

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP BARANG
HANTARAN SAMPAI KE TUJUAN DI YOGYAKARTA**

SKRIPSI



Oleh :

DIAN DERMAWAN
No. Mahasiswa : 10410307

**PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA
2018**

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP
BARANG HANTARAN SAMPAI KE TUJUAN DI
YOGYAKARTA**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan guna Memperoleh
Gelar Sarjana (Strata-1) pada Fakultas Hukum
Universitas Islam Indonesia**



DIAN DERMAWAN

No. Mahasiswa: 10410307

**PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA
2018**



HALAMAN PENGESAHAN

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP BARANG
HANTARAN SAMPAI KE TUJUAN DI YOGYAKARTA**

Telah diperiksa dan disetujui oleh Dosen Pembimbing Tugas Akhir untuk
diajukan ke depan Tim Penguji dalam Ujian Akhir/Pendadaran

Pada Tanggal 14 Mei 2018

Pembimbing I

Ery Arifudin, S.H., M.H.

NIP.904100104



Yogyakarta, 14 Mei 2018

Pembimbing II

Retno Wulansari, S.H., M.Hum.

NIP.094100410

Yogyakarta, 14 Mei 2018

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

HALAMAN PENGESAHAN

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP BARANG
HANTARAN SAMPAI KE TUJUAN DI YOGYAKARTA

Telah Diperiksa dan Diujikan Dihadapan Dosen Tim Penguji dalam Tugas Akhir
atau Pendaran pada Tanggal 09 Agustus 2018 dan Dinyatakan LULUS

Dosen Penguji I : **H.Nurjihad, S.H., M.H.**



Dosen Penguji II : **H.Sujitno, S.H., M.Hum.**



Dosen Penguji III : **Ery Arifudin, S.H., M.H.**



Mengetahui,

Dekan Fakultas Hukum



Dr. Abdul Jamil, S.H., M.H

NIP.904100102

**SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

Bismillahirrohmannirrohim

Yang bertandatangan dibawah ini, saya:

Nama : Dian Dermawan

Nomer Mahasiswa : 10410307

adalah benar-benar mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang telah melakukan penulisan skripsi yang berjudul TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP HARAM HANTARAN SAMPAI KE TUJUAN DI YOGYAKARTA.

Skripsi ini telah dinyatakan lulus oleh Tim Penguji dalam Ujian pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum.

Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini saya nyatakan :

1. Bahwa Karya Tulis Ilmiah ini adalah benar-benar karya saya sendiri yang dalam penyusunannya tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika dan norma-norma penulisan sebuah Karya Tulis Ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Bahwa saya menjamin hasil Karya Tulis Ilmiah ini adalah benar-benar Asli (Orisinal), bebas dari unsur-unsur yang dapat dikategorikan sebagai melakukan perbuatan Penjiplakan Karya Ilmiah (plagiat)
3. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas Karya Ilmiah ini ada pada saya, namun demi untuk kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberi kewenangan kepada perpustakaan di lingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan Karya Ilmiah saya tersebut.

Demikian, Surat Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun.

Yogyakarta, 14 Mei 2018



Yang menyatakan,

Dian Dermawan

CURRICULUM VITAE

1. Nama Lengkap : Dian Dermawan
2. Tempat Lahir : Batam
3. Tanggal Lahir : 14 Mei 1992
4. Jenis Kelamin : Laki-laki
5. Golongan Darah : O
6. Agama : Islam
7. Alamat Terakhir : Perum. Mutiara Karangjati RT.5 No.6,
Karangjati, Jetis, Kel.Tamantirto, Kec.Kasihah,
Kab.Bantul, Yogyakarta.
8. Alamat Asal : Batu aji permai, sukajadi bawah, Blok B.49
Batam.
9. Identitas Orang/Wali
 - a. Nama Ayah : Mustafa
Pekerjaan Ayah : Swasta
 - b. Nama Ibu : Yuliati Zaini
Pekerjaan Ibu : Ibu Rumah Tangga
Alamat Wali : Perum. Mutiara Karangjati RT.5 No.6,
Karangjati, Jetis, Kel.Tamantirto, Kec.Kasihah,
Kab.Bantul, Yogyakarta.
10. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SDN 005 Batam
 - b. SMP : SMPN 3 Batam
 - c. SMA : SMAN 3 Batam
11. Organisasi : -
12. Prestasi : Juara 3 Kejurda Drag Race
13. Hobby : 1. Balap Motor
2. Reptil
3. Memancing

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

Berlapang-lapanglah dalam majelis, maka lapangkanlah, niscaya Allah akan memberi kelapangan untukmu. Dan apabila dikatakan: Berdirilah kamu, maka berdirilah, niscaya Allah akan meninggikan orang-orang yang beriman di antaramu dan orang-orang yang diberi ilmu pengetahuan beberapa derajat.

(Al-Mujaadilah 58:11)

Barang siapa sungguh-sungguh, sesungguhnya kesungguhannya itu adalah untuk dirinya sendiri.

(Al-Ankabbut 29:6)

Keberhasilan tidak datang secara tiba-tiba, tapi karena usaha dan kerja keras.

PERSEMBAHAN :

Skripsi ini kupersembahkan untuk :

Pengabdian penulis terhadap Allah SWT

Kedua orang tua penulis .

Adik penulis.



KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Puji syukur Alhamdulillah penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT, Rabb Sang Pemilik dunia dan seisinya, tiada tuhan selain Allah dan hanya kepada-Nya lah kita patut memohon dan berserah diri. Hanya karena nikmat, rahmat, dan hidayah dari Allah, penulis dapat menyelesaikan penulisan tugas akhir/skripsi guna memenuhi kewajiban dan syarat kelulusan pada Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia

Ucapan terimakasih penulis sampaikan kepada:

1. Kedua orang tua dan keluarga tercinta yang selalu mendukung dalam segala hal baik secara moril maupun materiil.
2. Bapak Fathul Wahid, S.T., M.Sc., Ph.D. selaku Rektor Universitas Islam Indonesia
3. Bapak Dr. Abdul Jamil, S.H.,M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia dan sekaligus sebagai dosen pembimbing akademik penulis yang selalu mengarahkan penulis untuk selalu bertawakal kepada Allah SWT dan menjalani perkuliahan dengan baik.
4. Bapak Ery Arifudin, S.H., M.H. selaku dosen pembimbing pertama yang telah memperjuangkan dan memotivasi penulis untuk dapat menyelesaikan tugas akhir dengan baik dan tepat waktu.
5. Ibu Retno Wulansari S.H., M.Hum. selaku dosen pembimbing kedua yang telah memperjuangkan dan memotivasi penulis untuk dapat menyelesaikan tugas akhir dengan baik dan tepat waktu.

6. Terima kasih untuk kedua Orang Tua penulis (Mustafa dan Yuliati), adik penulis (Lita Anggraini) atas doa dan segala dukungannya.
7. Sahabat-sahabat penulis rian (bosil), mas puput, mas tias, mas fahri, mas widi, mas yudi, mas dendi, obi, mahen dan barisan para mantan yang mendukung penulis dalam kehidupan sehari-hari.
8. Ibu Sariyanto ibu kos penulis, yang selalu mendukung dan mengingatkan penulis.
9. Semua pihak yang tidak dapat di sebutkan satu persatu, yang telah banyak membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung.

Semoga tulisan Skripsi ini dapat bermanfaat bagi masyarakat secara luas, penulis menyadari bahwa Skripsi ini tidak sempurna dan banyak kekurangannya. Untuk itu penulis mengharapkan adanya saran dan kritik demi kebaikan. Semoga Skripsi ini dapat bermanfaat dan di ridhoi Allah SWT.

Yogyakarta, 12 Mei 2018

Dian Dermawan

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	v
HALAMAN CURICULUM VITAE	vi
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	vii
HALAMAN KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	x
ABSTRAK	xiii
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	10
D. Kegunaan Penelitian	10
E. Kerangka Penelitian	11
F. Metode Penelitian	
1. Objek Penelitian	17
2. Subjek Penelitian	18
3. Sumber Data	18
4. Teknik Pengumpulan Data	19
5. Metode Pendekatan	20
6. Pengolahan dan Analisis Bahan-bahan Hukum	20
7. Sistematika Penulisan	21

BAB II. TINJAUAN UMUM HUKUM PENGANGKUTAN

A. Tinjauan Umum tentang Hukum Pengangkutan	23
B. Tinjauan Umum tentang Perjanjian Pengangkutan	
1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan	25
2. Asas-Asas Hukum Pengangkutan	26
3. Prinsip Dasar Pengangkutan	30
4. Sifat Perjanjian Pengangkutan	31
5. Subjek Hukum Pengangkutan	32
6. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan	32
7. Hak dan Kewajiban Pengangkutan	33
8. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan	34
C. Tanggung Jawab dalam Hukum Pengangkutan	
1. Tanggung Jawab Hukum	34
2. Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan	36
3. Tanggung Jawab Pelaku Usaha	39
D. Perlindungan Hukum Konsumen Pengangkutan	
1. Definisi Perlindungan Konsumen Pengangkutan	40
2. Hak dan Kewajiban Konsumen dan Pelaku Usaha Pengangkutan	41
3. Hubungan Hukum antara Pelaku Usaha dan Konsumen Pengangkutan	44
E. Tinjauan tentang Klausula Baku	
1. Definisi Klausula Baku	45
2. Ketentuan Pencantuman Klausula baku	46
3. Definisi Klausula Eksonerasi	48

BAB III. TINJAUAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP BARANG HANTARAN SAMPAI KE TUJUAN DI YOGYAKARTA

A. Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Barang Hantaran atas Kerusakan, Kehilangan, Keterlambatan dan Resiko Teknis di Yogyakarta

1. Tinjauan Umum Tanggung Jawab Pengangkutan
di Kota Yogyakarta 49
2. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang
Hantaran Atas Resiko Kerusakan 56
3. Tinjauan Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang
Hantaran atas Resiko Kehilangan 61
4. Tinjauan Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang
Hantaran atas Resiko Keterlambatan 64
5. Tinjauan Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang
Hantaran atas Resiko Teknis Pengangkutan 68

B. Penyelesaian Sengketa dan Ganti Kerugian oleh Pengangkut terhadap Barang Hantaran atas Kerusakan, Kehilangan, Keterlambatan dan Resiko Teknis Pengangkutan..... 71

BAB IV. PENUTUP

- A. KESIMPULAN 76
- B. SARAN 78

DAFTAR PUSTAKA

ABSTRAK

Skripsi ini membahas tentang tanggung jawab pengangkut terhadap barang hantaran sampai ke tujuan di Yogyakarta. Rumusan masalah yang diajukan adalah bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap barang hantaran atas resiko teknis, kerusakan, kehilangan dan keterlambatan? Dan bagaimana penyelesaian sengketa dan ganti rugi apabila terjadi kerusakan, kehilangan, dan keterlambatan pada barang hantaran? Penelitian ini termasuk tipologi penelitian empiris, data penelitian yang digunakan dikumpulkan dengan cara wawancara dengan nara sumber dan studi kepustakaan yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti, metode pendekatan yang digunakan adalah pendekatan yuridis normatif, bahwa dalam mengadakan penelitian ini digunakan sudut pandang ketentuan hukum secara doktrinal yang dilakukan penelitian hukum kepustakaan. Analisis dilakukan dengan pendekatan perundang-undangan dipadukan dengan pendekatan doktrin-doktrin hukum. Berdasarkan hasil penelitian bahwa tanggung jawab pengangkut di Yogyakarta umumnya menggunakan prinsip tanggung jawab praduga. Penyelesain sengketa menggunakan jalur non-litigasi yang mana diupayakan setiap permasalahan diselesaikan dengan cara jalur diluar pengadilan dan ganti kerugian hanya diberikan pada resiko kerusakan dan kehilangan saja, sedangkan pada kerugian karena keterlambatan tidak diberikan kompensasi baik kerugian material maupun imaterial sehingga hal ini merugikan pihak pengirim.

Kata kunci: tanggung jawab pengangkutan, barang hantaran

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pengangkutan adalah perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.¹

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Dengan demikian, tujuan pengangkutan yaitu meningkatkan daya guna dan nilai. Dalam hal ini, bila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan, sebab merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi si pedagang. Fungsi pengangkutan sebagaimana disebutkan di atas, tidak hanya berlaku di dunia perdagangan saja, tetapi juga berlaku di bidang pemerintahan, politik, sosial, pendidikan, hankam dan lain-lain.

Berdasarkan jenisnya, pengangkutan dibagi ke dalam tiga jenis yaitu angkutan darat, udara dan laut. Angkutan udara adalah kendaraan yang diperbolehkan untuk menggunakan jalan. Angkutan laut adalah angkutan yang menggunakan transportasi kapal laut. Kapal laut merupakan kendaraan

¹ Purwosutjipto, *pengertian pokok hukum dagang Indonesia 3*, Djambatan, Jakarta, 1987, hlm.2

pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dsb). sedang didalam Undang-undang tentang pelayaran, kapal didefinisikan kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Sementara yang dimaksud dengan transportasi udara yaitu alat angkutan mutakhir dan tercepat. Transportasi ini menggunakan pesawat udara sebagai alat angkutan sedangkan udara atau angkasa sebagai jalur atau jalannya. Dimana pesawat udara yang dimaksud dilengkapi dengan navigasi dan alat telekomunikasi yang canggih. Angkutan Udara diatur dalam : UU No 1 tahun 2009 tentang penerbangan.

Dalam hukum pengangkutan terdapat paling sedikit dua pihak yang terlibat yaitu pengangkut dan pengirim.² Selain itu, ada juga pihak lain yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan yaitu penumpang, penerima, ekspediter, agen perjalanan, pengusaha muat bongkar dan pengusaha pergudangan.

