curahkan demi kesempurnaan penulisan Skripsi ini. Namun demikian, sebagai manusia yang tentunya memiliki keterbatasan, tidak menutup kemungkinan masih ditemukan kekurangan maupun kelemahan. Oleh karena itu, segala masukan dalam bentuk kritik dan saran yang sifatnya membangun tentunya Penulis harapkan demi kesempurnaan penulisan di masa mendatang.

Pada kesempatan ini, Penulis ingin mengucapkan terima kasih yang setinggi-tingginya teruntuk kedua orang tua tercinta, yakni Ayahanda **Moh. Anas** dan Ibunda terkasih **Dahlia Anas** atas segala doa, wejangan, dan motivasi demi keberhasilan Penulis. Meskipun Penulis sadar bahwa ucapan terima kasih ini tidak akan mampu untuk membalas segala hal yang telah mereka berikan. Serta ucapan terima kasih kepada saudara-saudara Penulis **Amaliah Sari Bunga, S.Kom, Moh. Yunus Bangun Anas** yang selalu memberikan wejangan dan motivasi kepada Penulis.

Ucapan terima kasih juga kepada Bapak **Dr. Anshori Ilyas, S.H., M.H.** selaku Pembimbing Utama dan Ibu **Ariani Arifin, S.H., M.H.** selaku Pembimbing Pendamping atas waktu, tenaga dan pikiran yang diberikan dalam mengarahkan Penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini. Serta ucapan terima kasih juga Penulis ucapkan kepada tim penguji Bapak **Prof. Dr. Marwati Riza, S.H., M.Si.** selaku Penguji I dan Bapak **Muhammad Zulfan Hakim, S.H., M.H.** selaku Penguji II atas segala saran serta masukan selama penyusunan skripsi ini.

Pada kesempatan ini juga dengan segala kerendahan hati, Penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada berbagai pihak yang telah memberikan bantuan baik berupa kesempatan, bimbingan, motivasi, perhatian, kritik dan saran selama Penulis menjalani Pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin dan selama proses penulisan skripsi ini, yaitu kepada:

1. Ibu Prof. Dr. Dwia Aries Tina Palubuhu, M.A. selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta seluruh staff dan jajarannya.
2. Ibu Prof. Dr. Farida Patitingi, S.H., M.Hum. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Bapak Prof. Dr. Hamzah Halim, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan Bidang Akademik, Riset dan Inovasi, Bapak Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan Bidang Perencanaan, Keuangan, dan Sumber Daya, Bapak Dr. Muh. Hasrul, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Alumni.
3. Bapak Dr. Muhammad Ilham Arisaputra, S.H., M.Kn. selaku Ketua Program Studi Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
4. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang tidak dapat Penulis sebutkan namanya satu persatu dalam skripsi ini. Terima kasih atas segala ilmu dan pengetahuan yang telah diberikan selama menempuh Pendidikan.
5. Kepala Bagian Akademik Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin dan seluruh Staf Akademik yang memberikan bantuan dan pelayanan administrasi yang sangat baik sejak awal perkuliahan hingga tahap penyelesaian skripsi ini.
6. Kepala Dinas Perhubungan Kota Makassar serta jajaran pegawai/staff yang telah menerima dan membantu penulis dalam proses penelitian skripsi ini.
7. Sahabat seperjuangan Jusriawan Fajri dan Muh. Uwais Al-Qarmy, yang telah membantu dan menemani sejak awal perkuliahan sampai pada proses penyelesaian skripsi.
8. Kawan-kawan seperjuangan "Panti Asuhan", Yapto Jabir, Huznul Faidzin, Andi Al-Amri Yahya, S.H., Muh. Fadhil Prawira, S.H., Muh. Arfan AlQadri, S.H., Andi Aditya Ramadhana, Muh. Iqra Patandean, M. Adli Jamruddin, Azwar, Husni Ramadika Rifai, S.H., dan Ikhsan yang telah membantu dan menemani sejak awal perkuliahan sampai pada proses penyelesaian skripsi.

9. Kawan-kawan UNCH Regita Cahya Ardhia Putri, S.H., Rinda Fatri Liani, S.H., Adelifka, Andi Faradilla Sulolipu, Andi Indira Tenriwaru, Kurniawati, S.H., Suryani Sakinah.
10. Sobat Rapa' Pesal, Pandi, Najib, Erval, Dwiky, dan Hadi yang telah menghibur penulis semasa dibangku kuliah.
11. Seluruh teman-teman seperjuangan Program Studi Hukum Administrasi Negara Angkatan 2016 yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu yang telah menjadi teman belajar dan berbagi ilmu serta seluruh teman-teman DIKTUM 2016 FH-UH.
12. Keluarga Besar Badan Eksekutif Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin periode 2019/2020, FORMAHAN FH-UH, ALSA LC UNHAS yang telah memberikan ruang kepada Penulis untuk menimba ilmu serta berbagi pengalaman berorganisasi yang sangat berkesan. Terima kasih telah menjadi keluarga dan rumah bagi penulis.
13. Keluarga Besar IPMIL RAYA UNHAS yang telah menjadi wadah berorganisasi dan telah menjadi rumah bagi Wija To Luwu.
14. Teman-teman KKN Tematik Gelombang 102 Kabupaten Luwu Timur atas segala cerita suka dan duka selama menjalani proses KKN.

Akhirnya atas segala bantuan dan jasa yang telah diberikan kepada Penulis, semoga Allah SWT senantiasa memberikan ridho dan balasan atas jasa-jasa yang telah diberikan. Dengan segala kerendahan hati, Penulis berharap semoga Skripsi ini dapat berguna kepada pembaca dan penulis tentunya serta menambah literatur kajian Hukum Administrasi Negara.

Makassar, 7 Oktober 2021

Penulis

Moh. Reformasi Bangun Anas

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
PENGESAHAN SKRIPSI	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI	iv
PERNYATAAN KEASLIAN PENULISAN	iv
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	10
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	12
A. Tinjauan Umum Tentang Pengawasan.....	13
1) Pengertian Pengawasan	13
2) Fungsi dan Tujuan Pengawasan.....	16
B. Transportasi, Angkutan Barang dan Dasar Hukum.....	19
1) Transportasi	19
2) Angkutan Barang	25
3) Dasar Hukum	30
C. Dinas Perhubungan	31
D. Sanksi Administrasi.....	38
1) Pengertian Sanksi Administrasi.....	38
2) Jenis-Jenis Sanksi Administrasi	41

BAB III METODE PENELITIAN.....	45
A. Lokasi Penelitian.....	45
B. Populasi dan Sampel	46
C. Jenis dan Sumber Data	46
D. Tehnik Pengumpulan Data	47
E. Analisis Data.....	47
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS	48
A. Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Pada Pelaksanaan Pengaturan Waktu dan rute Operasional Angkutan Barang di Kota Makassar	48
B. Prosedur Penerapan Sanksi Administratif Terhadap Pengemudi Angkutan Barang Berdasarkan Perundang Undangan Yang Berlaku	56
BAB V KESIMPULAN	61
A. Kesimpulan	61
B. Saran	62
DAFTAR PUSTAKA	63
LAMPIRAN	Error! Bookmark not defined.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kemajuan transportasi berkaitan erat dengan perkembangan kebudayaan manusia. Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dalam hal ini dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang atau komoditi yang berguna menurut waktu dan tempat.

Perkembangan sarana dan prasarana transportasi yang benar akan memberikan manfaat yang sangat besar pada pertumbuhan ekonomi, mengurangi atau memberantas kemiskinan, dan meningkatkan pembangunan apabila memberikan pelayanan yang efektif dan efisien.

Hukum sebagai sistem norma yang berlaku bagi masyarakat Indonesia, senantiasa dihadapkan pada perubahan sosial yang sedemikian dinamis seiring dengan perubahan kehidupan masyarakat, baik dalam konteks kehidupan individual, sosial maupun politik bernegara. Pikiran bahwa hukum harus disesuaikan atau menyesuaikan diri dengan keadaan yang telah berubah, sesungguhnya terdapat dalam pikiran manusia Indonesia.¹

¹ Ilham Bisri. 2010. *Sistem Hukum Indonesia*. Jakarta : Rajawali Pers , halaman 125.

Berdasarkan Pasal 1 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat UU No.22 Tahun 2009) menjelaskan bahwa:

“Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan .”

