

## BAB II

### TINJAUAN UMUM TENTANG PENGANGKUTAN

#### A. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Perhubungan adalah salah satu sektor kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Untuk itu kemajuan dalam sektor perhubungan terutama pengangkutan diharapkan mampu menunjang pembangunan diberbagai bidang. Dalam bidang ekonomi pengangkutan diharapkan mampu memperluas penyebaran perdagangan barang dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari maupun kebutuhan pembangunan, dan bidang pendidikan pengangkutan diharapkan mampu menunjang sarana dan prasarana pendidikan serta mobilitas penyelenggaraan pendidikan di seluruh pelosok tanah air.

Menurut arti kata, pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa, atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa, atau mengirimkan, sedangkan pengangkutan berarti pengangkatan dan pembawaan, pemuatan dan pembawaan atau pengiriman. Dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain. Pengangkutan tersebut dapat berupa barang atau orang/penumpang.<sup>13</sup>

Dalam pengangkutan baik barang atau orang/penumpang, banyak dijumpai kegiatan tentang penawaran dan penerimaan secara timbal balik

---

<sup>13</sup>John M Echolis, Hassan Sadily, *Kamus Bahasa Indonesia*, Nusa Indah, Jakarta, 1998, hlm. 22.

yang dilakukan oleh pihak pengangkut dan pihak pengirim atau penumpang, yang diwujudkan dalam perjanjian pengangkutan.

Pengertian perjanjian pengangkutan, yaitu suatu persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.<sup>14</sup>

Perjanjian pengangkutan merupakan persetujuan timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim, penerima, atau penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.<sup>15</sup>

Mengenai perjanjian pengangkutan, Subekti mengemukakan bahwa perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa barang atau orang dari satu tempat ke lain tempat, sedangkan pihak lainnya menyanggupi untuk membayar ongkos.<sup>16</sup>

Berdasarkan beberapa pendapat di muka dapat penulis simpulkan bahwa perjanjian pengangkutan adalah suatu kesepakatan timbal balik yang terjadi antara pihak pengangkut dan pihak pengirim, dimana pihak pengangkut berjanji untuk memindahkan barang dan atau orang/penumpang dari tempat

---

<sup>14</sup>H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang*, jilid III, Djambatan, Jakarta, 1984, hlm. 2.

<sup>15</sup>Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 1981, hlm. 4.

<sup>16</sup>Subekti, *Aneka Perjanjian*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1985, hlm. 69.

satu ke tempat tujuan dengan selamat, dan pengirim atau orang/penumpang berjanji untuk membayar ongkos pengangkutan.

## **B. Pihak Dalam Pengangkutan**

Dimaksud dengan pihak-pihak dalam pengangkutan adalah para subjek hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan. Mengenai siapa saja yang menjadi pihak-pihak dalam pengangkutan ada beberapa pendapat yang dikemukakan para ahli antara lain; menjelaskan bahwa di dalam pengangkutan di laut terutama mengenai pengangkutan di laut terutama mengenai pengangkutan barang, maka perlu diperhatikan adanya tiga unsur yaitu pihak pengirim barang, pihak penerima barang dan barangnya itu sendiri.<sup>17</sup>

Menurut H.M.N Purwosutjipto, pihak-pihak dalam pengangkutan yaitu pengangkut dan pengirim. Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Lawan dari pihak pengangkut ialah pengirim yaitu pihak yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan, dimaksudkan juga ia memberikan muatan.<sup>18</sup>

Menurut Abdulkadir Muhammad, subjek hukum pengangkutan adalah "pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai

---

35. <sup>17</sup>Wiwoho Soedjono, *Hukum Dagang Indonesia*, Galang Perss, Yogyakarta, 1986, hlm.