Dalam kegiatan pengangkutan terdapat hubungan hukum antara pihak pengangkut dan penumpang. Pengangkutan termasuk ke dalam perjanjian

² *Ibid*, hlm.1

timbang balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.³

Menurut Sution Usman Adji, bahwa pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari tempat tujuan tertentu dengan selamat tanpa berkurang jumlah dari barang yang dikirimkan, sedangkan pihak lainnya (pengirim atau penerima) berkeharusan memberikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.⁴

Dalam perjanjian pengangkutan bukti adanya perjanjian pengangkutan yaitu biasanya dalam wujud surat angkutan berupa tiket penumpang. Surat angkutan ini bersifat mengikat pengangkut dan penumpang, sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 1338 KUHPerdara yaitu “semua persetujuan yang dibuat secara sah, berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.

Hukum pengangkutan sebagai hukum perjanjian merupakan suatu perjanjian yang tunduk pada ketentuan sebagaimana diatur dalam Buku III KUHPerdara, yang bersifat terbuka dan menganut asas atau prinsip konsensualitas, kebebasan berkontrak, serta juga diatur dalam Kitab Undang-

³ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1995, hlm. 2.

⁴ Sution Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Cet. II, Rinka Cipta, Jakarta, 1991, hlm. 26

Undang Hukum Dagang (selanjutnya disingkat KUHD). Usaha pengangkutan bertujuan untuk mencari nilai tambah atau keuntungan. Dengan demikian, maka kegiatan perjanjian pengangkutan kemudian dikategorikan di dalam istilah jual beli perusahaan, dalam arti perbuatan yang direncanakan lebih dulu tentang untung ruginya dan segala sesuatunya dicatat dalam pembukuan. Jual beli ini tidak untuk dikonsumsi sendiri tetapi untuk kepentingan perusahaan atau jabatannya dalam perusahaan itu.⁵

Pengangkutan, khususnya pengangkutan barang semakin hari semakin dibutuhkan oleh masyarakat seiring dengan semakin berkembangnya kegiatan ekonomi masyarakat. Hal ini dapat dilihat dari semakin banyaknya jasa pengiriman barang yang berdiri di kota-kota besar dan daerah-daerah. Jangkauan wilayah jasa pengangkutan barang pun tidak terbatas hanya di kota-kota besar seperti Yogyakarta tetapi juga meliputi hampir seluruh wilayah Indonesia.

Tingginya arus pengiriman barang melalui jasa pengangkutan dipengaruhi oleh mudahnya akses jual-beli yang ditawarkan dari perkembangan teknologi dan semakin bervariasinya layanan pengiriman barang yang dibutuhkan masyarakat sehingga mendorong banyak perusahaan pengangkutan menawarkan paket-paket pengiriman yang disesuaikan dengan keunggulan-keunggulan yang dibutuhkan oleh para calon pengirim seperti layanan pengiriman kilat 1 (satu) hari 1 (satu) malam,

⁵ H. Djafar Al Bram, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Buku I): Pengertian, Asas-Asas, Hak Dan Kewajiban Para Pihak*, Cet. I, Pusat Kajian Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasila, Jakarta, 2011, h.1.

pengiriman yang diantarkan di hari yang sama ketika barang dikirim, layanan pengiriman barang dari pintu ke pintu atau biasa disebut *door to door* yaitu layanan pengiriman barang yang waktunya relatif lebih lama daripada bentuk pengiriman seperti *one day service*, atau *same day service*, juga dikenakan biaya khusus yang relatif lebih mahal dibandingkan pengiriman regular.

Tingginya kebutuhan masyarakat akan layanan jasa pengangkutan barang tersebut ternyata tidak diimbangi oleh jaminan pelayanan yang dari perusahaan penyedia jasa. Hal tersebut misalnya dibuktikan dengan timbulnya permasalahan antara perusahaan pengangkut dengan klien (konsumen/pelanggan). Permasalahan yang timbul antara lain berupa kerusakan, keterlambatan, dan kehilangan pada barang hantaran.

Perusahaan tidak menjamin dan atau bersedia mengganti kerugian yang diakibatkan dari permasalahan tersebut. Hal tersebut disebabkan karena ada anggapan bahwa permasalahan yang timbul dianaggap sebagai situasi yang normal merupakan suatu bentuk resiko pengangkutan. Akan tetapi, sebagaimana perjanjian yang dibuat antara PT.Index Transportama dengan konsumen bahwa PT Index Transportama telah menentukan Standar Operasional Kerja dalam memberikan pelayanan kepada konsumen.

Standar operasional kerja tersebut berisi ketentuan-ketentuan baku yang wajib ditaati oleh pengangkut sebagai pelaku usaha dan pengirim barang sebagai konsumen, standar operasional tersebut berisi:

- a. Barang kiriman wajib diasuransikan, *claim* hilang/rusak hanya dapat dilayani selambat-lambatnya 1 x 24 jam setelah barang diterima dan wajib disaksikan oleh pihak PT. Index Transportama dan hanya dapat diganti maksimum 10x biaya angkut.
- b. Barang kiriman wajib diasuransikan, bila tidak *claim* hanya dapat diganti maksimum 10x bea angkut, *claim* hilang/rusak hanya dapat dilayani selambat-lambatnya 1 x 24 jam setelah barang diterima.
- c. Kiriman lunas CAD, COD, yang tidak diterimakan bukan karena kesalahan kami, biaya packing pergi wajib dibayar pengirim.
- d. Apabila penerima tidak mau bayar atau semua atau sebagian biaya kirim, pengirim wajib membayarnya.
- e. Pengaduan oleh Nasabah bila lewat waktu (kadaluwarsa) sesudah 1 (satu) bulan tidak dilayani.
- f. Laporan kehilangan/rusak wajib disaksikan oleh petugas pengantar barang.
- g. Untuk pembatalan pengiriman KBH⁶ apapun penyebabnya, pengirim/pembatalan dikenakan potongan sebesar 20%.
- h. Walaupun tanpa tanda tangan pengirim berarti telah menyetujui ketentuan-ketentuan pengiriman yang berlaku di PT. Rita Insan Mandiri.
- i. PT. Rita Insan Mandiri tidak menerima kiriman/isi KBH yang dilarang pemerintah.

⁶ KBH adalah kiriman barang hantaran yang diantar sampai ke rumah/alamat tujuan yang tertera pada surat bukti pengiriman

Perjanjian dalam bentuk klausula baku sebagaimana disebutkan di atas, wajib disepakati oleh konsumen yang menggunakan jasa PT Index Transportama. Berdasarkan Pasal 3, Pasal 6 dan Pasal 18 Ayat (1) butir (a) UUPK, bahwa perusahaan tetap dikenakan kewajiban untuk menanggung segala resiko yang timbul dari kelalaian dalam memenuhi kewajibannya. Akan tetapi dalam pelaksanaannya, perusahaan tetap berpegang pada perjanjian. Dengan kata lain, perusahaan mengabaikan ketentuan sebagaimana diatur dalam UUPK.

Perjanjian antara pengangkut dan pengguna jasa angkutan menunjukkan bahwa konsumen berada pada posisi tawar konsumen lemah. Oleh karena itu, dibutuhkan perlindungan hukum terhadap konsumen mensyaratkan adanya pemihakan kepada posisi tawar yang lemah (konsumen).⁷ Kerugian-kerugian yang dialami oleh konsumen tersebut dapat timbul sebagai akibat dari adanya hubungan hukum perjanjian antara produsen dengan konsumen, maupun akibat dari adanya perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh produsen.⁸

Dalam pengangkutan, seorang perantara yang bersedia untuk mencarikan pengangkut yang baik bagi seorang pengirim disebut dengan ekspediter. Dalam Pasal 86 ayat (1) KUHD disebutkan: “*de expediteur is iemand, die zich met het doen vervoeren van koopmanschappen en goederen te land of te water bezig houdt*” (Ekspediter adalah orang yang pekerjaannya

⁷ Sudaryatmo, *Hukum dan Advokasi Konsumen*, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999, hlm. 90

⁸ Ahmadi Miru, *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum bagi Konsumen di Indonesia, ctk.pertama, ed.1, Rajawali Pers, Jakarta, 2011, hlm. 1.*

menyuruh orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lainnya melalui daratan atau perairan).

Berdasarkan ketentuan di atas, ekspediter yaitu hanya seorang perantara yang bersedia mencarikan pengangkut bagi pengirim dan tidak mengangkut sendiri barang-barang yang telah diserahkan kepadanya itu. Perjanjian yang dibuat antara ekspediter dan pengirim disebut perjanjian ekspedisi, sedangkan perjanjian antara ekspediter, atas nama pengirim dengan pengangkut disebut perjanjian pengangkutan. Kecuali Pasal 86 sampai dengan 90 KUHD, juga Pasal 95 KUHD mengenai persoalan daluwarsa bagi gugatan terhadap ekspediter dan lain-lain berlaku bagi ekspediter. Daluwarsa bagi gugatan terhadap ekspediter hanya satu tahun bagi pengiriman-pengiriman dalam wilayah Indonesia dan dua tahun terhadap pengiriman dari Indonesia ke luar negeri.

Di antara para perantara pengangkutan, hanya ekspediter sajalah yang mendapat pengaturannya dalam undang-undang. Bagi ekspediter berlakulah Pasal 86 sampai dengan 90 KUHD. Di samping itu berlaku juga Pasal 95 KUHD tentang daluwarsa gugatan hukum terhadap ekspediter. Peraturan ini semua adalah peraturan pelengkap dan berlaku juga bagi ekspediter yang tidak tetap, yaitu ekspediter insidental. Sementara pengangkut diatur dalam Pasal 466 KUHD yaitu orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan. Sedangkan ekspediter menurut Pasal 86 KUHD adalah orang yang bersedia untuk mencarikan pengangkut bagi pengirim.

Hubungan hukum antara ekspediter dengan pengangkut yaitu bahwa pengangkut adalah orang yang bersedia menyelenggarakan seluruh pengangkutan dengan satu jumlah uang angkutan yang ditetapkan sekaligus untuk semuanya, tanpa mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan itu sendiri.

Untuk mengetahui lebih jauh tentang tanggung jawab pengangkut terhadap barang hantaran sampai ke tujuan khususnya di perusahaan pengangkutan yang berada di Yogyakarta, maka dalam skripsi ini akan dibahas tentang **“Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Barang Hantaran Sampai ke Tujuan di Yogyakarta”**.

B. Rumusan Masalah

Setelah penulis menguraikan hal-hal di atas, maka penulis berkeinginan untuk meneliti, mempelajari serta membahas tentang tanggung jawab pengangkut terhadap barang hantaran sampai ke tujuan pada perusahaan pengangkutan di Yogyakarta. Adapun rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggung jawab pihak dalam hal terjadinya kerugian terhadap angkutan barang hantaran pada pengangkutan di Yogyakarta?
2. Bagaimana penyelesaian hukum yang dapat ditempuh oleh pengirim dalam hal terjadinya kerugian terhadap angkutan barang hantaran pada pengangkutan di Yogyakarta?

C. Tujuan Penelitian

Suatu penelitian yang dilakukan tentu harus mempunyai tujuan dan manfaat yang ingin diperoleh dari hasil penelitian. Dalam merumuskan tujuan penelitian, penulis mengacu kepada masalah yang telah dirumuskan. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis tanggung jawab pihak dalam hal terjadinya kerugian terhadap angkutan barang hantaran pada pengangkutan di Yogyakarta.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis penyelesaian hukum yang dapat ditempuh oleh pengirim dalam hal terjadinya kerugian terhadap angkutan barang hantaran pada pengangkutan di Yogyakarta.

D. Kegunaan Penelitian

1. Secara teoritis, penelitian ini berguna untuk menambah pengetahuan penulis tentang tanggung jawab pengangkut terhadap barang hantaran sampai ke tujuan ditinjau dari sudut pandang hukum perdata.
2. Secara praktis, penelitian ini dapat memberikan masukan kepada pengangkut dan konsumen tentang penyelesaian hukum yang dapat ditempuh oleh pengirim dalam hal terjadinya kerugian terhadap angkutan barang hantaran pada pengangkutan di Yogyakarta.

E. Kerangka Penelitian

Hukum pengangkutan tidak lain adalah sebuah perjanjian timbal-balik, yang mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima; pengirim atau penerima; penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.⁹

Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hal ini terkait unsur-unsur pengangkutan sebagai berikut: 1. Ada sesuatu yang diangkut. 2. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan. 3. Ada tempat yang dapat dilalui oleh angkutan.¹⁰

Pengangkut bertanggung jawab untuk menghantarkan barang hantaran milik pengirim yang sudah diterima dan disanggupi untuk diangkut dari sejak diterimanya barang hantaran, proses pengiriman barang hantaran, dan sampai kepada diterimanya barang hantaran tersebut oleh penerima dalam keadaan sebagaimana utuh sesuai dengan keadaan ketika barang hantaran dititipkan untuk dikirim. Barang hantaran yang diterima oleh pihak penerima sudah selayaknya sesuai dengan keadaan aslinya dan tidak didapati

⁹ Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, Hari Pramono, *Hukum apengangkutan di Indonesia, Ctk-1, Rineka Cipta, Jakarta 1990, hlm. 7.*

¹⁰ Ridwan Khairandy, dkk, 1999, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*, Yogyakarta: GamaMedia. Hal. 194

kerusakan baik secara teknis maupun non-teknis, jumlah barang yang dikirim berkurang, cacat pada barang kiriman, dan keterlambatan pengiriman yang disebabkan oleh pihak pengangkut itu sendiri.

Sifat hukum perjanjian dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak, yaitu pengirim dan pengangkut sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, dimana para pihak tidak sama tinggi, yakni majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi daripada si buruh. Kedudukan para pihak dalam perjanjian perburuhan ini disebut kedudukan subordinasi (*gesubordineerd*), sedangkan kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukan sama tinggi atau kedudukan koordinasi (*gecoördineerd*).¹¹

Dalam perjanjian pengangkutan, kewajiban pengangkut ialah menyelenggarakan pengangkutan barang mulai dari tempat pemuatan sampai tempat tujuan dengan selamat dan diatur dalam pasal 1235 KUHPerdara. Kalau tidak selamat, menjadi tanggung jawab pengangkut. Bila penyelenggaraan pengangkutan tidak selamat, akan terjadi dua hal, yaitu barangnya sampai di tempat tujuan tidak ada (*musnah*) atau ada, tetapi rusak, sebagian atau seluruhnya. Barang tidak ada, mungkin disebabkan karena terbakar, tenggelam, dicuri orang, dibuang di laut dan lain-lain.