Transportasi merupakan kebutuhan kedua atau kebutuhan turunan dari kebutuhan ekonomi masyarakat. Peranan Transportasi dalam pembangunan wilayah secara menyeluruh telah membawa dampak yang luar biasa terutama sekali pada hubungan antar berbagai wilayah (aksesibilitas). Transportasi mencakup beberapa hal dalam kaitannya dengan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lainnya seperti misalnya infrastruktur jalan raya, moda transportasi, hingga pada manajemen pengelolaannya yang dilakukan oleh pengambil kebijakan maupun perencanaan.²

Munculnya transportasi sebagai salah satu disiplin ilmu pada dekade terakhir ini, dikarenakan oleh semakin disadarinya keterbatasan fisik manusia dalam menjalankan aktivitas sosial, politik, ekonomi dalam melangsungkan hidupnya, pengembangan iptek, budaya dan lain-lain. Secara fisik, manusia tidak akan dapat bergerak meraih apa yang diinginkannya itu berada pada tempat yang agak berjarak dari dirinya walaupun jaraknya dekat sama sekali (hanya 4 langkah). Manusia harus

² Rudi azis dan Asrul, 2018, *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi* CV Budi Utama Deepublish, Jakarta, hlm. 1.

bergerak untuk mengambil objek yang diinginkannya itu seperti berjalan misalnya, keperluan untuk bergerak itulah dinamakan transportasi walaupun dengan jarak 4 langkah dengan menggunakan jalan kaki. Jalan kaki adalah salah satu dari bentuk moda transportasi yang paling sederhana.³

Secara umum transportasi dapat diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan sesuatu, biasanya orang atau barang dari suatu lokasi yang disebut dengan lokasi asal ke lokasi lain yang biasa disebut lokasi tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula. Sesuai dengan perkembangan pendapatan masyarakat, kemajuan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK), pertumbuhan penduduk yang pesat, urbanisasi dan lain-lain yang semuanya ini berada dalam satu wadah yang menyeluruh pula dan disebut sebagai sistem aktivitas.

Dari sini terlihat jelas bahwa sistem transportasi dalam suatu kawasan tertentu mempunyai hubungan yang sangat erat dengan sistem aktivitas sosial ekonomi manusia, dimana sistem transportasi dari waktu ke waktu akan berkembang sejalan dengan perkembangan dan perubahan sistem aktivitas sosial ekonomi manusia. Sebaliknya juga demikian, bahwa perubahan yang terjadi dalam sistem aktivitas sosial ekonomi manusia akan menuntut perubahan dalam sistem transportasi.⁴

³ Fidel Miro Mstre. 1997. *Sistem Transportasi kota*. Bandung: Tarsito. Halaman 1.

⁴ Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Djambatan, halaman 8.

Pada Pasal 1 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan menjelaskan bahwa:

“Angkutan Barang adalah perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.”

Pada pengertian diatas demi menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas maka dari itu Angkutan Barang di lalu lintas jalan diperlukan waktu dan rute operasional untuk mengoptimalkan penggunaan dan pergerakan lalu lintas. Objek angkutan barang yang dimaksud yaitu mobil barang dengan 3 (tiga) sumbu yang memuat terberat sebesar 8000 Kg atau mobil barang/truk memiliki muatan sebesar 11.000 Kg keatas.

Terkait penertiban pada pelaksanaan Pengaturan Waktu dan Rute Operasional Angkutan Barang perlu dilakukan pengawasan, yang mana mengawas dalam hal ini dilaksanakan oleh dinas perhubungan. Dinas Perhubungan (DISHUB) merupakan unsur pelaksana Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan yang dipimpin oleh Kepala Dinas dan berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah. Berdasarkan UU Nomor 22 tahun 2009 maka Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan adalah sebagai berikut :

- 1) Penetapan rencana umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 2) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
- 3) Persyaratan teknis dan layak jalan Kendaraan Bermotor;

- 4) Perizinan angkutan umum;
- 5) Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 6) Pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- 7) Penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelayakan Jalan Kendaraan Bermotor yang memerlukan keahlian dan/atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang.

Terdapat kecenderungan bahwa perkembangan transportasi di Kota Makassar bersamaan pula dengan berkembangnya masalah transportasi yang terjadi, sehingga masalah ini akan selalu membayangi perkembangan di Kota Makassar. Sejalan dengan pertumbuhan dan perkembangan aktivitas suatu kota, maka kondisi tersebut tidak akan pernah lepas dari keberadaan sektor transportasi yang merupakan pendukung pergerakan barang dan manusia, sehingga kebutuhan/demand terhadap transportasi akan semakin mengalami peningkatan. Sektor transportasi merupakan sektor yang penting dalam kehidupan masyarakat dan dapat dikatakan bahwa transportasi menjadi salah satu tulang punggung perekonomian suatu negara.

Keberadaan transportasi sebagai pendukung pergerakan masyarakat akan memberikan implikasi positif terhadap semakin meningkatnya pertumbuhan dan kemajuan suatu kota. Namun perlu

disadari bahwa, perkembangan transportasi sampai saat ini tidak hanya memberikan implikasi positif tetapi juga implikasi negatif, seperti kemacetan, dan pelanggaran lainnya khususnya implikasi negatif tersebut disebabkan oleh meningkatnya pengguna angkutan barang yang tidak tertib dalam pembagian waktu dan rute operasional.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 tentang Angkutan Jalan Dan Retribusi Perizinan Angkutan Dalam Wilayah Kota Makassar, berdasarkan Pasal 12 ayat (1) (2) dan (3) menjelaskan bahwa:

1. *“Pengangkutan peti kemas dilakukan dengan menggunakan kendaraan bermotor khusus angkutan peti kemas.”*
2. *“Pengangkutan peti kemas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus :*
 - a. *Melalui lintas yang ditetapkan untuk angkutan peti kemas;*
 - b. *Memperhatikan persyaratan keselamatan muatan;*
 - c. *Parkir dan bongkar muat pada tempat-tempat yang ditetapkan.”*
3. *“Ketentuan lebih lanjut mengenai lintas dan persyaratan pengangkutan peti kemas sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Keputusan Walikota setelah terlebih dahulu mendengar pertimbangan Pimpinan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Makassar.”*

Kemudian agar ketertiban angkutan barang dapat tercapai di kota Makassar maka secara jelas diatur mengenai ketentuan kapasitas layak angkut barang yang harus dipatuhi sebagaimana diatur dalam Peraturan Walikota Makassar Nomor 94 Tahun 2013 tentang Pengaturan

Operasional Kendaraan Angkutan Barang di Wilayah Kota Makassar pada

Pasal 1 ayat (1) menjelaskan bahwa:

“Kendaraan angkutan barang yang dilakukan pengaturan adalah kategori mobil barang/truk yang memiliki muatan sumbu terberat sebesar 8.000 Kg (delapan ribu kilogram) atau mobil barang/truk yang memiliki jumlah berat yang diizinkan (JBI) sebesar 11.000 Kg (sebelas ribu kilogram) keatas.”

Selanjutnya, dijelaskan mengenai pemberlakuan waktu operasional pada Pasal 2 ayat (1) dan (2) menjelaskan bahwa:

1. *“Waktu operasi kendaraan angkutan barang sebagaimana dimaksud pada Pasal 1 mulai pukul 21.00 WITA sampai dengan pukul 05.00 WITA”*
2. *“Pengaturan kendaraan angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 diperuntukan seluruh ruas jalan dalam wilayah Kota Makassar.”*

Kemudian, ketentuan terkait pembagian rute kendaraan angkut diatur pada Pasal 3 ayat (1) (2) (3) (4) dan (5) menjelaskan bahwa:

1. *“Rute kendaraan angkutan material bangunan dan tambang golongan C dari arah Kabupaten Gowa ke Kota Makassar (Jalan S. Alauddin – Jalan A.P. Pettarani – Jalan Landak Baru – Jalan Veteran – Jalan DR. Ratulangi – Jalan Kakak Tua – Jalan Gagak – Jalan Rajawali – Jalan H.M. Dg Patompo) Atau (Jalan Aeropala – Jalan Hertasning – Jalan A.P. Pettarani – Jalan Landak Baru – Jalan Veteran – Jalan DR. Ratulangi – Jalan Kakak Tua – Jalan Gagak – Jalan Rajawali – Jalan H.M. Dg Patompo), dan dari Kota Makassar ke Kabupaten Gowa (Jalan H.M. Dg Patompo – Jalan Penghibur – Jalan Maipa – Jalan Lamadukelleng – Jalan Arief Rate – Jalan Cendrawasih – Jalan Kakak Tua – Jalan Landak Lama – Jalan Veteran –Jalan S.Alauddin) atau (Jalan H.M. Dg Patompo – Jalan Rajawali – Jalan Gagak – Jalan Kakak Tua – Jalan DR. Ratulangi – Jalan Veteran – Jalan Landak Baru - Jalan A.P. Pettarani – Jalan Hertasning – Jalan Aeropala)”*
2. *“Rute kendaraan angkutan material bangunan dan tambang golongan C dari arah Kabupaten Maros ke Kota*