<sup>18</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *op.cit.*, hlm. 16.

pihak dalam perjanjian pengangkutan”.<sup>19</sup> Mereka itu adalah pengangkut, pengirim, penumpang, penerima, ekspediter, agen perjalanan, pengusaha muat bongkar, dan pengusaha pergudangan. Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan.<sup>20</sup>

#### 1. Pengangkut Barang (*Carrier*)

Pendukung dalam pemenuhan hak dan kewajiban tidak lain adalah pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan. Istilah pengangkut dapat mempunyai dua arti, yaitu pertama sebagai pihak penyelenggara pengangkutan dan kedua sebagai alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Pengangkut dalam arti yang pertama disebut dengan subjek dalam pengangkutan dan yang kedua sering disebut dengan objek pengangkutan.<sup>21</sup>

Pengertian pihak pengangkut, pada umumnya tidak diatur dalam KUHD, hanya saja dalam Pasal 466 KUHD memberikan pengertian tentang pengangkut barang yang dilakukan melalui penyeberangan laut, berbunyi pengangkut adalah barang siapa yang baik dengan persetujuan lain mengikatkan diri untuk mengangkut barang baik seluruhnya atau sebagian melalui lautan. Sedangkan Pasal 521 KUHD memberikan pengertian tentang pengangkut orang yang dilakukan melalui penyeberangan laut, berbunyi pengangkut adalah barang siapa yang baik dengan persetujuan carter menurut

---

<sup>19</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm. 59

<sup>20</sup>*Ibid.* hlm. 45.

<sup>21</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hlm. 34.

waktu atau carter menurut perjalanan baik dengan sesuatu persetujuan lain mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang yang seluruhnya atau sebagian melalui penyeberangan laut. Menurut kedua pasal diatas dapat diartikan bahwa pengangkut adalah pihak yang menyelenggarakan pengangkutan.

Berdasarkan *The Hamburg Rules* 1978, yang dimaksud dengan pengangkut adalah setiap orang untuk siapa atau atas nama siapa perjanjian pengangkutan barang di laut itu diadakan dengan pihak mereka yang berkepentingan dengan barang-barang muatan. Sedangkan yang dimaksud dengan pengangkut sesungguhnya (*actual carrier*) adalah mereka yang yang melaksanakan pengangkutan barang atau sebagian pengangkutan yang telah dipercayakan padanya oleh pengangkut dan termasuk pula orang lain terhadap siapa pelaksanaannya telah dipercayakan kepadanya.<sup>22</sup>

Pengangkut dapat pula disebut dengan pengusaha pengangkutan yang memiliki dan menjalankan perusahaan pengangkutan, misal Perseroan Terbatas Kereta Api Indonesia (PT. KAI), PT. PELNI. Perusahaan pengangkutan yang melalui laut sering disebut pula dengan perusahaan pelayaran niaga dan untuk perusahaan udara sering disebut pula dengan perusahaan penerbangan. Terkadang ada pula pengangkut yang tidak memiliki perusahaan pengangkutan tetapi menyelenggarakan pengangkutan, atau hanya menjalankan pekerjaan pengangkut. Pengangkut yang menjalankan pengangkutan hanya terdapat pada pengangkutan darat yang melalui jalan. Ia

---

<sup>22</sup> Wiwoho Soedjono, *op.cit.*, hlm. 49.

tidak diwajibkan untuk mendaftarkan perusahaannya tetapi harus ada ijin operasi atau ijin trayek.

## 2. Pengirim Barang (*Consigner, Shipper*)

Sama halnya dengan pengangkut, pengirim adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam KUHD juga tidak diatur definisi pengirim secara umum. Tetapi dilihat dari perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Pengirim dalam bahasa Inggris disebut *consigner*, tetapi khususnya untuk pengangkutan laut disebut *shipper*.<sup>23</sup>

Pengirim adalah pemilik barang, atau penjual (eksportir), atau majikan penumpang, serombongan penumpang (tenaga kerja). Pemilik barang dapat berupa manusia pribadi, atau perusahaan persekutuan badan hukum dan bukan badan hukum, atau perseroan terbatas. Sedangkan penjual selalu berupa badan hukum atau bukan badan hukum. Majikan penumpang adalah kepala rombongan atau ketua organisasi.<sup>24</sup>

## 3. Penerima Barang (*Consignee*)

Selain pihak pengangkut dan pengirim dalam praktiknya juga terdapat pihak penerima, sebagaimana yang telah diketahui bersama adalah termasuk kewajiban pengangkut untuk menyerahkan barang angkutan kepada penerima seperti yang telah ditetapkan dalam perjanjian pengangkutan.<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup> Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 54.

<sup>24</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga...*, *op.cit.*, hlm. 35.