Barang rusak sebagian atau seluruhnya, meskipun barangnya ada, tetapi tidak dapat dipergunakan sebagaimana mestinya. Kalau barang muatan

¹¹ Purwosutjipto, *pengertian pokok hukum dagang Indonesia 3*, Djambatan, Jakarta, 1987, hlm.7

tidak ada atau ada, tetapi rusak, menjadi tanggung jawab pengangkut, artinya pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang yang musnah atau rusak tersebut, kecuali kalau kerugian itu timbul dari 4 macam sebab sebagai tersebut di bawah ini, yaitu :

- a. Keadaan memaksa (*overmacht* atau *force majeure*)
- b. Cacat pada barang itu sendiri
- c. Kesalahan atau kelalaian si pengirim atau pihak ke-3 (pasal 91 KUHD)
- d. Keterlambatan datangnya barang di tempat tujuan, yang disebabkan karena keadaan memaksa (pasal 92 KUHD); dalam hal ini barang tidak rusak atau musnah

Berdasarkan ketentuan sebagaimana diatur dalam pasal 92 KUHD itu sudah dapat disimpulkan dari pasal 1244 dan 1245 KUHPerdara. Ketentuan-ketentuan dalam pasal 92 KUHD itu lebih menjelaskan dalam bidang hukum dagang dan sesuai dengan adagium "*lex specialis derogate lex generali*".

Tanggung jawab disini dalam bentuk perikatan yang mewajibkan penanggung jawab untuk mengganti kerugian kepada pihak ketiga, bila terjadi kerugian yang disebabkan karena sebab-sebab yang menjadi tanggung jawab pengangkut, yang disebut oleh undang-undang.

Pengirim memiliki kewajiban menunaikan tanggung jawabnya kepada pihak pengangkut dengan mekanisme pembayaran yang disediakan pengangkut baik dibayarkan ketika sebelum barang dikirim maupun

dibayarkan ketika barang sampai di tujuan. Maka ketika telah disepakati mekanisme pembayaran tersebut pengangkut bertanggung jawab untuk mengangkut barang tersebut dengan baik dan benar.

Berdasarkan Pasal 1244 KUHPerdara menentukan bahwa pengangkut, bilamana cukup alasan, dapat dituntut membayar ganti rugi, biaya dan bunga, kalau dia tidak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya, tidak sempurna atau tidak tepat waktu dilaksanakannya perikatan itu, disebabkan karena suatu peristiwa yang tidak dapat diduga lebih dulu dan tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, serta pula tidak ada iktikad buruk padanya. Jadi, secara a contrario dapat disimpulkan bahwa pengangkut dapat menolak tuntutan pihak lawan, bilamana pengangkut dapat membuktikan :

- a. tidak dilaksanakannya;
- b. tidak sempurna dilaksanakannya, atau
- c. tidak tepat waktu pelaksanaan perikatan itu disebabkan karena suatu peristiwa yang tidak dapat diduga lebih dulu dan tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya. Penolakan pengangkut tersebut tidak berhasil, bila pihak lawan bisa membuktikan adanya iktikad buruk pada pengangkut. Iktikad baik dianggap ada pada tiap-tiap perbuatan, sedang iktikad buruk (jahat) harus dibuktikan adanya pihak lawan (pasal 533 dan 1965 KUHPerdara)

ketentuan sebagaimana disebutkan di atas juga diatur dalam UUPK.

Berdasarkan Pasal 7 UUPK pelaku usaha berkewajiban untuk:

- a. beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
- b. memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan;
- c. memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- d. menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;
- e. memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan;
- f. memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- g. memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Apabila diperhatikan, maka hak dan kewajiban pelaku usaha bertimbal balik dengan hak dan kewajiban konsumen. Ini berarti hak bagi konsumen adalah kewajiban yang harus dipenuhi oleh pelaku usaha. Demikian pula dengan kewajiban konsumen merupakan hak yang akan diterima pelaku usaha.

Bila dibandingkan dengan ketentuan umum di Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, tampak bahwa pengaturan UUPK lebih spesifik. Karena di UUPK pelaku usaha selain harus melakukan kegiatan usaha dengan itikad baik, ia juga harus mampu menciptakan iklim usaha yang kondusif, tanpa persaingan yang curang antar pelaku usaha.

Dalam hal terjadi perselisihan tentang prestasi, tidak dilaksanakannya sama sekali, kurang sempurna atau tidak tepat waktu pelaksanaannya, yang diajukan dan diperiksa di muka hakim, pihak penerima-penggugat dianggap cukup dengan mendalilkan bahwa prestasi, sama sekali tidak dilaksanakan, kurang sempurna atau tidak tepat waktu pelaksanaannya, dan menuntut ganti kerugian. Penerima-penggugat tidak perlu mendalilkan atau membuktikan kesalahan atau kelalaian pengangkut-tergugat.

Sebaliknya, pengangkut-tergugat dapat mengemukakan dan membuktikan hal-hal yang dapat men-diskulpir (memafkan) dirinya, yakni hal-hal yang dapat melenyapkan culpa (kesalahan atau kelalaian) pengangkut-tergugat. Diskulpasi menurut undang-undang terkandung dalam pasal 1244 KUHPerdata dan pasal 91 KUHD. Ingat bahwa iktikad baik selalu dianggap ada pada setiap perbuatan, kecuali bila dibuktikan sebaliknya (pasal 533 bsd.1965 KUHPerdata), ini berarti bahwa iktikad jahat harus dibuktikan adanya oleh lawan.

Luas tanggung jawab pengangkut ditentukan oleh pasal 1236 dan 1246 KUHPerdata. Pasal 1236 KUHPerdata menentukan, pengangkut wajib memberi

ganti rugi atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak diterimanya, bila dia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang-barang muatan.

Pasal 1246 KUHPerdara menentukan, biaya, kerugian dan bunga itu pada umumnya terdiri atas kerugian yang telah dideritanya dan laba yang sedianya akan diterimanya. Kerugian yang harus diganti ialah misalnya: harga pembelian barang, biaya pengiriman barang dan laba yang layak diterimanya.

Luas tanggung jawab pengangkut tersebut di atas dibatasi oleh pasal 1247 KUHPerdara dan pasal 1248 KUHPerdara, yaitu:

- a. kerugian tersebut ialah kerugian yang dapat diperkirakan secara layak pada saat timbulnya perikatan
- b. kerugian itu harus merupakan akibat yang langsung dari tidak terlaksananya perikatan dari perjanjian pengangkutan.

Meskipun pengangkut-debitur melakukan penipuan yang merugikan penerima atau pengirim, beban tanggung jawab untuk mengganti kerugian oleh pengangkut-debitur terbatas dengan ketentuan-ketentuan tersebut diatas.

F. Metode Penelitian

1. Objek Penelitian

Penelitian ini berfokus pada tanggung jawab pengangkut terhadap barang hantaran sampai ke tujuan, hal ini berarti pembahasan topik permasalahan akan difokuskan kepada ketentuan tanggung jawab pengangkutan dan perlindungan terhadap konsumen yang

menggunakan jasa pengangkutan dengan implementasi yang terjadi pada pihak penerima terhadap ketentuan yang berlaku tersebut di ruang lingkup pengangkutan dan perlindungan konsumen khususnya tanggung jawab pengangkut sejak diterimanya barang hingga sampai ke tujuan dan klausula baku yang ditetapkan oleh pengangkut.

2. Subjek Penelitian

Dalam penelitian ini untuk mendapatkan informasi atau keterangan terhadap masalah yang diteliti dan dipilih untuk memberikan pendapat karena kompetensi, jabatannya, maupun pengalamannya, menggunakan metode pengambilan sampel dengan cara *random sampling* yaitu teknik mengambil sampel dengan cara acak. Subjek yang diteliti yakni:

- a. Pimpinan PT. Index Transportama Cabang Yogyakarta
- b. Pimpinan PT. Rita Insan Mandiri
- c. Pimpinan CV. Surya Cargo
- d. Pimpinan PT. Panca Kobra Sakti
- e. Pihak Pengirim (Fahrie Vedaya Hasari)

3. Sumber Data

Sumber data penelitian terdiri dari:

- a. Data Primer, yakni data yang diperoleh peneliti secara langsung dari subjek penelitian yang berupa hasil wawancara.

- b. Data sekunder, yakni data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung yang mempergunakan bahan hukum.

Bahan hukum yang dipergunakan penulis dalam melakukan penelitian data sekunder adalah sebagai berikut:

- a. Bahan hukum primer, yakni bahan yang mempunyai kekuatan mengikat secara yuridis, seperti peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, perjanjian.
- b. Bahan hukum sekunder, yakni bahan yang tidak mempunyai kekuatan mengikat secara yuridis, seperti rancangan peraturan perundang undangan, literatur, jurnal, hasil wawancara serta hasil penelitian terdahulu.
- c. Bahan hukum tersier, seperti kamus dan ensiklopedi.

4. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan dengan teknik pengumpulan data Primer yang dilakukan dengan cara wawancara, yakni penulis mengajukan pertanyaan langsung kepada subjek penelitian yaitu pelaku usaha pengangkutan terkait dengan tanggung jawabnya sebagai pengangkut terhadap barang hantaran apabila terjadi kerusakan, keterlambatan, kehilangan dan resiko teknis pengangkutan baik secara bebas maupun terpimpin; dan data Sekunder yang dilakukan dengan cara :

- a. Studi Kepustakaan, yakni merupakan metode pengumpulan data dengan mengkaji jurnal, hasil penelitian hukum dan literature yang berhubungan dengan obyek penelitian yaitu perusahaan-perusahaan pengangkutan yang ada di Yogyakarta.
- b. Studi dokumen, yakni dengan mengkaji berbagai dokumen resmi institusional yang berupa peraturan perundang-undangan, klausula baku yang tertera pada standar operasional perusahaan (SOP), bukti surat perjanjian pengangkutan dan lain-lain yang berhubungan dengan tanggung jawab pengangkut terhadap barang hantaran hingga ke tujuan baik yang berkenaan dengan klausula baku yang ditetapkan maupun penyelesaian sengketa.

5. Metode Pendekatan

Dalam kaitannya penelitian empiris penulis menggunakan pendekatan yuridis normative yaitu pendekatan dari sudut pandang berbagai aturan hukum atau perundang-undangan yang berlaku. Dalam penelitian ini pendekatan perundang-undangan yang berkaitan adalah KUHD, KUHPerdata, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalanan dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

6. Pengolahan dan Analisis Bahan-bahan Hukum

Pengolahan data dalam penelitian ini adalah dengan mengorganisasikan data kualitatif yaitu dengan melakukan *editing* untuk

meneliti data yang diperoleh untuk mengetahui dan menjamin bahwa data yang didapat sudah sesuai dan dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan kenyataannya dan penyajian dalam bentuk narasi sehingga data penelitian tersebut dapat diorganisasikan sedemikian rupa sehingga dapat dibaca dan diinterpretasikan.

Analisis data yaitu dengan menguraikan, membahas, menafsirkan temuan-temuan penelitian dengan perspektif atau sudut pandang hukum pengangkutan yang disajikan dalam bentuk narasi. Kegiatan analisis ini bertujuan untuk merumuskan kesimpulan dari pertanyaan penelitian yang diajukan.

7. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini mengacu pada buku panduan tugas akhir (skripsi) Program Sarjana (S-1) Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. Untuk memudahkan penulisan skripsi ini maka sistematika penulisan hukum ini terbagi dalam 4 (empat) bab, dimana masing-masing bab memiliki keterkaitan antara satu dengan yang lainnya.

Adapun gambaran yang jelas mengenai skripsi ini akan diuraikan dalam kerangka sebagai berikut:

- a. BAB I Pendahuluan yang terdiri dari Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Tinjauan Pustaka, Metode Penelitian, Kerangka Penulisan Skripsi, Pertanggungjawaban Sistematika.

- b. BAB II Tinjauan Umum Hukum Pengangkutan yang terdiri dari Tinjauan Umum Hukum Pengangkutan, Tinjauan Umum Perjanjian Pengangkutan, Tanggung Jawab Pengangkutan, Perlindungan Hukum Konsumen Pengangkutan, Tinjauan Umum tentang Klausula Baku.
- c. BAB III adalah hasil penelitian dan pembahasan. Bab ini di bagi ke dalam dua bagian yaitu tanggung jawab pihak dalam hal terjadinya kerugian terhadap angkutan barang pada pengangkutan darat di Yogyakarta; dan penyelesaian hukum yang dapat ditempuh oleh pengirim dalam hal terjadinya kerugian terhadap angkutan barang pada pengangkutan darat di Yogyakarta.
- d. BAB IV Penutup yaitu terdiri dari kesimpulan dari seluruh pembahasan yang menjawab pertanyaan dari rumusan masalah yang dikemukakan dan saran untuk menyelesaikan permasalahan yang menjadi topik pembahasan.

BAB II

TINJAUAN UMUM HUKUM PENGANGKUTAN

A. Tinjauan Umum tentang Hukum Pengangkutan

Pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi ditempat tujuan daripada ditempat asalnya. Oleh karena itu, pengangkutan dikatakan memberi nilai kepada barang yang diangkut. Nilai itu akan lebih besar dari biaya yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan berupa nilai tempat (place utility) dan nilai waktu (time utility). Kedua nilai tersebut diperoleh jika barang yang diangkut ke tempat di mana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Dengan demikian pengangkutan memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut jasa angkut.²⁰

Konsep pengangkutan meliputi tiga aspek, yaitu:²¹

1. Pengangkutan sebagai usaha (*business*);
2. Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*); dan
3. Pengangkutan sebagai Proses Penerapan.