Makassar (Jalan Perintis Kemerdekaan – Jalan DR. Laimena – Jalan Abd. Dg. Sirua – Jalan A.P. Pettarani – Jalan Landak Baru – Jalan Veteran – Jalan DR. Ratulangi – Jalan Kakak Tua – Jalan Gagak – Jalan Rajawali – Jalan H.M. Dg Patompo), dan arah Kota Makassar ke Kabupaten Maros (Jalan H.M. Dg Patompo – Jalan Rajawali – Jalan Gagak – Jalan Kakak Tua – Jalan DR. Ratulangi – Jalan Veteran – Jalan Landak Baru – Jalan A.P. Pettarani – Jalan Abd. Dg. Sirua – Jalan DR. Laimena – Jalan Perintis Kemerdekaan)”

3. *“Rute kendaraan angkutan Pelabuhan Makassar, dari arah Kabupaten Maros dari/ke Pelabuhan Makassar (Jalan Perintis Kemerdekaan – Jalan Tol Ir. Sutami – Jalan Nusantara), arah Kabupaten Gowa dari/ke Pelabuhan Makassar (Jalan S. Alauddin – Jalan A.P. Pettarani – Jalan Tol Reformasi – Jalan Nusantara)”*
4. *“Rute kendaraan angkutan barang yang melintas Kota Makassar dari arah Kabupaten Gowa dari/ke kabupaten Maros (Jalan Tamangapa Raya, Jalan Antang Raya, Jalan DR. Laimena, dan Jalan Perintis Kemerdekaan)”*
5. *“Rute kendaraan angkutan Kontainer dalam wilayah Kota Makassar Jalan Perintis Kemerdekaan – Jalan Urip Sumoharjo – Jalan A.P. Pettarani – Jalan Sultan Alauddin – Jalan Tol Reformasi – Jalan Nusantara”.*

Adapun dasar hukum yang menentukan mengenai pengawasan oleh Dinas Perhubungan terdapat dalam Peraturan Walikota Makassar Nomor 94 Tahun 2013 tentang Pengaturan Operasional Kendaraan Angkutan Barang di Wilayah Kota Makassar pada Pasal 7 ayat (1) yang menjelaskan bahwa :

“Pelaksanaan pengawasan dan penertiban atas kepatuhan terhadap ketentuan peraturan Walikota ini dilaksanakan oleh tim terpadu yang terdiri dari POM, TNI, Kepolisian, Dinas perhubungan Kota Makassar, dan instansi terkait”

Dalam hal ini tim terpadu untuk penanganan pelaksanaan pengawasan yang dimana Dinas Perhubungan sebagai fungsi pengawasan dan instansi terkait sebagai fungsi pengamanan.

Masalah angkutan barang di Kota Makassar sudah berada pada kondisi yang memprihatinkan dimana banyaknya angkutan barang yang tidak peduli lagi terhadap prosedur yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah Kota Makassar. Terdapat ketidak sesuaian antara prosedur penyelenggaraan angkutan barang dan realita di lapangan. Hal ini berakibat pada ketidak nyamanan, para pengguna jalan dalam berkendara. Banyaknya kemacetan dan pelanggaran lainnya yang disebabkan oleh angkutan barang yang tidak mematuhi waktu dan rute operasional akan berdampak pada tidak terpenuhinya hak masyarakat dalam penggunaan jalan sebagai suatu bagian dari fasilitas publik.

Salah satu kasus permasalahan yang terjadi yaitu Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Makassar melakukan penahanan satu unit truk yang di perbatasan Kota Makassar dan Kabupaten Gowa. Berdasarkan keterangan Humas Dishub Makassar, Asis Sila, truk yang melaju dari arah Kabupaten Gowa ini melanggar Perwali Makassar Nomor 94 Tahun 2013 tentang Peraturan Operasional Kendaraan Angkutan Barang di wilayah Makassar. "Dalam Perwali tersebut secara terang menyebut tentang larangan truk dengan tonase 8 ton tambang galian C melintas di Makassar pada siang hari," ungkap Asis Sila. Dia mengatakan, dalam regulasi itu, truk tonase 8 ton beroda 10 hanya boleh beroperasi atau melintas di wilayah Kota Makassar pada pukul 21.00 hingga 05.00 WITA.⁵

⁵ <https://makassarmetro.com/2018/07/14/tegakkan-perwali-94-tahun-2013-dishub-makassar-tahan-truk-proyek-kodam>

Kasus yang kedua bertempat di batas Kota Makassar-Maros.

Kepala seksi penindakan dan pelanggaran' Andi Darwis melalui Humas Asis Sila mengatakan operasi dilakukan karena banyaknya laporan kecelakaan disebabkan mobil tonase beroperasi di luar jam yang ditentukan. Razia berfokus pada pemeriksaan layak jalan (keur), Asis menambahkan selama razia ada 15 kendaraan kita berikan sanksi tilang karena tidak membawa atau memiliki buku uji berkala (buku keur). Razia dilakukan dikarenakan maraknya kendaraan tonasa 8 ton beroda 10 beroperasi pada siang hari, sementara berdasarkan ketentuan aturan dalam Peraturan Wali Kota Nomor 94 Tahun 2013 kendaraan berkapasitas besar dapat beroperasi atau melintas di wilayah Makassar pada pukul 21:00 s/d 05:00 WITA⁶.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk meneliti, mengkaji dan selanjutnya dituangkan dalam karya tulis dalam bentuk rencana usulan penelitian dan skripsi dengan judul:

“Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Pada Pelaksanaan Pengaturan Waktu dan Rute Operasional Angkutan Barang di Kota Makassar”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka penulis menguraikan rumusan masalah berikut:

⁶ <https://katadia.co/2020/10/tegakkan-perwali-94-tahun-2013-dishub-makassar-razia-truk-tonase/>

1. Bagaimana fungsi pengawasan Dinas Perhubungan pada Pelaksanaan Pengaturan Waktu dan Rute Operasional Angkutan Barang di Kota Makassar ?
2. Bagaimana prosedur penerapan sanksi administratif terhadap Pengemudi Angkutan Barang berdasarkan Perundang-Undangan yang berlaku?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini dilaksanakan adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui fungsi pengawasan Dinas Perhubungan pada Pelaksanaan Pengaturan Waktu dan Rute Operasional Angkutan Barang di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui prosedur penerapan sanksi administratif terhadap Pengemudi Angkutan Barang berdasarkan Perundang-Undangan yang berlaku.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan dan manfaat yang sebesar-besarnya kepada banyak pihak, adapun kegunaan dan manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

a) Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan penulis tentang Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Pada Pelaksanaan Pengaturan Waktu dan Rute Operasional Angkutan Barang di Kota Makassar serta sumbangan pemikiran bagi pengguna

angkutan barang di kota Makassar. Penulis juga berharap penelitian ini bisa memberikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan Ilmu Hukum Administrasi Negara baik bagi mahasiswa maupun tenaga pengajar dan praktisi dibidang hukum dalam hal penulisan karya tulis ilmiah dari hasil penelitian ini.

b) Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan yang bermanfaat dalam hal Pelaksanaan fungsi pengawasan dinas perhubungan terhadap angkutan barang yang tidak mengutamakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, maka dari itu Angkutan Barang di lalu lintas jalan diperlukan waktu dan rute operasional untuk mengoptimalkan penggunaan dan pergerakan lalu lintas di Kota Makassar.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Pengawasan

1) Pengertian Pengawasan

Pada dasarnya, pengawasan memiliki tiga langkah. Tiga langkah tersebut adalah menentukan standar, mengukur hasil atas standar, dan mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan.⁷

Pengawasan sendiri diperlukan dalam pengelolaan suatu organisasi. Pengawasan tersebut sangat diperlukan dalam manajemen organisasi apa pun bentuknya. Menurut Terry yang dikutip oleh Soejamto, manajemen dibagi menjadi empat hal penting, yaitu perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), pelaksanaan (*actuating*), pengawasan (*controlling*). Berdasarkan hal tersebut, suatu organisasi yang baik harus memiliki pengawasan yang baik agar menjamin apa yang dilakukan oleh suatu organisasi berlangsung sesuai dengan apa yang direncanakan pada waktu semula.⁸

Kontrol atau pengawasan adalah fungsi didalam manajemen fungsional yang harus dilaksanakan oleh setiap pimpinan semua unit/satuan kerja terhadap pelaksanaan pekerjaan atau pegawai yang melaksanakan sesuai dengan tugas pokoknya masing-masing. Dengan demikian, pengawasan oleh pimpinan khususnya yang berupa pengawasan melekat (*built in control*), merupakan kegiatan manajerial yang dilakukan dengan maksud agar tidak terjadi penyimpangan dalam melaksanakan pekerjaan.