<sup>25</sup> Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 1984, hlm. 76.

Dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam kenyataannya penerima adalah pengirim yang dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Selain itu juga dari dokumen dapat diketahui bahwa penerima adalah pembeli (*importir*) atau sebagai pihak ketiga yang berkepentingan. Penerima juga sebagai penerima kuasa untuk menerima barang yang dikirimkan kepadanya. Penerima dalam hal ini berposisi atas nama pengirim. Sedangkan penerima yang berposisi sebagai pembeli selalu pengusaha yang menjalankan perusahaan baik badan hukum maupun bukan badan hukum.<sup>26</sup>

Penerima akan menerima haknya sejak penerima menyatakan kehendaknya untuk menerima barang-barang kiriman itu, khusus dalam perjanjian pengangkutan hak tersebut dibuat oleh si pengirim dan si pengangkut. Sejak saat itu si pengirim tidak berwenang lagi mengubah barang-barang kirimannya. Sejak penerima mendapatkan haknya untuk menerima barang angkutan, ia otomatis menjadi pihak yang berkepentingan dalam perjanjian pengangkutan, akibatnya ialah, baginya berlaku ketentuan-ketentuan dalam perjanjian pengangkutan, termasuk kewajiban membayar uang angkutan kecuali bila dalam perjanjian itu ditentukan lain.<sup>27</sup>

Pasal 491 KUHD menyebutkan bahwa setelah barang angkutan itu diserahkan di tempat tujuan maka si penerima wajib membayar uang angkutan dan semua yang wajib dibayarnya menurut dokumen-dokumen, atas dasar

---

<sup>26</sup>Sution Usman Adji, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, *Pengantar Hukum Pengangkutan*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm. 20.

<sup>27</sup>*Ibid*, hlm. 22.

mana barang tersebut diterimakan kepadanya kecuali ditentukan lain. Pengecualian tersebut dalam hal perjanjian pengangkutan ditentukan bahwa uang angkutan menjadi tanggung jawab pengirim, untuk itu penerima tidak wajib memberikan uang angkutan.

#### 4. Penumpang (*Passanger*)

Penumpang adalah pihak yang berhak mendapatkan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berkewajiban untuk membayar tarif (ongkos) angkutan sesuai yang ditetapkan.<sup>28</sup> Menurut perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subjek karena dia adalah pihak dalam perjanjian dan sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut.<sup>29</sup> Kenyataan menunjukkan bahwa anak-anak dapat membuat perjanjian pengangkutan menurut kebiasaan yang berlaku dalam masyarakat. Berdasarkan kebiasaan, anak-anak mengadakan perjanjian pengangkutan itu sudah mendapat restu dari pihak orang tua tau walinya. Berdasarkan kebiasaan itu juga pihak pengangkut sudah memaklumi hal tersebut. Jadi yang bertanggung jawab adalah orang tua atau wali yang mewakili anak-anak itu. Hal ini bukan menyimpangi undang-undang, bahkan sesuai dengan undang-undang dan kebiasaan yang berlaku dalam masyarakat.<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup> Hasim Purba, "Keberadaan Perusahaan Bongkar Muat dan Usaha Bongkar Muat Yang Diusahakan PT. Pelindo I", makalah disampaikan dalam seminar di Hotel Arya Duta Medan Diselenggarakan oleh PT. Pelindo Medan, 11 Februari 2010, hlm. 2.

<sup>29</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga...*, op.cit., hlm. 71.

<sup>30</sup> *Ibid*, hal. 72

## 5. Agen Perjalanan (*Travel Agent*)

Agen perjalanan (*travel agent*) dikenal dalam perjanjian pengangkutan penumpang. Agen perjalanan digolongkan sebagai subjek hukum pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengangkut, yaitu perusahaan pengangkutan penumpang. Agen perjalanan berfungsi sebagai agen (wakil) dalam perjanjian keagenan (*agency agreement*) yang bertindak untuk dan atas nama pengangkut. Agen perjalanan adalah perusahaan yang kegiatan usahanya mencari penumpang bagi perusahaan pengangkutan kereta api, kendaraan umum, kapal, atau pesawat udara.<sup>31</sup>