Pengangkutan sebagai usaha (*business*) adalah kegiatan usaha di bidang jasa pengangkutan yang menggunakan alat pengangkut mekanik. Alat pengangkut mekanik contohnya ialah gerbong untuk mengangkut barang, kereta untuk mengangkut penumpang, truk untuk mengangkut barang, bus untuk mengangkut penumpang, pesawat kargo untuk mengangkut barang,

²⁰ Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan* (Jakarta: Lembaga Penerbit FEUI), hlm. 5, yang dikutip oleh Ridwan Khairandy, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, ctk-1, FH UII Press, hlm. 371.

²¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Ctk-4, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm.1.

pesawat penumpang untuk mengangkut penumpang, kapal kargo untuk mengangkut barang. Kegiatan tersebut selalu berbentuk usaha perseorangan, persekutuan, atau badan hukum. Menjalankan perusahaan, usaha jasa pengangkutan bertujuan untuk memperoleh keuntungan dan/atau laba.²²

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara para pihak pengangkut dan pihak pengirim. Kesepakatan tersebut pada dasarnya berisi kewajiban dan hak, baik pengangkut dan pengirim.²³ Pengangkutan sebagai proses penerapan mempunyai unsur-unsur sistem, yaitu:²⁴

1. Subyek (pelaku) Pengangkutan yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan dan pihak yang berkepentingan dengan pengangkutan.
2. Status pelaku pengangkutan khususnya pengangkut selalu berstatus perusahaan perseorangan, persekutuan, badan hukum.
3. Obyek pengangkutan yaitu alat pengangkut, muatan, dan biaya pengangkutan, serta dokumen-dokumen pengangkutan
4. Peristiwa pengangkutan yaitu proses terjadi pengangkutan dan penyelenggaraan pengangkutan serta berakhir di tempat tujuan.
5. Hubungan pengangkutan yaitu hubungan kewajiban dan hak antara pihak-pihak dalam pengangkutan dan mereka berkepentingan dengan pengangkutan.

Perusahaan pengangkutan meliputi kegiatan usaha dibidang jasa.²⁵

²² *Ibid*, hlm.2.

²³ *Ibid*,

²⁴ *Ibid*, hlm.4.

²⁵ *Ibid*, hlm. 2

1. pengangkutan dengan kereta api (*railway*);
2. pengangkutan dengan kendaraan bermotor umum (*highway*);
3. pengangkutan dengan kapal laut, kapal penyeberangan, kapal danau, dan kapal sungai (*waterway*);
4. pengangkutan dengan pesawat udara (*airway*).

B. Tinjauan Umum tentang Perjanjian Pengangkutan

1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan ialah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu ke lain tempat, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya.²⁶ Hal ini berarti bahwa pengangkut harus menjalankan proses pengangkutan dengan aman baik membawa orang atau barang. Dengan aman maksudnya adalah selalu menjaga dengan baik sehingga barang tersebut selalu dalam kondisi aman sesuai dengan keadaan sejak diterimanya barang tersebut. Sedangkan pihak yang lainnya wajib membayar biaya pengiriman kepada pihak pengangkut.

Pada umumnya dalam suatu perjanjian pengangkutan pihak pengangkut adalah bebas untuk memilih sendiri alat pengangkutan yang hendak dipakainya. Sebagaimana halnya dengan perjanjian-perjanjian lainnya, kedua belah pihak diberikan kebebasan seluas-luasnya untuk mengatur sendiri segala hal mengenai pengangkutan yang akan

²⁶ R. Subekti, *Aneka Perjanjian, Ctk-XI, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014, hlm. 69.*

diselenggarakan itu. Apabila terjadi kelalaian pada salah satu pihak, maka akibat-akibatnya ditetapkan sebagaimana berlaku untuk perjanjian-perjanjian pada umumnya dalam Buku III dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.²⁷

2. Asas-Asas Hukum Pengangkutan

Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata. Asas hukum publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (negara). Asas hukum perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan, yaitu pengangkut dan penumpang atau pemilik barang.²⁸

a. Asas Hukum Publik

Menurut Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H. dalam buku “Hukum Pengangkutan Niaga” disebutkan bahwa terdapat asas-asas hukum publik dalam hukum pengangkutan yaitu:²⁹

- 1) Asas Manfaat mengandung makna bahwa setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan

²⁷ *Ibid*, hlm. 70

²⁸ Abdulkadir Muhammad, Op.Cit, hlm. 13

²⁹ *Ibid* hlm. 13-14

pengembangan perikehidupan yang berkeimbangan bagi warga Negara Indonesia.

- 2) Asas usaha bersama dan kekeluargaan mengandung makna bahwa usaha pengangkutan diselenggarakan untuk mewujudkan cita-cita dan aspirasi bangsa Indonesia yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.
- 3) Asas adil dan merata mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.
- 4) Asas keseimbangan mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.
- 5) Asas kepentingan umum mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.
- 6) Asas keterpaduan mengandung makna bahwa pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antarmoda pengangkutan.

- 7) Asas kesadaran hukum mengandung makna bahwa pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.
- 8) Asas percaya diri mengandung makna bahwa pengangkutan harus berlandaskan kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa.
- 9) Asas keselamatan penumpang mengandung makna bahwa pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan/atau asuransi kerugian lainnya. Keselamatan penumpang tidak hanya diserahkan pada perlindungan asuransi, tetapi juga penyelenggara perusahaan pengangkutan harus berupaya menyediakan dan memelihara alat pengangkut yang memenuhi standar keselamatan sesuai dengan ketentuan undang-undang dan konvensi internasional.

b. Asas Hukum Perdata

Asas-asas hukum perdata adalah landasan undang-undang yang lebih mengutamakan kepentingan pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan, yang dirumuskan dengan istilah atau kata-kata: perjanjian (kesepakatan), koordinatif, campuran,

retensi, dan beban pembuktian dengan dokumen, kelima istilah atau kata-kata tersebut adalah sebagai berikut.³⁰

- 1) Asas perjanjian mengandung makna bahwa setiap pengangkutan diadakan dengan perjanjian antara pihak perusahaan pengangkutan dan pemilik barang. Perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan para pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi dan mengikat harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen pengangkutan.
- 2) Asas koordinatif mengandung makna bahwa pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi pihak lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah pemilik barang, pengangkut bukan bawahan pemilik barang. Asas ini menunjukkan bahwa pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa (*agency agreement*).
- 3) Asas campuran mengandung makna bahwa pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari penumpang atau pemilik barang kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

³⁰ *Ibid*, hlm.15-16

- 4) Asas retensi mengandung makna bahwa pengangkut tidak menggunakan hak retensi (hak menahan barang). Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkutan hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemilikinya.
- 5) Asas pembuktian dengan dokumen mengandung makna bahwa setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen pengangkutan. Tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika ada kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya, pengangkutan dengan pengangkut perkotaan (angkot) tanpa tiket/karcis penumpang.

3. Prinsip Dasar Pengangkutan

Menurut undang-undang seorang pengangkut (bahasa Belanda: *vevoerder*, bahasa Inggris: *carrier*) hanya menyanggupi untuk melaksanakan pengangkutan saja, jadi tidaklah perlu bahwa ia sendiri mengusahakan sebuah alat pengangkutan, meskipun pada umumnya (biasanya) ia sendiri yang mengusahakannya.³¹

Selanjutnya menurut undang-undang ada perbedaan antara seorang pengangkut dan seorang ekspediter. Ekspediter hanya memberikan jasa-jasanya dalam soal pengiriman barang saja dan pada

³¹ R.Subekti, *Loc.cit.*

hakikatnya hanya memberikan perantara antara pihak yang hendak mengirimkan barang dan pihak yang mengangkut barang itu.³²

Pada prinsipnya apabila pengangkut telah menerima dan menyetujui untuk mengangkut barang maka sudah selayaknya ia menjaga barang kiriman dengan baik dan benar. Hal ini didasari oleh prinsip tanggung jawab pengangkutan, namun pada kenyataannya prinsip ini sering diabaikan begitu saja dan posisi konsumen selalu lemah dibandingkan dengan pelaku usaha dalam hal ini pengangkut.

4. Sifat Perjanjian Pengangkutan

a. Bersifat berkala

Perjanjian antara para pihak akan putus apabila diperjanjian jangka waktu habis.

b. Bersifat campuran

Dalam perjanjian angkutan dimana pengangkut barang tersebut apabila terjadi penyimpangan terhadap suatu barang maka dibuat pula perjanjian penyimpangan.

c. Bersifat konsensualitas

Perjanjian yang dilaksanakan kepada kesepakatan para pihak pada dasarnya kesepakatan para pihak telah mengatur perjanjian tetapi masih diperlukan alat bukti, dalam hal ini kita lihat seperti perjanjian *Charter* Kapal sebagaimana diatur dalam pasal 459 KUHP.

³² *Ibid.*, hlm. 70.

5. Subjek Hukum Pengangkutan

Dalam perjanjian pengangkutan terlibat dua pihak, yakni:³³

- a. pengangkut;
- b. pengirim barang atau penumpang.

Penerima barang dalam perjanjian pengangkutan tidak menjadi para pihak. melainkan penerima merupakan pihak ketiga yang berkepentingan atas penyerahan barang. Penerima barang bisa saja sama dengan pengirim yang menggunakan jasa pengangkutan tersebut. Antara pengangkut dengan pengirim harus terjadi perjanjian timbal balik yang bertujuan pengangkutan itu selamat sampai tujuan.

6. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba ditempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut. Tiba ditempat tujuan artinya proses pemindahan dari satu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang direncanakan. Dengan selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, atau kemusnahan. Meningkatkan nilai guna artinya nilai sumber daya manusia dan barang di tempat tujuan menjadi lebih tinggi bagi kepentingan manusia dan pelaksanaannya.³⁴

³³ Ridwan Khairandy, *Op.Cit*, hlm. 376.

³⁴ Abdulkadir Muhammad, *Loc.cit*.

7. Hak dan Kewajiban Pengangkutan

Pada dasarnya kewajiban pengangkutan meliputi kewajiban pengangkut untuk mengangkut barang milik pengirim dengan selamat sampai ke tujuan, setelah perjanjian pengangkutan disetujui maka pengangkut berhak menerima ongkos/upah/biaya pengiriman yang dibayarkan oleh pihak pengirim. Pembayaran dapat dilaksanakan secara langsung ketika saat barang dikirim maupun ketika barang diterima, hal tersebut didasari pada perjanjian pengangkutan itu sendiri, selanjutnya setelah pengirim memiliki kewajiban untuk membayar ongkos, maka pengirim berhak untuk menerima barang baik diterima oleh pihak ketiga yaitu penerima maupun oleh pengirim itu sendiri.

Menurut Abdulkadir Muhammad, “Kewajiban pengangkut adalah mengangkut barang sejak tempat pemberangkatan sampai ke tujuan yang telah disepakati dengan selamat. Sebagai imbalan, pengangkut berhak memperoleh sejumlah uang jasa atau uang sewa yang disebut biaya pengangkutan. Kewajiban pengirim adalah membayar sejumlah uang sebagai biaya pengangkutan dan memperoleh hak atas pengangkutan sampai di tempat tujuan dengan selamat.”

Yang dimaksud dengan tidak selamat sampai tujuan adalah:

- a. Barang tidak ada sama sekali atau musnah, hilang
- b. Barang ada tetapi tidak sebagaimana mestinya (hancur dan rusak).

Kewajiban utama pengangkut adalah “menyelenggarakan” pengangkutan dari tempat asal ke tempat tujuan. Pengangkutan juga

berkewajiban menjaga keselamatan barang dan/atau penumpang yang diangkutnya hingga sampai ditempat tujuan yang diperjanjikan. Sebaliknya. Pengangkut juga berhak atas ongkos angkutan yang ia selenggarakan.³⁵

8. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan

Untuk mengetahui kapan dan dimana perjanjian pengangkutan berakhir bergantung pada keadaan yaitu tidak terjadi peristiwa dan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, serta tempat tujuan yang ditulis dalam surat muatan. Peristiwa-Peristiwa menunjukkan saat perjanjian pengangkutan berakhir, sedangkan tujuan yang tertulis dalam surat muatan menunjukkan tempat perjanjian pengangkutan berakhir, yaitu tempat penyerahan dan pembayaran.

C. Tanggung Jawab dalam Hukum Pengangkutan

1. Tanggung Jawab Hukum

Secara umum, prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:³⁶

- a. kesalahan (*liability based on fault*)
- b. praduga selalu bertanggung jawab (*presumption of liability*)
- c. praduga selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of nonliability*)
- d. tanggung jawab mutlak (*strict liability*)
- e. pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*)

³⁵ Ridwan Khairandy, *Loc.cit.*

³⁶ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen, Ed. 1. Ctk.1.* Sinar Grafika, Jakarta, 2008, hlm. 92.

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata), tanggung jawab hukum diatur dalam Pasal 1365 dan Pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata. Menurut Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang biasa disebut perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigdaad*) setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian. Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang³⁷ harus bertanggung jawab (*liable*) secara hukum atas perbuatan sendiri artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada orang lain, maka orang tersebut harus bertanggung jawab (*liable*) untuk membayar ganti kerugian yang diderita.³⁸

Tanggung Jawab dalam hukum pada Pasal 1364 KUHPerdata mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok perbuatan melawan hukum, yaitu:

- a. adanya perbuatan;
- b. adanya unsur kesalahan;
- c. adanya kerugian yang diderita;
- d. adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

³⁷ Yang dimaksud dengan orang adalah orang dalam arti orang secara alamiah (*natural person*) maupun badan hukum (*legal person*)

³⁸ Martono., “*Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga di Permukaan Bumi*” dalam Seminar Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara terhadap Pihak Ketiga yang diselenggarakan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan, Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi, 22 November 2000, Jakarta dikutip dari H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara*, Ed 1,Ctk.2, XXVI , Rajawali Pers, Jakarta, 2011, hlm. 278.

Yang dimaksud kesalahan adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian "hukum", tidak hanya bertentangan dengan undang-undang, tetapi juga kepatutan dan kesusilaan dalam masyarakat.

2. Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan

Hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*), tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*), dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability*). Hukum pengangkutan Indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga.³⁹

a. Tanggung Jawab Karena Kesalahan

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan. Tanggung jawab tersebut dimulai sejak barang diterima oleh pengangkut sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima. Kerugian dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang diperoleh dan biaya jasa yang telah digunakan akan tetapi, Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh keterangan yang tidak benar dalam surat pengangkutan barang.⁴⁰

Pada pengangkutan dengan kendaraan umum, pengusaha pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita

³⁹ Abdulkadir Muhammad, *Op.cit*, hlm 48-49.

⁴⁰ Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga, karena kelalaian atau kesalahan dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Besarnya ganti kerugian adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga. Tanggung jawab pengusaha terhadap pemilik barang dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim dan/atau penerima barang.⁴¹

b. Tanggung Jawab karena Praduga

Menurut prinsip tanggung jawab karena praduga, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Tidak bersalah artinya tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan pengangkut.⁴²

⁴¹ Pasal 45 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴² Abdulkadir Muhammad, *Op.cit*, hlm. 54.

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

c. Tanggung Jawab Mutlak

Menurut prinsip tanggung jawab mutlak, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian dan unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu.⁴³

Cara membedakan prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut pada dasarnya diletakkan pada masalah pembuktian, yaitu mengenai ada tidaknya kewajiban pembuktian, dan kepada siapa beban pembuktian dibebankan dalam proses penuntutan.⁴⁴

Pasal 1365 KUHPerdara Indonesia menjelaskan:

⁴³ *Ibid*, hlm. 56.

⁴⁴ Ridwan Khairandy, *Op.cit*, hlm. 377.

“Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.

Pengangkutan berarti dapat dituntut ganti rugi dari rusaknya barang kecuali 4 hal yang harus diperhatikan sebagaimana pasal 91 KUHP:

- 1) Keadaan memaksa *Overmacht*
- 2) Cacat barang itu sendiri
- 3) Kesalahan si pengirim
- 4) Terlambat barang sampai tujuan karena rusak

3. Tanggung Jawab Pelaku Usaha

Tanggung jawab pelaku usaha menurut Pasal 19 UUPK :

- a. Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
- b. Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan yang berlaku.
- c. Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi.

- d. Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.

D. Perlindungan Hukum Konsumen Pengangkutan

1. Definisi Perlindungan Konsumen Pengangkutan

Pengertian konsumen menurut undang-undang perlindungan konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga orang lain maupun makhluk hidup lain, dan tidak untuk diperdagangkan.⁴⁵ Hal ini berarti bahwa konsumen merupakan individu pengguna atau pemakai langsung barang dan jasa yang disediakan atau ditawarkan oleh penyedia jasa dalam hal ini jasa pengangkutan barang.

Pengertian perlindungan konsumen menurut pasal 1 butir 1 UUPK adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Dari pengertian tersebut berarti perlindungan konsumen berarti mengupayakan segala hal untuk terjaminnya kepastian hukum yang bertujuan untuk memberikan perlindungan kepada konsumen.

Pengertian pelaku usaha menurut pasal 1 butir 3 UUPK adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan

⁴⁵ Ketentuan pasal 1 butir 2 Undang-undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

2. Hak dan Kewajiban Konsumen dan Pelaku Usaha Pengangkutan

Hak konsumen menurut pasal 4 UUPK adalah:

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
- b. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- c. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
- d. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
- e. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- f. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
- g. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- h. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;

- i. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Kewajiban konsumen menurut pasal 5 UUPK adalah:

- a. Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan;
- b. Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
- c. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati;
- d. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Hak pelaku usaha menurut pasal 6 UUPK adalah:

- a. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- b. Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik;
- c. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen;
- d. Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;

- e. Hak-hak untuk diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Kewajiban pelaku usaha menurut pasal 7 UUPK adalah:

- a. Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
- b. Memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan;
- c. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- d. Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;
- e. Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan;
- f. Memberi kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- g. Memberi kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Perlindungan hukum bagi konsumen adalah dengan melindungi hak-hak konsumen. Walaupun sangat beragam, secara garis besar hak-hak konsumen dapat dibagi dalam tiga hak yang menjadi prinsip dasar yaitu:⁴⁶

- a. hak yang dimaksudkan untuk mencegah konsumen dari kerugian, baik kerugian personal, maupun kerugian harta kekayaan;
- b. hak untuk memperoleh barang dan/atau jasa dengan harga wajar; dan
- c. hak untuk memperoleh penyelesaian yang patut terhadap permasalahan yang dihadapi.

3. Hubungan Hukum antara Pelaku Usaha dan Konsumen Pengangkutan

Hubungan antara pelaku usaha dengan konsumen merupakan hubungan yang terus menerus dan berkesinambungan. Hubungan tersebut terjadi karena keduanya memang saling menghendaki dan mempunyai tingkat ketergantungan yang cukup tinggi antara yang satu dengan yang lain.⁴⁷

Hubungan hukum dan/atau masalah antara konsumen dengan penyedia barang atau penyelenggara jasa, umumnya terjadi melalui suatu perikatan, baik karena perjanjian atau karena undang-undang.⁴⁸

⁴⁶ Ahmadi Miru, *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen di Indonesia*, Disertasi Program Pascasarjana Universitas Airlangga, Surabaya, 2000, hlm. 140.

⁴⁷ Abdul Halim Barkatullah, *Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Dalam Transaksi E- Commerce Lintas Negara di Indonesia*, Pascasarjana FH UII dan UII Press, Yogyakarta, 2009. hlm. 27.

⁴⁸ Az. Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Ctk. 2, Ed. Rev, Diadit Media, Jakarta, 2006, hlm. 89

Terkait dengan adanya perbedaan kedudukan antara pelaku usaha dengan konsumen dimana pelaku usaha pada umumnya memiliki posisi yang lebih kuat dibandingkan dengan posisi konsumen yang lemah, maka sangat perlu adanya perlindungan terhadap konsumen. Kedudukan konsumen dalam melakukan hubungan hukum dengan pelaku usaha memiliki beberapa prinsip-prinsip.⁴⁹

The privity of contract, prinsip ini menyatakan bahwa pelaku usaha yang terjalin suatu hubungan kontraktual dengan konsumen wajib untuk melindungi konsumen. Pelaku usaha hanya dapat meminta pertanggungjawaban sesuai dengan yang diperjanjikan dengan konsumen. Dengan demikian pelaku usaha tidak dapat disalahkan atas hal-hal yang diluar yang diperjanjikan.

E. Tinjauan tentang Klausula Baku

1. Definisi Klausula Baku

Pengertian klausula baku menurut pasal 1 butir 10 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen adalah setiap aturan atau ketentuan dan syarat-syarat yang telah dipersiapkan dan ditetapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha yang dituangkan dalam suatu dokumen dan/atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumen.

⁴⁹ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta : 2000. Hlm.50-52

2. Ketentuan Pencantuman Klausula baku

Klausula baku merupakan suatu bentuk klausula yang diperbolehkan menurut undang-undang dalam hal penggunaannya dalam perjanjian, akan tetapi ketentuan pencantuman klausula baku diatur oleh undang-undang. menurut pasal 18 undang-undang perlindungan konsumen:

- (1) Pelaku usaha dalam menawarkan barang dan/atau jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian apabila:
 - a. menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha;
 - b. menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali barang yang dibeli konsumen;
 - c. menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali uang yang dibayarkan atas barang dan/atau jasa yang dibeli konsumen;
 - d. menyatakan pemberian kuasa dari konsumen kepada pelaku usaha baik secara langsung maupun tidak langsung untuk melakukan segala tindakan sepihak yang berkaitan dengan barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran;
 - e. mengatur perihal pembuktian atas hilangnya kegunaan barang atau pemanfaatan jasa yang dibeli oleh konsumen;

- f. memberi hak kepada pelaku usaha untuk mengurangi manfaat jasa atau mengurangi harta kekayaan konsumen yang menjadi obyek jual beli jasa;
 - g. menyatakan tunduknya konsumen kepada peraturan yang berupa aturan baru, tambahan, lanjutan dan/atau perubahan lanjutan yang dibuat sepihak oleh pelaku usaha dalam masa konsumen memanfaatkan jasa yang dibelinya;
 - h. menyatakan bahwa konsumen memberi kuasa kepada pelaku usaha untuk pembebanan hak tanggungan, hak gadai, atau hak jaminan terhadap barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran.
- (2) Pelaku usaha dilarang mencantumkan klausula baku yang letak atau bentuknya sulit terlihat atau tidak dapat dibaca secara jelas, atau yang pengungkapannya sulit dimengerti.
- (3) Setiap klausula baku yang telah ditetapkan oleh pelaku usaha pada dokumen atau perjanjian yang memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dinyatakan batal demi hukum.
- (4) Pelaku usaha wajib menyesuaikan klausula baku yang bertentangan dengan undang-undang ini.

Jika pelaku usaha tetap mencantumkan ketentuan klausula baku yang dilarang oleh peraturan perundang-undangan sebagaimana disebutkan dalam pasal diatas maka klausula baku tersebut dapat dinyatakan batal demi hukum, dan segala konsekuensi yang terdapat

di dalam klausula baku tersebut dinyatakan gugur dan dianggap tidak pernah ada.

3. Definisi Klausula Eksonerasi

Klausula eksonerasi adalah klausula yang dicantumkan dalam suatu perjanjian dengan mana satu pihak menghindarkan diri untuk memenuhi kewajibannya membayar ganti rugi seluruhnya atau terbatas, yang terjadi karena ingkar janji atau perbuatan melanggar hukum.⁵⁰ Hal ini berkaitan dengan pasal 18 undang-undang perlindungan konsumen yang mana ada jika klausula tersebut ada pernyataan yang menyatakan bahwa pelaku usaha tidak bertanggung jawab dan mengalihkan tanggung jawab tersebut kepada konsumen maka hal ini dilarang oleh peraturan perundang-undangan dan dinyatakan batal demi hukum.

⁵⁰ Marian Darus Badruzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung, 1994, hlm.47.

BAB III

TINJAUAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP BARANG HANTARAN SAMPAI KE TUJUAN DI YOGYAKARTA

A. Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Barang Hantaran atas Kerusakan, Kehilangan, Keterlambatan dan Resiko Teknis di Yogyakarta

1. Tinjauan Umum Tanggung Jawab Pengangkutan di Kota Yogyakarta

Pada dasarnya setiap tanggung jawab pengangkut terhadap barang hantaran didasarkan pada perjanjian pengangkutan, perjanjian tersebut diuraikan dalam bentuk klausula baku yang ditetapkan terlebih dahulu oleh pengangkut. Sebelum menyelenggarakan pengangkutan, terlebih dahulu ada perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan pemilik barang. Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan, tetapi didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi dan mengikat.⁸²

Pada pengangkutan dengan kendaraan umum, pengusaha pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh

⁸²Abdulkadir Muhammad, *Op.cit*, hlm. 46

penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga, karena kelalaian atau kesalahan dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Besarnya ganti kerugian adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga. Tanggung jawab pengusaha terhadap pemilik barang dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim dan/atau penerima barang.⁸³

Pengangkut wajib bertanggung jawab sejak diterimanya barang tersebut sampai terlaksananya perjanjian pengangkutan tersebut yang berarti telah sampainya barang ke alamat penerima sesuai dengan keadaan pada saat diterimanya barang dan sesuai dengan estimasi waktu yang diperjanjikan untuk diterimanya barang tersebut kecuali terjadi keadaan diluar tanggung jawab pengangkut yang tidak bisa diantisipasi sebelumnya oleh para pihak yang berkepentingan.

Pada penelitian yang telah dilakukan oleh penulis telah dikumpulkan data-data yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkutan pada implementasi yang terjadi di lingkungan pengangkutan di Yogyakarta, diambil beberapa hasil wawancara pada perusahaan pengangkutan yang ada di Yogyakarta. Data tersebut berupa bentuk klausula baku yang tercantum pada surat bukti pengiriman barang dan hasil wawancara langsung terkait dengan permasalahan yang

⁸³ Pasal 45 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

senyatanya terjadi pada hubungan hukum antara pihak pengangkut dengan pihak pengirim.

Pada perusahaan pengangkutan PT. Index Transportama yang memiliki cabang di Yogyakarta mengangkut barang menggunakan 2 model yaitu *by train dan by box*. Model *by train* menggunakan jenis pengangkutan kereta api yang mana perusahaan pengangkutan mengadakan perjanjian sewa gerbong pada PT. Kereta Api Indonesia untuk mengangkut barang yang akan diangkut oleh PT. Index Transportama. Yang kedua adalah model *by box*, yaitu menggunakan jenis pengangkutan dengan mobil pengangkut barang atau truk pengangkut barang yang digunakan untuk mengangkut barang hantaran dengan model *door to door* atau barang yang diangkut sampai kepada alamat tujuan yang tertera pada surat perjanjian pengangkutan.⁸⁴

PT. Index Transportama memiliki Standar Operasional Kerja. Standar operasional kerja tersebut berisi ketentuan-ketentuan baku yang wajib ditaati oleh pengangkut sebagai pelaku usaha dan pengirim barang sebagai konsumen, standar operasional tersebut berisi:

- j. Barang kiriman wajib diasuransikan, *claim* hilang/rusak hanya dapat dilayani selambat-lambatnya 1 x 24 jam setelah barang diterima dan wajib disaksikan oleh pihak PT. Index Transportama dan hanya dapat diganti maksimum 10x biaya angkut.

⁸⁴ Hasil wawancara dengan Staff PT. Index Transportama pada tanggal 12 September 2017 Pukul 10.00

- k. PT. Index Transportama bertanggung jawab atas kiriman yang diterima pada saat penyerahan kecuali yang isinya tidak diperiksa, kecelakaan kendaraan pengangkut, kerusakan teknik, packing yang kurang baik, kiriman yang mudah pecah, cepat rusak atau karena keadaan *force majeure*.
- l. PT. Index Transportama tidak menerima kiriman (KBH) yang dilarang pemerintah.