⁷ Angger Sigit Pramukti dan Meylani Chahyaningsih, 2018. "*Pengawasan Hukum Terhadap Aparatur Negara*", Media Pressindo, hlm. 3

⁸ *Ibid.* hlm. 3

Suatu penyimpangan atau kesalahan terjadi atau tidak selama dalam pelaksanaan pekerjaan tergantung pada tingkat kemampuan dan keterampilan pegawai. Para pegawai yang selalu mendapat pengarahan atau bimbingan dari atasan, cenderung melakukan kesalahan atau penyimpangan yang lebih sedikit dibandingkan dengan pegawai yang tidak memperoleh bimbingan.⁹

Istilah pengawasan dikenal dan dikembangkan dalam ilmu manajemen karena memang pengawasan ini merupakan salah satu unsur dalam kegiatan pengelolaan. Wajar apabila pengertian tentang istilah ini lebih banyak diberikan oleh ilmu manajemen dari pada ilmu hukum. Mengenai pengertian pengawasan, George R. Terry mengatakan bahwa pengawasan adalah suatu bentuk pengendalian untuk menentukan apa yang ingin dicapai, mengevaluasi, dan menerapkan tindakan korektif jika diperlukan untuk memastikan hasil akan sesuai dengan rencana.¹⁰

Pengawasan dapat didefinisikan sebagai proses untuk menjamin bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen dapat tercapai. Ini berkenaan dengan cara-cara membuat kegiatan-kegiatan sesuai yang direncanakan. Pengertian ini menunjukkan adanya hubungan yang sangat erat antara perencanaan dan pengawasan.¹¹

⁹ M. Kadarisman, 2013. *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia*, Rajawali, Jakarta, hlm. 1721

¹⁰ Muchsan, 1992. *Sistem Pengawasan Terhadap Perbuatan Aparat Pemerintah dan Peradilan Tata Usaha Negara di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, hlm. 36

¹¹ Yohannes Yahya, 2006. *Pengantar Manajemen*, Graha Ilmu, Yogyakarta, hlm. 133

Pengawasan menurut Pradiji Atmosudirdjo diartikan sebagai proses kegiatan-kegiatan yang membandingkan apa yang dijalankan, dilaksanakan, dan diselenggarakan itu dengan apa yang dikehendaki, direncanakan, atau diperintahkan.¹²

Menurut Harahap, pengawasan adalah keseluruhan sistem, teknik, cara yang mungkin dapat digunakan oleh seorang atasan untuk menjamin agar segala aktivitas yang dilakukan oleh dan organisasi benar-benar menerapkan prinsip efisiensi dan mengarah pada upaya mencapai keseluruhan tujuan organisasi.¹³

Seorang ahli manajemen lain menyatakan bahwa pengawasan adalah proses untuk menetapkan pekerjaan apa yang sudah dilaksanakan, menilai dan mengoreksinya dengan maksud agar pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana semula. Perencanaan dan pengawasan merupakan kedua belah mata uang yang sama.¹⁴

Pendapat-pendapat diatas memperlihatkan adanya hubungan yang erat antara pengawasan dengan perencanaan. Ini berarti rencana tanpa pengawasan tidak ada artinya dalam suatu kegiatan yang dilakukan. Rencana merupakan pedoman untuk melaksanakan pengawasan, sedangkan pengawasan sebagai alat untuk mencegah timbulnya

¹² S. Pradiji Atmosudirdjo, 1994. *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm. 81

¹³ Sofyan Sari Harahap. 2001. *Sistem Pengawasan Manajemen (Management Control System)*. PT Pustaka Quantum, Jakarta, Hlm. 14

¹⁴ Baihaqi, 2016, *Pengawasan Sebagai Fungsi Manajemen Perpustakaan dan Hubungannya dengan Disiplin Pustakawan*, UPT Perpustakaan Syiah Kuala Banda Aceh, vol.8, Nomor:1, Juni, hlm. 132-133

penyimpangan dan penyelewengan terhadap rencana yang telah ditetapkan.¹⁵

2) Fungsi dan Tujuan Pengawasan

Pengawasan merupakan instrumen yang paling penting dalam fungsi manajemen yang harus dilaksanakan dalam setiap kegiatan yang dilakukan oleh organisasi dimana pengawasan adalah alat untuk menjamin terwujudnya perencanaan yang telah ditetapkan.

Fungsi pengawasan dalam manajemen adalah upaya sistematis dalam menetapkan standar kerja dan berbagai tujuan yang direncanakan, mendesain sistem informasi umpan balik, membandingkan antara kinerja yang dicapai dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan apakah terdapat penyimpangan dan tingkat signifikan dari penyimpangan tersebut dan mengambil tindakan yang diperlukan untuk memastikan bahwa seluruh sumber daya perusahaan dipergunakan secara efektif dan efisien dalam pencapaian tujuan.¹⁶

Pengawasan sebagai salah satu fungsi manajemen menjadi sangat penting bagi perkembangan dan penerapan tujuan suatu organisasi, pengawasan merupakan bagian akhir dari suatu rangkaian proses fungsi-fungsi manajemen. Kegiatan pengawasan merupakan salah satu dari fungsi manajemen yang harus dijalankan oleh seorang pimpinan.

¹⁵ *Ibid.* hlm. 133

¹⁶ Sule, Ernie Tisnawati dan Saifullah, 2006. *Pengantar Manajemen Edisi Pertama*, Kencana, Jakarta, hlm. 318

Kegiatan pengawasan erat hubungannya dengan perencanaan pekerjaan pada suatu organisasi/lembaga.

Perencanaan merupakan fungsi awal dari proses manajemen dan fungsi akhir untuk mencapai tujuan. Dalam artian, perencanaan membutuhkan pihak pengawasan untuk mencapai keseimbangan yang tepat dalam bidang pekerjaan. Pengawasan mencakup kelanjutan tugas untuk melihat apakah kegiatan yang dilakukan sesuai dengan rencana. Pelaksanaan kegiatan dievaluasi dan penyimpangan diperbaiki supaya tujuan dapat dicapai dengan baik.¹⁷

Agar pelaksanaan fungsi pengawasan dapat dijadikan suatu alat yang (instrumen) efektif, maka pelaksanaan fungsi pengawasan harus memperhatikan kriteria-kriteria, sebagai berikut:¹⁸

- a. Apa yang akan diawasi (Obyek yang perlu diawasi);
- b. Mengapa perlu diadakan pengawasan;
- c. Dimana dan bilamana diadakan pengawasan dan oleh siapa pengawasan tersebut harus dilakukan;
- d. Bagaimana pengawasan tersebut dapat dilakukan; dan
- e. Pengawasan tersebut harus bersifat rasional, fleksibel, terus menerus dan pragmatis.

Untuk mencapai tujuan organisasi maka pengawasan perlu dilakukan agar segala sesuatu yang telah direncanakan dapat berjalan

¹⁷ Terry R. Garry, 1991. *Prinsip-prinsip Manajemen Terjemahan J. Smit DFM*, Bumi Aksara, Jakarta, hlm. 18

¹⁸ Muji Estiningsih, 2005. *Fungsi Pengawasan DPRD*, Universitas Atmajaya, Yogyakarta, hlm. 21

sesuai dengan yang diharapkan, dan ketika terjadi penyimpangan dapat langsung mengambil tindakan sebagai suatu koreksi.

Pengawasan mempunyai beberapa tujuan yang sangat berguna bagi pihak-pihak yang melaksanakan. Tujuan pengawasan adalah mengusahakan agar pekerjaan-pekerjaan terlaksana sesuai dengan rencana yang ditetapkan dan atau hasil yang dikehendaki.¹⁹

Adapun tujuan pengawasan menurut Sujamto adalah untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya tentang pelaksanaan tugas dan pekerjaan, apakah semestinya atau tidak. Sedangkan tujuan pengawasan menurut Victor Situmorang dan Jusuf Juhir adalah sebagai berikut :²⁰

1. Menjamin ketetapan pelaksanaan sesuai dengan rencana, kebijaksanaan dan perintah;
2. Menertibkan koordinasi kegiatan-kegiatan;
3. Mencegah pemborosan dan penyelewengan;
4. Menjamin terwujudnya kepuasan masyarakat atas barang dan jasa yang dihasilkan; dan
5. Membina kepercayaan terhadap kepemimpinan organisasi.

Tujuan utama dari pengawasan ialah mengusahakan agar apa yang direncanakan menjadi kenyataan. Untuk dapat benar-benar

¹⁹ Baihaqi, *op.cit* hlm. 139

²⁰ Herma Yanti, *Mekanisme Pengawasan Terhadap Peraturan Daerah Menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004*, hlm. 40

merealisasikan tujuan utama tersebut, pengawasan pada taraf pertama bertujuan agar pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan instruksi yang telah dikeluarkan, dan untuk mengetahui kelemahan-kelemahan serta kesulitan-kesulitan yang dihadapi dalam pelaksanaan rencana.²¹

Tujuan pengawasan secara umum adalah untuk menciptakan suatu efisiensi dan efektivitas dalam setiap kegiatan dan berusaha agar apa yang direncanakan dapat menjadi kenyataan. Tujuan pengawasan juga untuk mengetahui pelaksanaan kerja, hasil kerja, dan segala sesuatunya apakah sesuai dengan yang direncanakan atau tidak, serta mengukur tingkat kesalahan yang terjadi sehingga mampu diperbaiki ke arah yang lebih baik.