Berdasarkan uraian di atas, dapat ditentukan kriteria agen perjalanan menurut undang-undang, yaitu:

- a. Pihak dalam perjanjian keagenan perjalanan;
- b. Bertindak untuk dan atas nama pengangkut;
- c. Menerima provisi (imbalan jasa) dari pengangkut; dan
- d. Menjamin penumpang tiba di tempat tujuan dengan selamat.<sup>32</sup>

## 6. Pengusaha Muat Bongkar (*Stevedoring*)

Untuk mendukung kelancaran kegiatan angkutan barang dari dan ke suatu pelabuhan, maka kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal mempunyai kedudukan yang penting. Di samping itu keselamatan dan keamanan barang yang dibongkar muat dari dan ke pelabuhan sangat erat kaitannya dengan kegiatan bongkar muat tersebut. Menurut Pasal 1 butir

---

<sup>31</sup>*Ibid*, hl. 86.

<sup>32</sup>Sution Usman Adji, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, *op.cit.*, hlm. 46.

16 Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 pengusaha muat bongkar adalah ”kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dan/atau hewan dari dan ke kapal”.<sup>33</sup>

Perusahaan ini memiliki tenaga ahli yang pandai menempatkan barang di dalam ruang kapal yang terbatas itu sesuai dengan sifat barang, ventilasi yang diperlukan, dan tidak mudah bergerak/bergeser. Demikian juga ketika membongkar barang dari kapal diperlukan keahlian sehingga barang yang dapat dibongkar dengan mudah, efisien, dan tidak menimbulkan kerusakan.<sup>34</sup>

Menurut Pasal 45 Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 untuk memperoleh izin usaha bongkar muat, wajib memenuhi persyaratan:<sup>35</sup>

- a. Memiliki modal dan peralatan yang cukup sesuai dengan perkembangan teknologi;
- b. Memiliki tenaga ahli yang sesuai;
- c. Memiliki akte pendirian perusahaan;
- d. Memiliki surat keterangan domisili perusahaan; dan
- e. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)

#### 7. Pengusaha Pergudangan (*Warehousing*)

Menurut Pasal 1 alinea kedua Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969, pengusaha pergudangan adalah ”perusahaan yang bergerak di bidang jenis jasa penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan selama barang yang

---

<sup>33</sup> Hasim Purba, *loc.cit.*

<sup>34</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga...*, *op.cit.*, hlm. 98.

<sup>35</sup> Hasim Purba, *op.cit.*, hlm. .6.

bersangkutan menunggu pemuatan ke dalam kapal atau penunggu pemuatan ke dalam kapal atau menunggu pengeluarannya dari gudang pelabuhan yang berada di bawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai”.

### C. Ekspediter

Ekspediter dijumpai dalam perjanjian pengangkutan barang, dalam bahasa Inggris disebut *cargo forwarder*. Ekspediter digolongkan sebagai subjek hukum pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengirim atau pengangkut atau penerima barang. Ekspediter berfungsi sebagai pengantara dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim.<sup>36</sup> Pengusaha transport seperti ekspediter bekerja dalam lapangan pengangkutan barang-barang namun dalam hal ini ia sendirilah yang bertindak sebagai pihak pengangkut. Hal ini nampak sekali dalam perincian tentang besarnya biaya angkutan yang ditetapkan. Seorang ekspediter memperhitungkan atas biaya muatan (*vrachtloon*) dari pihak pengangkut jumlah biaya dan provisi sebagai upah untuk pihaknya sendiri, yang tidak dilakukan oleh pengusaha transport.<sup>37</sup> Berdasarkan uraian di atas, dapat diketahui kriteria ekspediter menurut ketentuan undang-undang, yaitu:<sup>38</sup>

1. Perusahaan pengantara pencari pengangkut barang;
2. Bertindak untuk dan atas nama pengirim; dan
3. Menerima provisi dari pengirim.

---

<sup>36</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga...*, *op.cit.*, hlm. 52.

<sup>37</sup>Achmad Ichsan, *op.cit.*, hlm. 421.

<sup>38</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga...*, *op.cit.*, hlm. 53.