Standar Operasional Kerja yang ditetapkan oleh pihak pengangkut pada dasarnya berkaitan erat dengan tanggung jawab yang dilekatkan kepadanya. Tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak barang dimuat ke dalam alat pengangkut sampai barang dibongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada penerima.⁸⁵

Pada penelitian berikutnya yang dilakukan pada PT Rita Insan Mandiri yang merupakan perusahaan pengangkutan yang bekerjasama dengan PT. Index Transportama juga memiliki Standar Operasional Kerja yang berbentuk klausula baku yang dituangkan di dalam Surat Bukti Pengiriman yang berisi:

- a. PT. Rita Insan Mandiri bertanggung jawab atas kiriman yang diterima sampai pada saat penyerahan kecuali yang isinya tidak diperiksa, kecelakaan kendaran pengangkut, kerusakan teknis, kebakaran, perampokan, packing yang kurang baik, kiriman yang mudah pecah/cepat busuk dan/atau karena keadaan *force majeure*.

⁸⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan*. . . hlm.47.

- b. Barang kiriman wajib diasuransikan, bila tidak *claim* hanya dapat diganti maksimum 10x bea angkut, *claim* hilang/rusak hanya dapat dilayani selambat-lambatnya 1 x 24 jam setelah barang diterima.
- c. Kiriman lunas CAD, COD, yang tidak diterimakan bukan karena kesalahan kami, biaya packing pergi wajib dibayar pengirim.
- d. Apabila penerima tidak mau bayar atau semua atau sebagian biaya kirim, pengirim wajib membayarnya.
- e. Pengaduan oleh Nasabah bila lewat waktu (kadaluwarsa) sesudah 1 (satu) bulan tidak dilayani.
- f. Laporan kehilangan/rusak wajib disaksikan oleh petugas pengantar barang.
- g. Untuk pembatalan pengiriman KBH⁸⁶ apapun penyebabnya, pengirim/pembatalan dikenakan potongan sebesar 20%.
- h. Walaupun tanpa tanda tangan pengirim berarti telah menyetujui ketentuan-ketentuan pengiriman yang berlaku di PT. Rita Insan Mandiri.
- i. PT. Rita Insan Mandiri tidak menerima kiriman/isi KBH yang dilarang pemerintah.

Pada sampel CV. Surya Cargo terdapat syarat-syarat pengiriman yang harus ditaati yaitu berupa klausula baku yang ditetapkan oleh perusahaan sebelumnya yang wajib ditaati oleh pengangkut dan konsumen, klausula baku tersebut berisi:

⁸⁶ KBH adalah kiriman barang hantaran yang diantar sampai ke rumah/alamat tujuan yang tertera pada surat bukti pengiriman

- a. Barang-barang harus dipakcing sesuai dengan peraturan angkutan udara. Didalam bungkus peti atau kemasan lainnya tidak dimasukan uang, barang-barang berharga atau barang-barang yang berbahaya bagi penerbangan dan yang melanggar hukum.
- b. Kehilangan barang-barang kiriman, untuk dokumen kami hanya mengganti maksimal Rp.500.000 dan untuk general cargo maksimal Rp.1.000.000.
- c. Bilamana terjadi kehilangan, kerusakan, kebakaran karena *force majeure* bukan tanggung jawab SURYA CARGO SERVICE.
- d. Barang-barang cair dan pecah belah dirundingkan dengan kami sebelum dikirim.
- e. Dalam waktu 2 (dua) minggu tidak ada pengaduan, kami anggap kiriman sudah diterima dengan baik.

Pada perkembangan jasa pengiriman barang dewasa ini, ekspedisi bertindak sebagai pengangkut, dengan mengangkut sendiri barang kiriman yang dititipkan padanya. Seperti pada CV.Surya Cargo yang melayani pengiriman barang yang diantar langsung sampai alamat, maka pada saat tersebut CV. Surya Cargo disebut sebagai pengangkut dan tanggung jawab CV.Surya Cargo sama dengan tanggung jawab sebagai pengangkut yaitu berupa kewajiban pengangkut yang wajib ditaati.

CV.Surya Cargo juga menjalin kerjasama dengan perusahaan angkutan udara, maka antara CV.Surya Cargo dengan perusahaan angkutan udara juga melakukan perjanjian pengangkutan, pada surat

muatan udara yang ditetapkan oleh perusahaan pengangkutan udara dengan standar yang ada juga terdapat klausula baku yang tertera di bagian belakang dari bukti surat muatan udara tersebut. CV. Surya Cargo sebagai pihak pengangkut dalam hal ini bertanggung jawab terhadap barang hantaran yang diterimanya untuk dikirim ke alamat tujuan.

Pada PT. Panca Kobra Sakti juga terdapat ketentuan-ketentuan umum yang menjadi ketetapan baku yang ditetapkan oleh pihak pengangkut yaitu:

- a. Kehilangan/Kerusakan/Kebakaran akibat '*Force Majeure*' bukan tanggung jawab kami.
- b. Kehilangan barang titipan diganti 10 kali dari biaya titipan.
- c. Isi titipan tanggung jawab si penitip (pengirim) sepenuhnya.
- d. Kerusakan/kehilangan isi titipan akibat perpaking kurang baik adalah tanggung jawab Pengirim.
- e. Paket cair/mudah patah/pecah/retak, bibit tanaman diluar tanggung jawab kami.
- f. Paket yang berisikan perhiasan, uang *cheque*, dokumen, dan barang- barang berharga lainnya tidak ditanggung tanpa sepengetahuan kami.
- g. PT. Panca Kobra Sakti tidak bertanggung jawab atas kerugian apapun atas kerugian apapun yang diakibatkan oleh kelambatan dalam pengangkutan/pengantaran.

- h. Resi tanda terima yang tidak diambil, dan pengaduan serta tuntutan atas tidak diterimanya titipan berlaku 2 (dua) bulan, terhitung mulai tanggal *real* (TTT), lewat waktu tersebut diluar tanggung jawab PT. Panca Kobra Sakti.
- i. Pembayaran/biaya titipan termasuk P.P.N.

PT. Panca Kobra Sakti menjalankan pengangkutan dengan moda transportasi *by box*, yaitu mengantar semua barang kiriman menggunakan *truck box*, barang-barang tersebut dikirim dengan estimasi waktu 2-3 hari pengiriman sampai ke alamat tujuan, yang berarti bahwa barang hantaran tersebut diantar tidak hanya sampai kepada agen atau gudang di kota tersebut akan tetapi diantar sampai ke rumah/kantor/pabrik dan lain-lain sesuai dengan alamat tujuan yang tertera pada surat pengiriman.

2. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Hantaran Atas Resiko Kerusakan

Pasal 470 antara lain melarang seorang pengangkut untuk memperjanjikan bahwa ia tidak akan menanggung atau hanya akan menanggung sebagian saja kerusakan-kerusakan pada barang-barang yang diangkutnya, yang akan ditimbulkan oleh kurang baiknya alat pengangkutan atau kurang cakupnya pekerja-pekerja yang dipakainya. Perjanjian yang dibuat dengan melanggar larangan tersebut, diancam dengan kebatalan juga.⁸⁷

⁸⁷ R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, hlm. 72-73

Pasal 470 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang juga mengatur pengecualian atas ketentuan tersebut dan menyatakan pengangkut berwenang untuk mempersyaratkan, bahwa ia tidak akan bertanggung jawab untuk tidak lebih dari suatu jumlah tertentu atas tiap-tiap barang yang diangkut, kecuali jika pengirim memberitahukan terlebih dahulu tentang sifat dan nilai barangnya sebelum atau pada waktu penerimaan.

Akhirnya pasal 470 a memuat suatu peraturan yang menetapkan bahwa, meskipun telah diadakan pembatasan tanggung jawab, si peangkut diwajibkan memperlengkapi sepatutnya alat pengangkutan yang dipakainya sedangkan kepadanya diletakkan beban pembuktian bahwa ia telah memenuhi kewajiban tersebut.⁸⁸

Pada klausula yang terdapat pada PT. Index Transportama terdapat kalimat “*claim* hilang/rusak hanya dapat dilayani selambat-lambatnya 1 x 24 jam setelah barang diterima dan wajib disaksikan oleh pihak PT. Index Transportama” hal ini berarti bahwa setiap *claim* hanya dapat dilakukan pada batas waktu 1 (satu) hari sejak diterimanya barang, kemudian terdapat kewajiban bahwa *claim* hilang/rusak tersebut hanya dapat dilayani apabila pihak pengangkut menyaksikan sendiri bahwa barang tersebut senyatanya hilang/rusak, apabila tidak disaksikan maka *claim* hilang/rusak tidak dapat dilayani yang artinya bahwa

⁸⁸ *Ibid, hlm. 73*

pihak pengangkut tidak mau bertanggung jawab atas barang kiriman yang rusak tersebut.

Pasal 468 KUHD menjelaskan bahwa jika barang rusak pada saat pengiriman yang bertanggungjawab adalah pengangkut. Hal ini dikecualikan oleh keadaan *overmacht*, maka pengangkut lepas dari tanggungjawab akibat kelalaiannya. *Overmacht* sendiri berarti keadaan/kejadian tak bisa dihindari oleh si pengangkut. Misalnya bencana alam, perampokan.

Pada klausula berikutnya dinyatakan bahwa pengangkut dalam hal ini PT. Index Transportama bertanggung jawab atas kiriman yang diterima, dengan pengecualian terhadap barang yang isinya tidak diperiksa, kecelakaan kendaraan pengangkut, kerusakan teknik, packing yang kurang baik, kiriman yang mudah pecah, cepat rusak, atau karena keadaan *force majeure*. Pada klausula tersebut dapat dicermati bahwa apabila pengirim menitipkan barang untuk dikirim melalui pihak pengangkut namun isinya tidak diperiksa atau di labeli bahwa isi tidak diperiksa maka pengangkut lepas dari tanggung jawab apabila terjadi hal-hal seperti kerusakan dan kehilangan.⁸⁹ Hal ini tentu merupakan suatu kerugian karena pada faktanya pihak pengangkut memang tidak pernah memeriksa satu persatu barang kiriman tersebut dan menuliskan isi barang hanya dengan pernyataan dari pihak pengirim, sehingga apabila terjadi suatu hal seperti kerusakan dan kehilangan pihak

⁸⁹ Hasil wawancara dengan Staff PT. Index Transportama pada 12 September 2017 pada pukul 10.00

pengangkut dapat menyatakan bahwa hal tersebut bukan merupakan tanggung jawab pengangkut karena isi barangnya tidak diperiksa, pengangkut tidak pernah menawarkan untuk memeriksa isi barang kepada pihak pengirim, sehingga pengirim pun tidak pernah memperlihatkan kepada pihak pengangkut isi barang sebenarnya, hanya berdasarkan keterangan lisan saja.

Dalam hal pengangkut menyatakan tidak bertanggungjawab jika terjadi kecelakaan kendaraan pengangkut, maka pengangkut seharusnya mempersiapkan kondisi alat angkut yang baik dengan melakukan pengecekan berkala sebelum melakukan pengangkutan, apabila kecelakaan tersebut disebabkan karena lalainya pihak pengangkut termasuk karyawan yang menjadi tanggung jawabnya maka pengangkut tetap harus bertanggung jawab atas resiko kecelakaan tersebut. Namun apabila pengangkut sudah melakukan persiapan dan pengecekan kondisi alat angkut serta kondisi supir/karyawan yang akan mengangkut barang tersebut dengan baik, maka pihak pengangkut dapat bebas dari tanggung jawab untuk mengganti kerugian tersebut.

Pada CV. Surya Cargo pengangkut menyatakan bertanggung jawab terhadap kerusakan, namun pertanggungjawaban CV. Surya Cargo hanya sebatas ketentuan yang tertuang dalam klausula baku, yaitu untuk dokumen sebesar maksimal Rp.500.000 dan untuk general cargo maksimal sebesar Rp.1.000.000. Sehingga apabila terjadi kerusakan pada barang hantaran maka CV. Surya Cargo akan mengganti kerugian sebesar

yang tertera pada klausula baku dan tidak mengganti keseluruhan kerugian yang senyatanya diderita oleh pihak pengirim.

Pada perusahaan pengangkutan PT. Panca Kobra Sakti memiliki ketentuan yaitu pada ketentuan pertama dijelaskan bahwa kehilangan/kerusakan/kebakaran akibat *force majeure* bukan merupakan tanggung jawab pengangkut. *Force majeure* dalam hal ini adalah keadaan memaksa yang terjadi selama proses pengangkutan yang mana kejadian tersebut tidak bisa diantisipasi sebelumnya dan klausula tersebut tidaklah bertentangan dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Pada kiriman yang mudah pecah atau rusak PT. Panca Kobra Sakti menyatakan tidak bertanggung jawab, seharusnya apabila pengangkut sudah menerima dan menyatakan kesanggupannya untuk mengangkut barang yang dititipkan kepadanya untuk dikirim maka pihak pengangkut harus siap untuk menjaga dengan baik barang yang akan dikirim tersebut, apabila barang tersebut mudah pecah atau rusak, maka pihak pengangkut sudah meantisipasi dengan mempersiapkan cara-cara untuk melindungi barang yang mudah pecah atau rusak tersebut terlebih dahulu sebelum diangkut, dengan menawarkan alternatif layanan paking baik terhadap barang-barang dengan kategori mudah pecah atau rusak yang disediakan oleh pihak pengangkut atau sebaiknya sejak awal pengangkut menyatakan tidak menerima barang kiriman tersebut karena resiko yang akan ditimbulkan jika mengangkut barang tersebut. Jika pengangkut telah mengetahui resiko bahwa barang tersebut mudah

pecah atau rusak dan tetap menerima barang tersebut untuk diangkut, maka sudah seharusnya pihak pengangkut bertanggung jawab memperlakukan barang tersebut dengan baik.

3. Tinjauan Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Hantaran atas Resiko Kehilangan

Pada praktek pengangkutan sering sekali ditemukan barang yang dititipkan untuk diangkut hilang dengan berbagai macam alasan atas hilangnya barang tersebut. Kehilangan pada barang tentunya menimbulkan kerugian pada pihak pengirim barang, karena pengirim memiliki kepentingan dan hak atas keamanan barang tersebut.