B. Transportasi, Angkutan Barang dan Dasar Hukum

1) Transportasi

Perpindahan orang sejak zaman dahulu, telah dilatih dalam hal transportasinya. Sehingga boleh dikatakan bahwa masalah transportasi ini sama umurnya dengan kehidupan manusia itu sendiri. Untuk mendapatkan makanannya dan material yang digunakan seperti untuk keperluan pembuatan pakaian, pemondokan, peralatan dan senjata, selalu bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya untuk mendapatkannya.²²

²¹ Manulang, 2004. *Dasar-dasar Manajemen*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, hlm. 173

²² Zulfiar Sani. 2010. *Transportasi (suatu pengantar)*. Jakarta: Penerbit Universitas Indone sia (UI-PRESS). halaman 3.

Awalnya untuk keperluan pemindahan barang mengandalkan pundak atau kepala seseorang dari satu tempat ke tempat lainnya. Semakin banyak kebutuhan manusia dan kemampuan diri yang dipunyainya terbatas, maka semakin banyak yang diangkut dan dengan akal yang ada padanya, manusia mulai melihat alam sekitarnya, mulailah menggunakan bantuan tenaga binatang seperti gajah, kuda, keledai dan sebagainya. Binatang untuk pengangkutan ini dilatih agar bisa dimanfaatkan. Lalu setelah ditemukannya tenaga uap dan tenaga mesin maka perkembangan angkutan jalan hingga sekarang, seperti yang kita lihat hari ini seperti angkutan jalan. Selanjutnya saat ini perkembangan angkutan darat berkembang secara signifikan untuk mencari yang lebih cepat dan lebih mudah.²³ Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (subway) dan taksi. Penduduk di sana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk

²³ *Ibid.*

memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya serta memiliki tingkat kecelakaan yang relatif lebih rendah daripada transportasi darat dan air.²⁴

Transportasi dapat dilakukan oleh orang itu sendiri dengan cara memikul dan sebagainya tapi dapat juga menggunakan alat atau benda sebagai bantuan. Penggunaan alat bantu ini berkembang sesuai dengan perkembangan teknologi hingga saat ini. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (subway) dan taksi untuk bepergian dalam kota terutama untuk pergi dan pulang bekerja. Tujuan orang menggunakan alat transportasi adalah agar lebih cepat dan lebih mudah dalam perpindahan orang atau barang dari tempat asal ketempat tujuannya. Fungsi transportasi ini tidak hanya dilihat secara perorangan tapi juga dilihat dari kepentingan masyarakat luas.²⁵

1. Penggerak pembangunan. Sebuah daerah tepencil dengan hasil ekonomi dari sumber daya alam, apabila tidak terdapat lalu lintas dan angkutan ke daerah tersebut maka akan terpercillah daerah tersebut, karena itu bila ada angkutan (transportasi) maka daerah tersebut dapat digerakkan pembangunannya.

²⁴ Wikipedia, "Transportasi", melalui <https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi>, diakses Sabtu, 16 Desember 2017, pukul 18.00 WIB.

²⁵ Zulfar Sani, *Op.Cit* 2010, halaman 2.

2. Melayani kegiatan nyata, pada ekonomi yang sudah berjalan maka transportasi diperlukan untuk menunjang pergerakan barang atau orang dari satu tempat ketempat lainnya sebagai contoh: masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya, karena apa yang dibutuhkan itu tidak selalu tersedia di satu tempat apalagi di ditempat mereka tinggal, sehingga masyarakat tersebut sangat membutuhkan cara pemindahan kebutuhannya itu dan /atau perpindahan dirinya sendiri.

Kebutuhan angkutan untuk memenuhi keinginannya atau kebutuhan lainnya seperti memindahkan barang keperluannya dari satu tempat ketempat lainnya. Sesuai dengan pengembangan teknologi yang akan mengubah tata kehidupan, seperti keperluan untuk berkomunikasi dengan sanak saudara dan bertambahnya waktu luang karena telah mempersingkat waktu untuk kegiatannya dan waktu luang ini bisa dipakai untuk keperluan rekreasi atau keperluan lainnya yang tentu saja membutuhkan transportasi juga. Kemajuan dalam bidang transportasi dipusatkan, terutama karena sukarnya mencapai suatu tempat karena jarak atau hal lainnya, maka hal-hal seperti keselamatan dan kenyamanan sangat perlu dikembangkan kondisinya transportasi ini.²⁶

Munculnya transportasi sebagai salah satu disiplin ilmu pada dekade terakhir ini, dikarenakan oleh semakin disadarinya keterbatasan

²⁶ *Ibid.*

fisik manusia dalam menjalankan aktivitas kehidupannya sehari-hari apakah itu aktivitas sosial, politik, ekonomi dalam melangsungkan hidupnya, pengembangan iptek, budaya dan lain-lain. Dapat ditangkap makna sederhana yang terkandung pada transportasi itu bahwa transportasi dapat dikatakan sebagai alat, teknik atau cara untuk melawan jarak atau mempersingkat jarak yang dipergunakan oleh manusia dalam menjalankan segala macam dan bentuk aktivitas kehidupannya. Dengan demikian, sebagai alat teknik atau cara, transportasi ini harus berkembang mengiringi laju perkembangan aktivitas kehidupan manusia dari teknik (alat) yang sederhana. Karena dewasa ini aktivitas kehidupan manusia telah mencapai taraf kemajuan yang pesat disegala bidang, semakin kompleks dan beragam serta arus globalisasi semakin gencar, maka alat atau teknik transportasi juga semakin berkembang ke arah modernisasi dan kompleks.²⁷

Pengelolaannya juga telah menghadapi masalah rumit menyangkut segala aspek kehidupan manusia, mempertimbangkan segala kepentingan manusia yang berbeda serta terkait dengan berbagai faktor. Oleh karena itu, dalam menelusuri dan menelaah serta memahami persoalan transportasi ini harus melihat dan memandang transportasi

²⁷ Fidel Miro. 1997. *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Tarsito, halaman 1.

sebagai suatu sistem yang luas, menyeluruh dan tidak berdiri sendiri.

Komponen utama transportasi adalah:²⁸

1. Manusia dan barang (yang diangkut).
2. Kendaraan dan peti kemas (alat angkut).
3. Jalan (tempat alat angkut bergerak).
4. Terminal (tempat memasukkan dan mengeluarkan yang diangkut ke dalam dan dari alat angkut).
5. Sistem pengoperasian, yang mengatur 4 komponen
 - a. Manusia atau barang
 - b. Kendaraan atau peti kemas
 - c. Jalan
 - d. Terminal

Transportasi dalam mendukung dan mempermudah manusia untuk mencapai objek kebutuhan tentu tidak dapat berdiri sendiri, tetapi harus merupakan satu kesatuan utuh dan menyeluruh yang disebut dengan sistem transportasi. Sesuai dengan perkembangan zaman, kegiatan manusia dalam memenuhi tuntutan kehidupan sosial ekonominya tentu akan mengalami perubahan seperti perkembangan pendapatan masyarakat, kemajuan IPTEK, pertumbuhan penduduk yang pesat, urbanisasi dan lain-lain yang kesemuanya ini berada dalam satu wadah yang menyeluruh pula dan disebut sebagai sistem aktivitas. Jelas bahwa

²⁸ *Ibid*, halaman 5.

sistem transportasi dalam suatu kawasan tertentu mempunyai hubungan yang sangat erat dengan sistem aktivitas sosial ekonomi manusia, dalam sistem transportasi dari waktu ke waktu akan berkembang sejalan dengan perkembangan dan perubahan sistem aktivitas sosial ekonomi manusia.²⁹

2) Angkutan Barang

Pengertian pengangkutan menurut Abdulkadir Muhammad adalah pengertian “angkutan” berasal dari kata “angkut” yang berarti mengangkat atau membawa, memuat dan membawa atau mengirim. Dengan kata lain angkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang telah ditetapkan. Jika dilihat dari berbagai pengertian dan definisi pengangkutan diatas, maka diketahui berbagai aspek pengangkutan, yaitu sebagai berikut:

- a. Pelaku, yaitu pihak yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan hukum yang melaksanakan pengangkutan seperti perusahaan pengangkutan, baik berupa orang secara alamiah maupun orang dalam arti badan hukum seperti Perseroan Terbatas (PT) atau Koperasi. Orang secara alamiah sebagai pelaku misalnya buruh di pelabuhan yang mengangkat barang – barang dari dan ke kapal.