Perusahaan ekspedisi dikenal dalam perjanjian pengangkutan barang. Perusahaan ekspedisi digolongkan sebagai subjek hukum pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengirim, pengangkut, atau penerima barang. Perusahaan ekspedisi muatan berfungsi sebagai agen (wakil) dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim atau penerima. Perusahaan ekspedisi muatan diatur dalam Buku I Bab V Bagian 2 Pasal 86 - 90 KUHD untuk pengangkutan darat dan perairan.

Menurut ketentuan Pasal 86 KUHD, perusahaan ekspedisi adalah perusahaan yang kegiatan usahanya mencari pengangkut barang di darat atau di perairan untuk kepentingan pengirim. Perusahaan ekspedisi wajib mencatat dalam buku catatan hariannya sifat, jumlah, dan harga barang yang harus diangkut. Perusahaan ekspedisi muatan harus menjamin pengiriman barang dan barang yang diterimanya tiba dengan baik dan secepat mungkin, dengan mengindahkan segala upaya yang dapat digunakannya untuk menyerahkan barang dengan baik.<sup>39</sup>

Setelah pengiriman barang dilakukan, perusahaan ekspedisi juga harus menanggung kerusakan atau hilangnya barang yang disebabkan oleh kesalahan atau kurang hati-hatian.<sup>40</sup> Perusahaan ekspedisi juga menanggung perusahaan ekspedisi muatan antara yang digunakannya. Dokumen pengangkutan merupakan perjanjian antara pengirim atau perusahaan ekspedisi dengan pengangkut atau nakhoda. yang memuat isi yang diperjanjikan antara pihak-pihak tentang berakhirnya pengangkutan,

---

<sup>39</sup>*Ibid*, hlm. 79.

<sup>40</sup>*Ibid*.

penggantian kerugian karena terjadi kelambatan, dan lain-lain hal yang perlu.<sup>41</sup>

Dilihat dari perjanjiannya dengan pengirim, perusahaan ekspedisi adalah pihak dalam perjanjian pemberian kuasa (keagenan) yang mengikatkan diri untuk mencari pengangkut bagi kepentingan pengirim, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi (imbalan jasa) kepada perusahaan ekspedisi muatan atas jasanya itu. Ketentuan Pasal 87 sampai dengan Pasal 90 KUHD menggambarkan betapa rumit dan beratnya tanggung jawab perusahaan ekspedisi muatan sebagai perusahaan yang bergerak di bidang jasa ekspedisi antara pengirim dan perusahaan ekspedisi muatan.

Dalam KUHD, perusahaan ekspedisi juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Perusahaan tersebut digolongkan sebagai perusahaan penunjang pengangkutan laut. Undang-Undang Pelayaran Indonesia menentukan bahwa untuk menunjang kegiatan pengangkutan laut dapat diselenggarakan perusahaan penunjang pengangkutan laut. Perusahaan penunjang pengangkutan laut tersebut diselenggarakan oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia dengan izin pemerintah. Perusahaan penunjang pengangkutan laut adalah kegiatan usaha yang menunjang proses kegiatan pengangkutan laut.<sup>42</sup>

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan menentukan bahwa salah satu perusahaan penunjang pengangkutan

---

<sup>41</sup> *Ibid*, hlm. 80.

<sup>42</sup> Saefullah Wiradipradja, *Tanggung jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan*, Liberty, Yogyakarta, 1989, hlm. 51.

laut adalah Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (Perusahaan EMKL).

Perusahaan ekspedisi muatan kapal laut adalah perusahaan yang kegiatannya:

1. Mengurus dokumen muatan yang diangkut melalui laut;
2. Mengurus penerimaan muatan yang diangkut melalui laut; dan
3. Mengurus penyerahan muatan yang diangkut melalui laut.<sup>43</sup>

Kegiatan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut dilakukan oleh badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas, Badan Usaha Milik Daerah, atau koperasi yang didirikan khusus untuk perusahaan itu. Untuk dapat melakukan kegiatan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut wajib memiliki izin usaha dari pemerintah yang diberikan untuk selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.<sup>44</sup>

Berdasarkan uraian di atas, dapat ditentukan kriteria perusahaan ekspedisi muatan menurut ketentuan undang-undang, yaitu:

1. Perusahaan ekspedisi pencari pengangkut barang;
2. Bertindak untuk dan atas nama pengirim atau penerima;
3. Menerima provisi (imbalan jasa) dari pengirim atau penerima; dan
4. Menjamin pengiriman barang dan tiba dengan baik di tempat tujuan.