Menurut Pasal 1366 KUHPdata, “setiap orang bertanggung-jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatiannya”. maka setiap pengangkut wajib bertanggung jawab terhadap kerugian yang disebabkan karena perbuatannya juga karena kelalaian atau kurang hati-hati.

Tanggung jawab mengganti kerugian ini diperjelas kembali dalam Pasal 188 UU No.22 Tahun 2009, yaitu Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Maka dari ketentuan tersebut sudah sangat jelas bahwa setiap pengangkut wajib bertanggung jawab dan memberikan ganti kerugian

kepada pengirim barang karena kelalaiannya dalam melaksanakan pengangkutan.

Pada hasil penelitian yang dilakukan pada PT. Index Transportama (cabang Yogyakarta) ditemukan bahwa pada klausula nomor 1 (satu) yang tercantum dalam klausula baku tersebut menyatakan bahwa “barang kiriman wajib diasuransikan”, namun pada kenyataannya pihak pengangkut tidak mewajibkan setiap pengirim yang akan menggunakan jasa pengangkutan pada perusahaan tersebut untuk mengasuransikan terlebih dahulu barang kirimannya, dikarenakan kebiasaan umum yang terjadi dalam pengangkutan biasa nyatanya jarang menggunakan mekanisme asuransi terhadap barang yang akan dikirim dan tidak ada kewajiban yang nyata setiap pengirim harus mengasuransikan barangnya.

Kehilangan pada barang hantaran yang terjadi pada pengangkutan seharusnya menjadi tanggung jawab pengangkut, walaupun pengangkut telah menyatakan dalam klausula bakunya bahwa “barang kiriman wajib diasuransikan“, akan tetapi pada faktanya pengangkut tidak mewajibkan hal tersebut sehingga tanggung jawab pengangkut terhadap resiko kehilangan pada barang hantaran sepenuhnya berada pada pihak pengangkut. Pengirim hanya perlu membuktikan bahwa hilangnya barang tersebut bukan diakibatkan karena kesalahannya.

Pada klausula nomor 2 (dua) PT. Panca Kobra Sakti pada dasarnya sama dengan pengangkut sebelumnya akan tetapi penggantian

kerugian yang menjadi tanggung jawab hanyalah kehilangan barang titipan yaitu mendapat kompensasi penggantian kerugian sebesar 10 (sepuluh) kali lipat dari ongkos kiriman. Penggantian kerugian pada klausula tersebut pada dasarnya tidaklah beda dengan pengangkutan lainnya, hal ini menjadi suatu ketentuan yang menjadi suatu norma umum pada perusahaan-perusahaan pengangkutan di Yogyakarta.

Kehilangan pada barang hantaran yang terjadi mendapatkan kompensasi 10 (sepuluh) kali lipat dari ongkos kiriman. Hal ini tidak sebanding jika kehilangan pada barang tersebut nilainya lebih besar daripada jumlah kompensasi yang diberikan oleh pengangkut tersebut. Menurut pasal 193 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalanan, Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.

Pada CV. Surya Cargo apabila terjadi kehilangan pada barang hantaran yang disebabkan oleh pengangkut maka pengangkut mengganti kerugian sesuai dengan klausula yang tertera pada bukti

pengiriman, apapun alasannya pengangkut hanya bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan yang tertera pada klausula baku.⁹⁰

Pada PT. Rita Insan Mandiri pengangkut menyatakan bertanggungjawab akan tetapi tanggungjawabnya terhadap pengirim hanya dibatasi oleh ketentuan klausula baku yang tertera pada perjanjian pengangkutan. Hal ini tidak sesuai dengan prinsip tanggung jawab yang melekat pada pengangkut. Pada dasarnya tanggung jawab pengangkut terhadap pemilik barang dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim dan/atau penerima barang.⁹¹

4. Tinjauan Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Hantaran atas Resiko Keterlambatan

Resiko keterlambatan merupakan resiko yang menjadi bagian dari tanggung jawab pengangkut. Pengangkut di Yogyakarta baik secara lisan maupun tertulis menentukan estimasi waktu untuk diterimanya barang hantaran oleh penerima barang di tujuan. Ketika waktu penyerahan barang tersebut telah diperjanjikan, maka pengangkut sudah mengadakan perjanjian dengan pihak pengirim kemudian pihak pengirim setelah menentukan kesepakatan pembayaran ongkos kirim mendapatkan hak

⁹⁰ Wawancara dengan Staff divisi klaim dan garansi CV. Surya Cargo pada tanggal 14 September 2017 pada pukul 09.00

⁹¹ Lihat Pasal 45 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

untuk menagih prestasi atas ketepatan waktu yang harus ditunaikan oleh pengangkut.

Menurut Pasal 468 KUHD berisi ketentuan bahwa:

“Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya, Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas rindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.”

Hal ini ditegaskan kembali dalam Pasal 477 KUHD yang menyatakan bahwa:

“Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh penyerahan barang yang terlambat, kecuali bila ia membuktikan, bahwa keterlambatan itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya.”

Pasal 18 ayat (1) huruf a undang-undang perlindungan konsumen menjelaskan bahwa “Pelaku usaha dalam menawarkan jasa dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen

dan/atau perjanjian apabila menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha.” Hal ini berarti bahwa pengangkut dilarang menyatakan dalam klausula bakunya bahwa mengalihkan tanggungjawabnya kepada pihak pengirim, atau pengangkut menyatakan tidak bertanggungjawab terhadap suatu hal yang menjadi tanggungjawabnya.

Pasal 19 ayat (1) undang-undang perlindungan konsumen menyatakan bahwa, pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Hal ini berarti bahwa kerugian konsumen akibat keterlambatan pada pengiriman baik kerugian material maupun immaterial yang diderita menjadi tanggungjawab pelaku usaha dalam hal ini adalah pengangkut dan pemberian ganti kerugian berdasarkan peraturan tersebut tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana.

Pada perusahaan pengangkutan di Yogyakarta umumnya pengangkut tidak menyatakan dalam klausula baku mengenai masalah apabila barang hantaran terlambat sampai ke tujuan atau tidak sampai tepat pada waktu yang tertulis pada surat bukti pengiriman. Pada prakteknya pengangkut tidak bertanggungjawab sebagaimana mestinya apabila terjadi keterlambatan pada barang hantaran. Pengangkut hanya memberikan permintaan maaf secara lisan atas keterlambatan tersebut

Konsumen tidak diberikan kompensasi apapun atas keterlambatan yang terjadi.⁹²

Pada klausula nomor 7 (tujuh) yang ditetapkan oleh PT. Panca Kobra Sakti menyatakan bahwa PT. Panca Kobra Sakti tidak bertanggung jawab atas kerugian apapun yang diakibatkan oleh keterlambatan dalam pengangkutan/pengantaran. Hal ini jelas merupakan bentuk pengalihan tanggung jawab pelaku usaha pengangkutan, karena seharusnya pengangkut bertanggung jawab terhadap resiko yang mungkin terjadi selama pengangkutan baik resiko teknis, kerusakan, kehilangan, dan termasuk resiko keterlambatan pada barang hantaran.

Pengangkut seharusnya mengantisipasi terlebih dahulu kemungkinan- kemungkinan resiko yang akan terjadi. Pada resiko keterlambatan, maka seharusnya pengangkut menggunakan estimasi pengiriman yang sesuai dengan alat angkutan yang sesuai untuk memenuhi estimasi waktu yang diperjanjikan. Jika pengangkut menjanjikan waktu pengiriman barang hantaran sampai ke tujuan dengan estimasi waktu 2-3 hari maka sudah seharusnya batas waktu pengantaran maksimum adalah 3 (tiga) hari sejak diterimanya barang oleh pengangkut, dan barang harus sudah sampai kepada alamat penerima sesuai dengan waktu yang diperjanjikan, kecuali jika terjadi keadaan memaksa (*force majeure*) yang memang tidak bisa diantisipasi sebelumnya oleh pihak pengangkut.

⁹² Hasil wawancara dengan Staff PT. Index Transportama pada 12 September 2017 pada pukul 10.00

5. Tinjauan Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Hantaran atas Resiko Teknis Pengangkutan

Resiko teknis merupakan resiko yang sering disebut dalam klausula baku yang ditetapkan oleh pelaku usaha. Resiko tersebut menurut pihak pengangkut bukan merupakan tanggung jawab pengangkut, karena resiko teknik dibebankan sepenuhnya kepada pihak pengirim atau konsumen.

Pada klausula yang ditetapkan oleh PT. Panca Kobra Sakti menyatakan bahwa “isi titipan tanggung jawab si penitip (pengirim) sepenuhnya”, hal ini menjadi suatu permasalahan karena pada klausula tersebut menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha yang mana dengan klausula tersebut berarti pengangkut mengalihkan beban tanggung jawab yang seharusnya menjadi kewajiban pengangkut untuk menjaga dengan baik barang kiriman tersebut kepada pihak pengirim sepenuhnya. Hal ini bertentangan dengan Pasal 18 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.⁹³

Pada klausula nomor pertama PT. Rita Insan Mandiri pada dasarnya sama dengan PT. Index Transportama yaitu terdapat pengecualian tanggung jawab terhadap barang hantaran yaitu jika isi barang tidak diperiksa, kerusakan teknis, kiriman yang mudah pecah,

⁹³ Pasal 18 undang-undang perlindungan konsumen menyatakan bahwa Pelaku usaha dalam menawarkan barang dan/atau jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian apabila menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha.

packing kurang baik, dan keadaan *force majeure*. Namun terdapat perbedaan pada klausula yaitu kecelakaan kendaraan pengangkut, kebakaran dan perampokan.

Kecelakaan kendaraan pengangkut bisa saja terjadi, namun kecelakaan yang disebutkan dalam klausula nomor 1 (satu) tidak menjelaskan secara rinci yang dimaksudkan kecelakaan seperti apa, karena pada dasarnya kecelakaan bisa terjadi dalam bentuk dan kejadian seperti apa saja. Kecelakaan bisa terjadi karena kesalahan teknis dan kelalaian dari pihak pengangkut atau kecelakaan yang terjadi karena kesalahan pihak lain. Apabila kecelakaan disebabkan oleh pihak pengangkut karena tidak melakukan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor maka pihak pengangkut dibebankan tanggung jawab atas barang hantaran apabila terjadi kecelakaan. Hal ini berkaitan dengan prinsip tanggung jawab yang terdapat pada Pasal 1366 KUH Perdata. Pengangkut haruslah mengedepankan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan demi terciptanya keamanan lalu lintas dan angkutan jalan.

Jika terjadi pencurian yang disebabkan oleh lalainya pegawai/karyawan dalam menjaga barang hantaran tersebut sejak diterimanya barang sampai ke tujuan, misalnya: pada saat mengangkut, sopir/pegawai perusahaan pengangkutan beristirahat di tempat makan, akan tetapi sopir/pegawai tersebut lupa tidak menutup pintu truk boks pengangkut barang tersebut sehingga terjadi hilangnya barang pada

pengangkutan tersebut. Maka jika hal seperti itu terjadi pengangkut wajib bertanggung jawab atas kelalaian pegawai/karyawannya. Hal ini dijelaskan dalam Pasal 1367 KUHPerdara.

Pada pasal 471 KUHD ditegaskan bahwa terdapat syarat untuk membatasi tanggung jawab pengangkut, tetapi hal tersebut tidak membebaskan pengangkut dari tanggung jawab yang melekat kepadanya. Pasal ini merupakan bentuk prinsip (*limitation of ability*) karena dapat membatasi tanggung jawab pengangkut melalui janji-janji yang dibuat.

Pada prakteknya sering terjadi pegawai/karyawan pengangkut tersebut lalai dalam menjaga barang, seperti contoh kasus yang pernah terjadi adalah pengiriman barang yaitu berupa barang tekstil yaitu bahan pakaian dan lain-lain ditiptkan pada jasa pengangkutan PT. Rita Insan Mandiri, ketika karyawan pengangkut dalam hal ini adalah supir yang membawa barang tersebut menggunakan truk sedang istirahat. Ketika supir truk dan karyawan pengangkut tersebut sedang beristirahat ternyata telah terjadi pencurian pada barang hantaran yang berupa tekstil tersebut, barang tersebut berkurang jumlahnya. Hal ini berarti pengangkut tidak menggunakan prinsip kehati-hatian terhadap barang hantaran tersebut dengan baik sehingga terjadi kehilangan terhadap barang hantaran.⁹⁴

⁹⁴ Wawancara dengan Staff PT. Rita Insan Mandiri pada tanggal 18 September 2017 Pukul. 17.00

B. Penyelesaian Sengketa dan Ganti Kerugian oleh Pengangkut terhadap Barang Hantaran atas Kerusakan, Kehilangan, Keterlambatan dan Resiko Teknis Pengangkutan

Pada perusahaan pengangkutan di Yogyakarta apabila terjadi suatu permasalahan atau sengketa dengan pengirim maka penyelesaian atas sengketa tersebut dilakukan secara kekeluargaan dengan dilakukan negosiasi demi terjaganya hubungan antara pihak pengangkut dan pengirim serta penerima, karena ketatnya persaingan usaha pengangkutan di Yogyakarta sehingga pelaku usaha ingin memenangkan persaingan diantara perusahaan-perusahaan pengangkutan lainnya. Apabila perusahaan pengangkutan tidak sesuai dan cenderung merugikan pengirim maka di kemudian hari pengirim tidak memberikan rasa percaya kepada pihak pengangkut. Tentulah hal ini akan merugikan pelaku usaha pengangkutan yang sedang bersaing untuk memberikan pelayanan yang baik untuk bersaing dengan perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengangkutan lainnya.