²⁹ Ibid, halaman 8.

- b. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat ini digunakan secara mekanik atau elektronik dengan teknologi tinggi yang harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan yang ditetapkan oleh peraturan perundang – undangan yang berlaku seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, derek (*crane*) dan lain–lain.
- c. Barang dan/atau penumpang, yaitu objek yang dimuat dan diangkut. Barang muatan yang diangkut adalah barang yang dapat diperdagangkan atau tidak dapat diperdagangkan dan berbagai jenis yang diklasifikasikan sebagai berikut :
- 1) Barang umum (*general good*)
 - 2) Barang – barang berbahaya (*dangerous good*)
 - 3) Barang yang mudah rusak (*perishable good*)
 - 4) Barang beracun
 - 5) *Animal product*
 - 6) Tumbuh – tumbuhan, dan lain – lain.
- d. Perbuatan, yaitu suatu kegiatan yang mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan atau *boarding* sampai dengan penurunan di tempat tujuan dengan selamat.
- e. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan nilai tambah atau penggunaan barang yang diangkut di tempat tujuan.

- f. Tujuan pengangkutan, yaitu barang dan/atau orang dapat selamat sampai di tempat tujuan.³⁰

Pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Disini jelas, meningkatnya 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.³¹ Jasa angkutan merupakan jenis jasa dengan barang pendukung dan jasa minor, penumpang kendaraan yang membeli jasa transportasi. Selama dalam perjalanan dengan kendaraan (barang). Ada beberapa produk fisik yang terlibat, seperti makanan dan minuman, majalah, surat kabar yang disediakan oleh jasa lain. Jasa transportasi ini memerlukan barang yang bersifat kapital intensif untuk realisasinya, tetapi penawaran utamanya adalah jasa angkutan. Karena yang ditawarkan adalah jasa maka hal yang terpenting untuk diatur dalam penjualan produk adalah kualitas jasa.³² Sebagai suatu kegiatan jasa dalam memindahkan barang ataupun penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, pengangkutan berperan

³⁰ Andhika Suhud Meliora Situmorang, "Hukum Bisnis Pengangkutan Barang", melalui <https://www.scribd.com/document/353885383/Pengangkutan-Barang>, diakses Jumat, 25 Mei 2018, pukul 15.30 WIB

³¹ Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: jambatan. Halaman 2.

³² Zulfiar Sani, *op cit*, hal 125.

sekali dalam mewujudkan terciptanya pola distribusi nasional yang dinamis. Praktik penyelenggaraan suatu pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya dalam dunia perdagangan. Serta dalam pelaksanaannya harus dilakukan secara adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dan lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULAJ). Di dalam UULAJ ini yang mengenai angkutan barang terdapat pada :

- a) *BAB 10, Bagian kesatu Pasal 137 ayat (1), "angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor". Ayat (3), "angkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan mobil barang". Ayat (4), mobil barang dilarang digunakan untuk angkutan orang, kecuali :*
 - (a) *Rasio kendaraan bermotor untuk angkutan orang, kondisi geografis, dan prasarana jalan di provinsi/kabupaten kota/kota belum memadai;*
 - (b) *Untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia dan atau Kepolisian Negara Republik Indonesia; atau*
 - (c) *Kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Pemerintah Daerah.*
- b) *Pasal 138 ayat (3) , "angkutan umum orang dan atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum".*
- c) *Pasal 139 ayat (1), "pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan atau barang antar kota antar provinsi serta lintas batas negara", Ayat (2), "pemerintah daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi", Ayat (3), "pemerintah daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan atau barang dalam wilayah kabupaten kota".*

d) Bagian keempat, Paragraf 1 Pasal 160 angkutan barang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas :

- *Angkutan barang umum; dan*
- *Angkutan barang khusus.*

e) Paragraf 2 Pasal 161, pengangkutan barang umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 160 huruf a harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

Prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan; Tersedia pusat distribusi logistik dan atau tempat untuk memuat dan membongkar barang; dan Menggunakan mobil barang.

f) Paragraf 3 Pasal 162 ayat (1), kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus wajib:

- (a) Memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut;*
- (b) Diberi tanda tertentu sesuai dengan barang yang diangkut;*
- (c) Memarkir kendaraan di tempat yang ditetapkan;*
- (d) Membongkar dan memuat barang di tempat yang ditetapkan dan dengan menggunakan alat sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut;*
- (e) Beroperasi pada waktu yang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan;*
- (f) Mendapat rekomendasi dari instansi terkait. Ayat (2), "kendaraan bermotor umum yang mengangkut alat berat dengan dimensi yang ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 harus mendapat pengawasan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia". Ayat (3), "pengemudi dan pembantu pengemudi kendaraan bermotor umum yang mengangkut barang khusus wajib memiliki kompetensi tertentu sesuai dengan sifat dan bentuk barang khusus yang diangkut".*

3) Dasar Hukum

- a. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 Tentang Angkutan Jalan dan Retribusi Perizinan Angkutan Dalam Wilayah Kota Makassar.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 tentang Angkutan Jalan Dan Retribusi Perizinan Angkutan Dalam Wilayah Kota Makassar, berdasarkan Pasal 11 ayat (2) dan (3) menjelaskan bahwa:

“Pengangkutan barang dalam kota sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dilakukan dengan menggunakan mobil truck, pick up dan sejenisnya dengan ketentuan jumlah barang yang dapat diangkut tidak melebihi daya angkut tipe kendaraannya setelah memperoleh Izin Operasi Khusus dari Walikota”.

“Teknis pengaturan mengenai jalur/ruas jalan yang dapat dilalui oleh mobil pengangkutan barang dimaksud dalam ayat (2) akan diatur lebih lanjut dengan Keputusan Walikota setelah terlebih dahulu mendengar pertimbangan Pimpinan Dewan Perwakilan Rakyat daerah Kota Makassar.”

- b. Peraturan Wali Kota Nomor 96 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan.

Tentunya, instansi yang berwenang dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Makassar, berperan penting dalam menjalankan tugas dan wewenang. Berdasarkan pasal 4 Peraturan Walikota Nomor 96 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan yaitu :

“Dinas Perhubungan mempunyai tugas membantu walikota melaksanakan Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan

yang menjadi kewenangan Daerah dan Tugas Pembantuan yang ditugaskan kepada Daerah”.

- c. Peraturan Walikota Nomor 94 Tahun 2013 Tentang Pengaturan Waktu dan Rute Operasional Angkutan Barang di Wilayah Kota Makassar.

Pasal 1 ayat (1) Peraturan Walikota Nomor 94 Tahun 2013 tentang Pengaturan Waktu dan Rute Operasional Angkutan Barang di Wilayah Kota Makassar

“Kendaraan angkutan barang yang dilakukan pengaturan adalah kategori mobil orang/truk yang memiliki muatan sumbu terberat sebesar 8.000kg (delapan ribu kilogram) atau mobil barang/truk yang memiliki jumlah berat yang diizinkan (JBI) sebesar 11.000kg (sebelas ribu kilogram) keatas.

Kemudian Pasal 2 ayat (1) dan (2) yaitu :

“Waktu operasi kendaraan angkutan barang sebagaimana dimaksud pada Pasal 1 mulai pukul 21.00 WITA sampai dengan pukul 05.00 WITA”

“Pengaturan kendaraan angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 diperuntukkan seluruh ruas jalan dalam wilayah Kota Makassar”

C. Dinas Perhubungan

Berdasarkan Pasal 7 ayat 2 poin (b) Undang-Undang Nomor 22

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa:

“Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Hal ini berkaitan dengan Pasal 9 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan Penyelenggaraan

di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf b meliputi:

- a) Penetapan rencana umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;*
- b) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;*
- c) Persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor;*
- d) Perizinan angkutan umum;*
- e) Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;*
- f) Pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan*
- g) Penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor yang memerlukan keahlian dan/atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang ini.*

Kemudian dipertegas kedudukan Dinas Perhubungan dalam Pasal 4 Peraturan Walikota Nomor 96 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan yaitu “Dinas Perhubungan mempunyai tugas membantu walikota melaksanakan urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan yang menjadi kewenangan Daerah dan Tugas Pembantuan yang ditugaskan kepada Daerah. Selanjutnya pasal 4 ayat 3 poin (i) merumuskan kebijakan teknis di bidang lalu lintas, moda dan transportasi, sarana dan prasarana lalu lintas serta pengembangan, keselamatan dan penindakan pelanggaran berlalu lintas;