Apabila perusahaan ekspedisi mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, dia bertindak atas nama pengirim, yang menjadi pihak adalah pengirim, bukan perusahaan ekspedisi muatan. Perusahaan ekspedisi muatan adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan di bidang usaha jasa pengurusan (ekspedisi) muatan barang, seperti Ekspedisi Muatan Kereta Api

---

<sup>43</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga...*, *op.cit.*, hlm. 81.

<sup>44</sup>*Ibid*, hlm. 83.

(EMKA), Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), dan Ekspedisi Muatan Pesawat Udara (EMPU). Sebagai wakil pengirim (dapat juga penerima) Perusahaan ekspedisi muatan mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang berlaku guna memasukkan barang ke dalam dan/atau mengeluarkan barang dari alat pengangkut atau gudang stasiun/pelabuhan/bandara.

Kegiatan usaha perusahaan ekspedisi muatan kapal laut dilakukan oleh badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas, Badan Usaha Milik Daerah, atau koperasi yang didirikan khusus untuk perusahaan ekspedisi muatan kapal laut. Untuk dapat melakukan kegiatan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut, badan hukum yang bersangkutan wajib memiliki izin usaha. Izin usaha tersebut diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.<sup>45</sup>

#### **D. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut**

Pada pokoknya masalah dalam rangka pembahasan yang berhubungan dengan pengangkutan adalah adanya perjanjian pengangkutan dan masalah perjanjian pengangkutan erat sekali hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut. Dalam memenuhi tanggung jawab pengangkutan setidaknya-tidaknya ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkutan yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*), prinsip tanggung jawab berdasarkan

---

<sup>45</sup>Suherman, *Masalah Tanggung Jawab Dalam Bidang Pengangkutan*, Alumni, Bandung, 1989, hlm. 35.

praduga (*presumption liability*), dan prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).<sup>46</sup>

Pinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan adalah setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hukum.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga adalah pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban kerugian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> Saefullah, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1989, hlm. 35.

<sup>47</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *op.cit.*, hlm. 75.

Pinsip tanggung jawab mutlak adalah pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian adanya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan.

Mengenai tanggung jawab pengangkutan, tiga Undang-Undang pengangkutan telah mengaturnya. Untuk pengangkutan darat berlaku Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, sedangkan pengangkutan udara berlaku Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan untuk pengangkutan laut berlaku Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

#### **E. Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan**

Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (disembarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan itu meliputi kegiatan:

1. Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut;

2. Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan;
3. Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.<sup>48</sup>

Pengangkutan darat yang meliputi tiga kegiatan ini merupakan satu kesatuan proses yang disebut pengangkutan darat dalam arti luas. Di samping dalam arti luas, pengangkutan darat juga dapat dirumuskan dalam arti sempit. Dikatakan dalam arti sempit karena hanya meliputi kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun/terminal/pelabuhan/bandara tempat pemberangkatan ke stasiun/terminal/pelabuhan/bandara tujuan. Untuk menentukan pengangkutan darat itu dalam arti luas atau arti sempit tergantung pada perjanjian yang dibuat oleh pihak-pihak, bahkan kebiasaan masyarakat.<sup>49</sup>

Pada pengangkutan darat dengan kereta api, tempat pemuatan dan tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang disebut stasiun. Pada pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor disebut terminal, pada pengangkutan perairan dengan kapal disebut pelabuhan, dan pada pengangkutan udara dengan pesawat terbang disebut bandara (bandar udara). Dengan demikian, proses yang digambarkan dalam konsep pengangkutan darat berawal dari stasiun/terminal/pelabuhan/bandara pemberangkatan dan berakhir di stasiun/terminal/pelabuhan/bandara tujuan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian.

Untuk menyelenggarakan pengangkutan darat, lebih dahulu harus ada perjanjian antara pengangkut dan penumpang/pengirim. Perjanjian pengangkutan darat adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan

---

<sup>48</sup> *Ibid*, hlm. 54.