Pemenuhan Prestasi adalah hakikat dari suatu perjanjian.⁹⁵ Seseorang dapat dikatakan wanprestasi atau cidera janji apabila ia pada suatu kondisi di mana debitor tidak melaksanakan kewajiban yang ditentukan di dalam perikatan, khususnya perjanjian (kewajiban kontraktual). Wanprestasi dapat juga terjadi di mana debitor tidak melaksanakan kewajibannya yang ditentukan dalam undang-undang.⁹⁶

⁹⁵ Ridwan Khairandy, *Hukum Kontrak Indonesia Dalam Perspektif Perbandingan (Bagian Pertama)*, Ctk. Ke-2, FH UII Press, hlm.277

⁹⁶ Ridwan Khairandy, *Hukum Kontrak. . . , ibid*, hlm. 278

Negosiasi dilakukan untuk menemukan jalan keluar untuk menyelesaikan sengketa yang mana pengangkut tidak bertanggung jawab seluruhnya tapi hanya sebagian saja, dan kemudian sebagian lainnya ditanggung oleh pihak pengirim. Pengangkut seharusnya bertanggung jawab penuh terhadap kerugian yang diderita oleh pengirim dan tidak mengalihkan kerugian tersebut kepada pihak pengirim. Negosiasi sangat berguna dalam menyelesaikan perselisihan dalam pengangkutan akan tetapi hak-hak penuh yang seharusnya didapatkan oleh pihak pengirim tidak boleh diabaikan, pengirim berhak mendapatkan penggantian kerugian yang sepadan dengan kerusakan, kehilangan dan keterlambatan pada barang hantaran.

Pengangkut menurut kebiasaan umum dalam pengangkutan mengadakan negosiasi untuk menemukan kesepakatan apabila terjadi perselisihan yang tidak menemukan jalan keluar untuk terjadinya kesepakatan. Namun antara pengangkut dan pengirim yang mengalami perselisihan biasanya akan bernegosiasi dengan cara membuktikan terlebih dahulu pihak mana yang bersalah waktu melakukan pengangkutan dan menimbulkan kerugian, misalnya ketika sebelum barang diterima kondisi paking kurang baik padahal sudah diperingatkan oleh pihak pengangkut sehingga menyebabkan rusaknya isi kiriman ketika diangkut oleh pihak pengangkut, atau ketika melakukan proses memuat barang terjadi kesalahan pada karyawan pengangkut dengan tidak memperlakukan paket kiriman dengan baik seperti memuat barang ke alat angkutan dengan cara melempar paket kiriman, menindih paket kiriman yang beresiko mudah rusak,

dan/atau memaksakan jumlah muatan yang seharusnya tidak dilakukan demi terhindarnya kerusakan pada barang kiriman.

Penggantian kerugian atas kehilangan dan keterlambatan merujuk kepada Pasal 472 yang menentukan bahwa:

“Ganti rugi harus dibayar oleh pengangkut karena tidak menyerahkan seluruhnya atau sebagian dari barang-barang, dihitung menurut nilai barang yang macam dan sifatnya sama di tempat tujuan, pada waktu barang itu seharusnya diserahkan, dikurangi dengan apa yang dihemat untuk bea, biaya dan biaya angkutan karena tidak adanya penyerahan. Bila muatan selebihnya dengan ketentuan tujuan yang sama, sebagai akibat suatu sebab untuk hal mana pengangkut tidak bertanggung jawab, tidak sampai kepada tujuannya, maka ganti ruginya dihitung menurut nilai barang yang macam dan sifatnya sama di tempat pada waktu barang itu didatangkan.”

Ketentuan lainnya diatur tentang penggantian kerugian apabila terjadi kerusakan yaitu pada Pasal 473 yang berbunyi:

“Dalam hal adanya kerusakan, maka harus diganti jumlah uang yang diperoleh dengan mengurangi nilai yang dimaksud dalam pasal 472 dengan nilai barang yang rusak, dan selisih ini dikurangi dengan apa yang dibutuhkan untuk bea, biaya, dan biaya angkutan karena adanya kerusakan.”

Dalam perjanjian timbal balik prestasi yang satu berkaitan erat sekali dengan prestasi yang lain. Dijanjikannya prestasi yang satu adalah dengan

memperhitungkan akan diterimannya prestasi yang lain⁹⁷, Menurut pasal 1249 KUHPerdara yang menjelaskan tentang ganti rugi jumlah tertentu dijelaskan bahwa “Jika dalam suatu perikatan ditentukannya, bahwa si yang lalai memenuhinya, sebagai ganti rugi harus membayar suatu jumlah uang tertentu, maka kepada pihak yang lain tak boleh diberikan suatu jumlah yang lebih maupun yang kurang dari pada jumlah itu.” Dalam hal ini berarti apabila telah diperjanjikan jika terjadi kerugian baik terjadi kerusakan, dan kehilangan pada barang hantaran yang bukan disebabkan karena keadaan memaksa (*force majeure*)/kesalahan pengangkut sendiri, maka jika diperjanjikan mendapatkan penggantian kerugian sebesar maksimum 10 kali biaya ongkos kirim, pengangkut wajib memberikan penggantian kerugian tersebut sesuai dengan yang diperjanjikan. Misalnya: apabila biaya ongkos kirim sebesar Rp.100.000 (seratus ribu rupiah). maka apabila terjadi kerusakan/kehilangan/barang tidak sampai ke alamat tujuan, pengangkut membayar ganti rugi kepada pihak pengirim sebesar Rp.1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Pada klausula baku yang terdapat pada ketentuan PT. Index Transportama menyatakan bahwa apabila terjadi kerugian maka hanya dapat diganti maksimum 10 kali biaya ongkos kirim, dari klausula tersebut sudah cukup jelas bahwa sebarangpun nilai barang milik pengirim yang mengalami kerugian maka dari pihak pengangkut hanya akan mengganti kompensasi atas kerugian tersebut sejumlah 10 kali biaya ongkos kirim. Hal

⁹⁷ J. Satrio, *Hukum Perikatan, Perikatan Pada Umumnya*, Ed-1, Ctk-3, PT. Alumni, Bandung, 1999, hlm. 240

ini sangatlah memberatkan pengirim/konsumen karena pada dasarnya pengangkut harus bertanggung jawab penuh terhadap barang yang diangkutnya sesuai dengan keadaan dan kondisi pada saat barang tersebut dititipkan untuk dikirim.

Kelalaian dapat terjadi dalam praktek pengangkutan, dalam hal pengangkut lalai dan berbuat kesalahan sehingga menyebabkan kerusakan/kehilangan maka pengangkut harus kembali kepada isi dalam perjanjian pengangkutan yaitu membayar ganti rugi sesuai dengan klausula yang tertera pada surat bukti pengiriman, kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut bukan diakibatkan oleh kesalahan pengangkut maka pengangkut dapat melepaskan diri dari tanggung jawab tersebut. Hal mana pengangkut tidak mengganti rugi sesuai dengan perjanjian antara pengangkut dengan pengirim maka pengangkut telah wanprestasi konsekuensinya adalah pengangkut dapat dituntut di muka pengadilan atas terjadinya wanprestasi tersebut dan dianggap tidak bertanggung jawab terhadap kelalaian/kesalahan yang diakibatkan olehnya.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan analisa pada bab-bab sebelumnya maka dapat ditarik kesimpulan mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap barang hantaran sampai ke tujuan di Yogyakarta, yaitu:

1. Pada dasarnya pengangkut di Yogyakarta tidak bertanggung jawab sebagaimana mestinya, karena pada resiko kerusakan dan kehilangan pada barang hantaran pengangkut bertanggung jawab hanya 10 kali biaya ongkos kirim dan tidak mengganti sesuai dengan kerugian yang senyatanya diderita oleh pihak pengirim bahkan pengangkut sering melakukan negosiasi untuk mengurangi beban pertanggung jawabannya. Apabila terjadi keterlambatan pengirim/konsumen dirugikan karena tidak sesuai dengan waktu sampainya barang hantaran yang tertera yang diperjanjikan pada perjanjian pengangkutan. Pada resiko keterlambatan pengangkut tidak bertanggung jawab baik kerugian materiil maupun immaterial, pengangkut tidak memberikan kompensasi apapun.. Apabila terdapat penggantian kerugian pada perusahaan pengangkutan tertentu itupun tidak diberikan secara cepat melainkan dengan rentang waktu yang lama. Pada resiko teknis pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang disebabkan oleh kesalahan teknis selama pengangkutan.

2. Sengketa yang terjadi pada prakteknya mengedepankan penyelesaian sengketa non-litigasi yang mana pemberian ganti kerugian tidak sepenuhnya mematuhi ketentuan dalam perjanjian klausula baku namun bisa saja terjadi negosiasi harga terhadap kerusakan, dan kehilangan pada barang hantaran yang pada akhirnya tidak sesuai dengan kerugian yang diderita oleh pihak pengirim sehingga bertentangan dengan ketentuan. Negosiasi dilakukan untuk menemukan jalan keluar untuk menyelesaikan sengketa yang mana pengangkut tidak bertanggung jawab seluruhnya tapi hanya sebagian saja, dan kemudian sebagian lainnya ditanggung oleh pihak pengirim. Pengangkut seharusnya bertanggung jawab penuh terhadap kerugian yang diderita oleh pengirim dan tidak mengalihkan kerugian tersebut kepada pihak pengirim. Negosiasi sangat berguna dalam menyelesaikan perselisihan dalam pengangkutan akan tetapi hak-hak penuh yang seharusnya didapatkan oleh pihak pengirim tidak boleh diabaikan, pengirim berhak mendapatkan penggantian kerugian yang sepadan dengan kerusakan, kehilangan dan keterlambatan pada barang hantaran untuk penggantian kerugian umumnya melalui negosiasi untuk menemukan kesepakatan jumlah penggantian kerugian, apabila pengirim/konsumen tetap menuntut penggantian kerugian secara keseluruhan sesuai dengan harga barang yang mengalami kerusakan/kehilangan maka pengangkut hanya memberikan kompensasi maksimum sebesar 10 kali biaya ongkos kirim. Pada perusahaan tertentu memberikan penggantian kerugian untuk dokumen sebesar Rp.500.000

dan untuk kiriman *cargo* sebesar Rp.1.000.000. Pihak pengangkut seharusnya tidak mengurangi ganti rugi dengan menegosiasi jumlah ganti kerugian yang akan diberikan kepada pengirim/konsumen dan ganti rugi haruslah diberikan secara keseluruhan sesuai dengan harga barang yang didapati mengalami kerusakan, kehilangan, karena telah ditetapkan pada klausula baku. Untuk keterlambatan pengangkut tidak memberikan ganti kerugian apapun dan pengirim sangat dirugikan karena pengangkut wanprestasi estimasi waktu pengantaran sesuai dengan yang tertuang pada perjanjian pengangkutan.

B. Saran

Berdasarkan data-data yang penulis dapat, maka penulis dapat memberikan saran- saran sebagai berikut:

1. Perlu adanya peningkatan pelayanan dibidang jasa pengangkutan yang mengedepankan kepentingan bersama baik kepentingan pihak pengangkut dan kepentingan pihak pengirim. Selain itu perlunya perubahan pada perusahaan pengangkutan yang menggunakan klausula baku untuk tidak mencantumkan klausula baku yang menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha terhadap resiko teknis, kerusakan, keterlambatan, dan kehilangan pada barang hantaran sejak diterimanya barang hingga sampai ke tujuan.
2. Penggantian kerugian apabila terjadi kerusakan dan kehilangan seharusnya diberikan sesuai dengan kerugian yang senyatanya terjadi, apabila terjadi kerusakan/kehilangan sebagian, maka penggantian kerugian

dapat diberikan sesuai dengan ketentuan penggantian sejumlah 10 x biaya ongkos kirim, Namun jika terjadi kerusakan secara keseluruhan, maka penggantian kerugian diberikan secara keseluruhan. Pengangkut wajib bertanggung jawab terhadap barang yang berada pada pengawasannya.

3. Apabila terjadi keterlambatan, maka sudah sepantasnya pengangkut memberikan penggantian kerugian kepada pihak pengirim/penerima karena hak-hak pengirim atas prestasi yang didapat harus sesuai dengan perjanjian pengangkutan. Pengangkut dilarang menyatakan pada klausula bakunya bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas keterlambatan, kecuali jika keterlambatan itu disebabkan bukan karena kesalahannya dan dapat dibuktikan.
4. Pihak pengirim sebaiknya mendokumentasikan barang yang hendak dikirim sehingga apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan dan bersifat merugikan maka pihak pengirim dapat meminta ganti rugi.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Halim Barkatullah, *Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Dalam Transaksi E- Commerce Lintas Negara di Indonesia*, Pascasarjana FH UII dan UII Press, Yogyakarta, 2009.
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Ctk-4, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008.
- Ahmadi Miru, *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum bagi Konsumen di Indonesia*, ctk.pertama, ed.1, Rajawali Pers, Jakarta, 2011.
- Az.Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Ctk. 2, Ed. Rev, Diadit Media, Jakarta, 2006.
- Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Ed. 1. Ctk.1. Sinar Grafika, Jakarta, 2008.
- J. Satrio, *Hukum Perikatan, Perikatan Pada Umumnya*, Ed-1, Ctk-3, PT. Alumni, Bandung, 1999.
- Marian Darus Badruzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung, 1994.
- Purwosutjipto, *pengertian pokok hukum dagang Indonesia 3*, Djambatan, Jakarta, 1987.
- Ridwan Khairandy, dkk, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*,: GamaMedia, Yogyakarta, 1999.
- Ridwan Khairandy, *Hukum Kontrak Indonesia Dalam Perspektif Perbandingan (Bagian Pertama)*, Ctk. Ke-2, FH UII Press
- R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Ctk-XI, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014.
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta, 2000.
- Sudaryatmo, *Hukum dan Advokasi Konsumen*, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999.

Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, Hari Pramono, *Hukum apengangkutan di Indonesia*, Ctk-1, Rineka Cipta, Jakarta 1990.

Disertasi

Ahmadi Miru, *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen di Indonesia*, Disertasi Program Pascasarjana Universitas Airlangga, Surabaya, 2000.

Martono., “*Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga di Permukaan Bumi*” dalam Seminar Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara terhadap Pihak Ketiga yang diselenggarakan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan, Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi, 22 November 2000, Jakarta.

Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, ctk-1, Lembaga Penerbit FEUI, Jakarta.

Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.