Jika dikaji dari ketentuan pasal tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa peran Dinas Perhubungan (DLLAJR) dalam menertibkan aturan lalu lintas angkutan umum adalah suatu upaya implementasi atas kewenangannya dalam menjaga ketertiban lalu lintas, serta aturan yang sudah diatur sebelumnya agar tercipta suatu sistem transportasi yang

aman tertib dan lancar. Sementara itu, kewenangan terbatas dalam melakukan tindakan hukum yang dimiliki Dinas Perhubungan dalam kaitannya di jalan raya tersirat dalam UULLAJ yang tertuang dalam Pasal 262 ayat (3).³³ Berdasarkan gambaran pasal tersebut terbentuk suatu paradigma bahwa antara Dinas Perhubungan dengan lembaga Kepolisian bersama-sama menyelenggarakan sistem transportasi (LLAJ) tetapi pada dasarnya antara kedua lembaga tersebut tetap mempunyai porsi yang berbeda dalam melaksanakan kewenangan melakukan tindakan yang dapat mereka lakukan baik dalam hal melakukan tilang atau pengaturan aturan lalu lintas jalan. Untuk itu muncul pemikiran apakah peran Dinas Perhubungan hanya sebagai lembaga pembantu dalam mengatur sistem lalu lintas yang terstruktur atau ada peran penting lain yang dimiliki Dinas Perhubungan dalam menciptakan sistem lalu lintas sesuai dengan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, Undang-undang ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh dijelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-undang ini adalah:³⁴

³³ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

³⁴ Dikutip dari <http://www.bantuanhukum.or.id/web/blog/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-raja/>

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Selanjutnya pada paragraf ke-5 (kelima) pada Penjelasan Umum UU No.22 Tahun 2009 menyebutkan Penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam Undang–Undang ini, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, di dalam Undang-undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (*just culture*) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan

berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.³⁵

Menurut Bagir Manan Peraturan Perundang-undangan adalah Peraturan tertulis yang dibuat oleh lembaga Negara atau pejabat yang berwenang dan mengikat secara umum dan dibuat secara sistematis sesuai dengan jenis dan hierarki yang didasarkan pada asas bahwa Peraturan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan Peraturan yang lebih tinggi, proses pembentukan Undang-undang yang baik, harus diatur secara komprehensif baik mengenai proses perencanaan, penyiapan, pembahasan, pengesahan sampai dengan pengundangan.³⁶

Melihat beberapa pemaparan diatas pada dasarnya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 menjadi pelengkap dari keseluruhan perubahan Undang-undang mengenai Lalu Lintas dan Angkuta Jalan dan berlaku saat ini. Sehingga sebagai Undang-undang yang terbaru maka kedudukan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 memiliki kekuatan dengan berlegitimasi pada asas *lex posterior derogat lex priori* sebagaimana memiliki pengertian bahwa substansial Undang-undang yang baru mengalahkan Undang-undang yang lama.

³⁵ Lihat paragraf ke-5 Penjelasan Umum UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

³⁶ Dikutip dari <http://ditjenpp.kemenkumham.go.id/htn-dan-puu/60-pembentukan-peraturan-perundang-undangan-di-indonesia.html> dituliskan oleh Prof. Dr. Bagir Manan, SH., MCL, diakses pada tanggal 17 Februari 2015

Seiring dengan berkembangnya era globalisasi yang semakin maju, semakin berkembang pula tingkat mobilitas masyarakat dalam kegiatan dan aktivitas sosialnya. Karenanya diperlukan adanya fasilitas transportasi yang dapat menopang kegiatan dan mobilitas masyarakat yang semakin berkembang tersebut. Kebutuhan penyediaan sarana transportasi yang menunjang tersebut tidak dapat berdiri sendiri melalui peran satu pihak saja. Diperlukan adanya peran serta antara Dinas Perhubungan yang berperan sebagai manajemen transportasi, Dinas Pekerjaan Umum sebagai bidang penyedia prasarana jalan, dan POLRI yang berperan sebagai lembaga penegak hukum.

Peran serta ketiga lembaga tersebut dapat menciptakan suatu tujuan terbentuknya sistem transportasi yang aman, lancar, tertib. Perhubungan sendiri adalah suatu tataran sistem penyelenggaraan transportasi darat maupun perairan daratan yang saling berkaitan satu sama lain dan berintegasi secara keseluruhan dengan ruang lalu lintas (jalan, jembatan, dan atau rel) yang berada dibawah sistem otonomi daerah. Dinas Perhubungan adalah suatu lembaga yang terdiri secara mandiri dalam melaksanakan peran pelaksanaan kebijakan berdasarkan Pemerintahan otonomi Daerah.³⁷ Dengan adanya otonomi daerah memberikan desentralisasi pada Dinas Perhubungan untuk melaksanakan otonomi seluas-luasnya berikut semua aparatur dan

³⁷ M.N.Nasution, 2008, *Manajemen Transportasi*, Bogor: Ghalia Indonesia, hal.95.

keuangannya kecuali hal-hal yang bersifat nasional yang akan diatur dan Undang-undang.³⁸

Kemenhub adalah lembaga yang mempunyai wewenang mengeluarkan kebijakan dan/atau aturan hukum yang mengatur tentang masalah transportasi. Kebijakan atau aturan hukum yang dikeluarkan oleh Pemerintah Pusat adalah suatu aturan hukum yang mengikat segala pihak yang terlibat di dalam kegiatan transportasi. Namun setelah adanya otonomi Daerah, DLLAJR selaku Dinas Perhubungan mempunyai kewenangan khusus untuk mengatur dan mengurus sendiri segala urusan rumah tangganya (transportasi) sesuai dengan ketentuan otonomi Daerah yang diperkuat dengan adanya Peraturan Daerah yang mengatur tentang kewenangan otoritas Dinas Perhubungan dalam menjalankan fungsinya. DISHUB (DLLAJR) adalah lembaga yang berdiri berdasarkan desentralisasi.

Desentralisasi di sini mengandung pengertian pelepasan diri dari pusat, atau pelimpahan kekuasaan Pemerintah dari pusat pada daerah-daerah yang mengurus rumah tangganya sendiri (daerah otonom).³⁹ Namun tidak banyak pula pihak yang dapat mengapresiasi peran Dinas Perhubungan (DLLAJR) dengan segala kewenangan dan fungsinya. Sering

³⁸ C.S.T. Kansil, 1984, *Hukum Tata Pemerintahan Indonesia*, Jakarta : Ghalia Indonesia. Hal. 280

³⁹ Abdurrahman, 1987. *Beberapa Pemikiran Tentang Otonomi Daerah*, Jakarta: Media Sarana Perss.

kali hanyalah fungsi teknis lapangan saja yang dipahami oleh masyarakat. Contoh tindakan teknis yang paling banyak diketahui oleh masyarakat adalah kegiatan mengatur lalu lintas jalan, penggantian lampu *traffic light*, pemasangan rambu lalu lintas, menilang angkutan umum yang melanggar peraturan (menarik retribusi), atau kegiatan teknis lapangan lainnya.

Dinas dibentuk untuk melaksanakan urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah. Dinas diklasifikasikan atas :

1. Dinas tipe A yang dibentuk untuk mewadahi urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah dengan beban kerja yang besar.
2. Dinas tipe B yang dibentuk untuk mewadahi urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah dengan beban kerja yang sedang.
3. Dinas tipe C yang dibentuk untuk mewadahi urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah dengan beban kerja yang kecil.⁴⁰

D. Sanksi Administrasi

1) Pengertian Sanksi Administrasi

Sanksi merupakan bagian penutup yang penting dalam Peraturan hukum administrasi negara. Sanksi digunakan atau dimaksudkan agar

⁴⁰ Josef Mario Monteiro. 2016. *Pemahaman Dasar Hukum Pemerintahan Daerah*. Yogyakarta: Pustaka Yustisia, halaman 63.

kewajiban-kewajiban dan larangan-larangan bagi masyarakat yang dituangkan dalam peraturan hukum administrasi dapat dipatuhi oleh masyarakat. Pengertian sanksi administratif menurut Van Wijk/W Konijnenbelt adalah:⁴¹

“Sanksi administratif merupakan sarana-sarana kekuatan menurut hukum publik yang dapat diterapkan oleh badan atau pejabat Tata Usaha Negara sebagai reaksi terhadap mereka yang tidak mentaati norma-norma hukum Tata Usaha Negara.”

Dalam tindakan hukum diantara administrasi negara dan warga masyarakat terdapat ikatan hukum (*rechtsbetrekking*) dimana warga masyarakat terikat untuk melakukan atau memenuhi sesuatu sehingga bila warga lalai atau tidak menunaikannya maka administrasi negara dapat mengenakan sanksi hukum administrasi negara terhadapnya tanpa perantara atau melalui hakim pengadilan negeri.⁴²

Dalam hukum administrasi dijelaskan dengan tegas, bahwa penerapan sanksi administrasi merupakan bagian penutup yang penting didalam penegakan hukum Pemerintahan. Hal tersebut didasarkan anggapan bahwa tidak ada artinya memasukkan adanya kewajiban-kewajiban dan atau larangan-larangan terhadap warga masyarakat didalam norma-norma hukum Pemerintahan manakala norma-norma tersebut tidak dipatuhi oleh warga sehingga dibutuhkan adanya proses penegakan hukum Pemerintahan berupa sanksi Pemerintahan.⁴³

⁴¹ Jum Angriani, *Hukum Administrasi Negara*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2012, hlm. 185

⁴² *Ibid.*, hlm. 186

⁴³ Aminuddin Ilmar, *op.cit*, hlm. 337

Penegakan hukum Pemerintahan berupa pemberian sanksi administrasi akan mempertegas sisi kepentingan Pemerintah untuk melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap tindakan atau perilaku masyarakat. Pengawasan merupakan langkah preventif untuk memaksakan adanya suatu kepatuhan, sedangkan penerapan sanksi merupakan langkah represif untuk memaksakan agar keadaan kembali normal atau warga masyarakat kembali patuh terhadap norma Pemerintahan tersebut.⁴⁴

Menurut J. B. J. M. ten Berge, sanksi administrasi merupakan inti dari penegakan hukum Pemerintahan. Dengan kata lain, sanksi diperlukan untuk menjamin penegakan hukum Pemerintahan. Sedangkan menurut P. de Haan bahwa dalam hukum administrasi, penggunaan sanksi administrasi merupakan penerapan kewenangan Pemerintahan, dimana kewenangan ini berasal dari aturan hukum administrasi tertulis dan tidak tertulis. Lebih lanjut menurut J. J Oosternbrink yang berpendapat bahwa sanksi administratif adalah sanksi yang muncul dari hubungan antara Pemerintah-warga negara yang dilaksanakan tanpa perantara pihak ketiga (kekuasaan peradilan) tetapi dapat secara langsung dilaksanakan oleh administrasi sendiri.⁴⁵

⁴⁴ *Ibid.*, hlm. 338

⁴⁵ *Ibid.*, hlm. 339

2) Jenis-Jenis Sanksi Administrasi

Seiring dengan luasnya ruang lingkup dan keragaman bidang urusan Pemerintahan yang masing-masing bidang itu diatur dengan Peraturan tersendiri, macam dan jenis sanksi itu dicantumkan dan ditentukan secara tegas dalam Peraturan Perundang-undangan bidang administrasi tertentu. Pemahaman terhadap berbagai sanksi tersebut penting dalam kajian Hukum Administrasi Negara karena menyangkut efektivitas penegakan hukum, bagaimana Pemerintah menggunakan kewenangannya dalam menerapkan sanksi, dan prosedur penerapan sanksi serta untuk mengukur norma-norma Hukum Administrasi Negara yang didalamnya memuat sanksi telah sesuai dibuat dan relevan diterapkan di tengah masyarakat. Secara umum dikenal beberapa macam sanksi dalam hukum administrasi, yaitu:⁴⁶

a. Paksaan Pemerintah (*bestuursdwang*)

Dalam kepustakaan Hukum Administrasi Negara, ada dua istilah mengenai paksaan Pemerintahan ini, yaitu *bestuursdwang* dan *politiedwang*. Menurut Philipus M. Hadjon, digunakannya istilah *bestuursdwang* adalah untuk mengakhiri kesalahpahaman yang dapat ditimbulkan oleh kata "*politie*" dalam penyebutan *politiedwang* (paksaan polisi) yang dimana polisi sama sekali tidak terlibat dalam pelaksanaan *politiedwang* (*bestuursdwang*).⁴⁷

⁴⁶ Ridwan HR, *op.cit*, hlm. 303-304

⁴⁷ *Ibid*, hlm. 304

Berkenaan dengan paksaan pemerintahan ini, F. A. M Stroink dan J. G. Steenbeek mengatakan bahwasanya kewenangan paling penting yang dapat dijalankan oleh pemerintah untuk menegakkan Hukum Administrasi Negara materiil adalah paksaan Pemerintah. Organ Pemerintahan yang memiliki wewenang untuk merealisasikan secara nyata kepatuhan warga, jika perlu dengan paksaan, terhadap pelanggaran Peraturan Perundang-undangan tertentu atau kewajiban tertentu.⁴⁸

Dalam kepustakaan hukum administrasi dijelaskan bahwa paksaan Pemerintahan (*bestuursdwang*) sebagai tindakan atau perbuatan Pemerintah yang nyata (*feitelijke handeling*) oleh Pemerintah guna mengakhiri suatu keadaan yang dilarang oleh suatu norma hukum Pemerintahan, atau bila masih melakukan apa yang seharusnya ditinggalkan oleh warga masyarakat karena bertentangan dengan ketentuan yang ada dalam Peraturan Perundang-undangan. Berkenaan dengan hal tersebut, maka keberadaan paksaan pemerintahan dapat pula dibedakan dengan sanksi-sanksi lain pada umumnya. Dengan menjalankan atau menerapkan paksaan Pemerintahan merupakan suatu bentuk tindakan atau perbuatan Pemerintahan dengan cara yang langsung. Sedangkan penerapan sanksi-sanksi lainnya umumnya lebih berperan secara tidak langsung (*werken meer indirect*) seperti pengenaan denda

⁴⁸ *Ibid.*, hlm. 306

administrasi yang juga menyerupai penggunaan sanksi yang ada didalam konsep hukum pidana.⁴⁹

Dalam pengenaan atau penerapan sanksi ini maka Pemerintah harus memperhatikan norma-norma Pemerintahan yang ada baik itu Peraturan Perundang-undangan ataupun asas-asas umum Pemerintahan yang baik sebab hal tersebut berkenaan dengan sisi tindakan atau perbuatan Pemerintahan yang harus mengedepankan adanya suatu kepastian, kemanfaatan, dan keadilan bagi warga masyarakat dengan kata lain harus ada jaminan perlindungan terhadap tindakan atau perbuatan yang dilakukan Pemerintah agar tidak merugikan masyarakat.⁵⁰

Pembuat Undang-undang dapat memberikan wewenang kepada organ Pemerintah untuk menjatuhkan hukuman berupa denda (*geldboete*) terhadap seseorang yang telah melakukan pelanggaran Peraturan Perundang-undangan. Pemberian wewenang langsung mengenai sanksi punitif ini dapat ditemukan dalam Peraturan Perundang-undangan. Pada umumnya dalam berbagai Peraturan Perundang-undangan, hukuman yang berupa denda ini telah ditentukan mengenai jumlah yang dapat dikenakan kepada pihak yang melanggar ketentuan. Berkenaan dengan denda administrasi disimpulkan bahwa denda administrasi hanya dapat diterapkan atas dasar kekuatan wewenang yang diatur dalam Undang-undang dalam arti formal.⁵¹

⁴⁹ Aminuddin Ilmar, *op.cit.*, hlm. 344

⁵⁰ *Ibid.*, hlm. 352

⁵¹ Ridwan HR, *op.cit.*, hlm. 317-318

Berdasarkan Pasal 76 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa setiap orang yang melanggar ketentuan pasal 53 ayat (1) dikenai sanksi administratif berupa :

- a. Peringatan tertulis;*
- b. Pembayaran denda;*
- c. Pembekuan izin; dan/atau*
- d. Pencabutan izin*

Berdasarkan Pasal 175 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan menjelaskan bahwa setiap orang yang melanggar ketentuan Pasal 121 ayat (1) dikenai sanksi administrasi berupa:

- a. Peringatan tertulis; dan*
- b. Denda administratif*

Berdasarkan Pasal 121 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menjelaskan bahwa Perusahaan Angkutan Umum yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 ayat (1) dikenai sanksi administratif berupa :

- a. Peringatan tertulis;*
- b. Denda administratif;*
- c. Pembekuan izin; dan/atau*
- d. Pencabutan izin*

Berdasarkan Pasal 31 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa Perusahaan Angkutan Umum yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 dikenai sanksi administratif berupa :

- a. *Peringatan tertulis;*
- b. *Pembekuan izin; dan*
- c. *Pencabutan izin.*

Adapun sanksi administrative sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan Pemerintahan dibidang sarana dan prasaran lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, dan bupati/walikota sesuai kewenangan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Berdasarkan permasalahan diatas, penulis akan menjawab dengan menggunakan jenis penelitian hukum yuridis-empirik. Dengan metode penelitian yuridik-empirik ini diharapkan dapat melihat perkembangan atau kesesuaian hukum di kehidupan nyata dalam masyarakat⁵².

Adapun lokasi penelitian yang penulis pilih di dalam menyusun penelitian ini yaitu Dinas Perhubungan, Perusahaan Angkutan Barang dan tempat lain yang berhubungan dengan objek penelitian dalam lingkungan Kota Makassar, tempat dimana penulis dapat memperoleh informasi terkait data

⁵² Soerjono soekanto, *pengantar penelitian hukum*, Jakarta; reaneka cipta hal.32