<sup>49</sup> Sution Usman Adji, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, *op.cit.*, hlm. 64.

diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan penumpang atau pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan tetapi didukung oleh dokumen pengangkutan yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi.

Dalam undang-undang ditentukan bahwa pengangkutan baru diselenggarakan setelah biaya angkutan dibayar lebih dahulu, tetapi di samping ketentuan undang-undang juga berlaku kebiasaan masyarakat yang dapat membayar biaya angkutan kemudian. Perjanjian pengangkutan darat biasanya meliputi kegiatan pengangkutan dalam arti luas, yaitu kegiatan memuat, membawa, dan menurunkan/membongkar, kecuali jika dalam perjanjian ditentukan lain.<sup>50</sup>

Pengangkutan darat dalam arti luas ini erat hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Artinya tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak penumpang dan/atau barang dimuat ke dalam alat pengangkut sampai penumpang diturunkan dari alat pengangkut atau barang di bongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada penerima. Tanggung jawab dapat diketahui dari kewajiban yang telah ditetapkan dalam perjanjian atau undang-undang. Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan

---

<sup>50</sup>Soegijatna Tjakranegara, *op.cit.*, hlm. 43.

pengangkutan. Kewajiban ini mengikat sejak penumpang atau pengirim melunasi biaya angkutan.<sup>51</sup>

Apabila penumpang mengalami kecelakaan ketika naik alat pengangkut, atau selama diangkut, atau ketika turun dari alat pengangkut, maka pengangkut bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kecelakaan yang terjadi itu. Demikian juga halnya pada pengangkutan barang, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan sejak pemuatan sampai pembongkaran di tempat tujuan, kecuali jika diperjanjikan lain.

Tanggung jawab pengangkut ini dibatasi oleh undang-undang. Dalam undang-undang ditentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan/kelalaian mengangkut, sedangkan mengenai kerugian yang timbul akibat:

1. Keadaan memaksa (*force majeure*);
2. Cacat pada penumpang atau barang itu sendiri;
3. Kesalahan/kelalaian penumpang atau pengirim;<sup>52</sup>

Kerugian akibat keadaan tersebut di atas, maka pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Pembatasan atau pembebasan tanggung jawab pengangkut yang ditentukan dalam undang-undang maupun perjanjian disebut eksonerasi.

---

<sup>51</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *op.cit.*, hlm. 78.

<sup>52</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga...*, *op.cit.*, hlm. 71.

Luas tanggung jawab pengangkut dapat dibaca dalam Pasal 1236 dan 1246 KUHPerdara. Menurut ketentuan Pasal 1236 KUHPerdara, pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita, dan bunga yang layak diterima bila dia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan. Dalam Pasal 1246 KUHPerdara ditentukan bahwa biaya, kerugian, dan bunga pada umumnya terdiri dari kerugian yang telah diderita dan laba yang seharusnya akan diterima. Apabila tanggung jawab tersebut tidak dipenuhi, maka dapat diselesaikan melalui gugatan ke muka pengadilan yang berwenang.

Dalam menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang, pengangkut berkewajiban untuk mengangkut barang mulai dari tempat pemuatan sampai tempat tujuan dengan selamat. Apabila penyelenggaraan pengangkutan tidak selamat menjadi tanggung jawab pengangkut. Apabila penyelenggaraan pengangkutan tidak selamat, akan terjadi dua hal yaitu barangnya sampai di tempat tujuan tidak ada (musnah) atau, ada tetapi rusak sebagian/seluruhnya.<sup>53</sup>

Barang tidak ada mungkin disebabkan karena terbakar. Tenggelam, dicuri orang, dibuang di laut dan lain-lain. Sedangkan barang rusak sebagian atau seluruhnya disebabkan barangnya ada tapi tidak dapat dipergunakan sebagaimana mestinya. Dimaksudkan dengan barang muatan tidak ada atau ada tapi rusak menjadi tanggung jawab pengangkut adalah bahwa pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang yang musnah atau rusak,

---

<sup>53</sup>*Ibid*, hlm. 34.

kecuali kerugian itu disebabkan oleh keadaan memaksa (*overmacht* atau *force majeure*), cacat pada barang itu sendiri, kesalahan atau kelalaian si pengirim atau si ekspediter (Pasal 91 KUHD), keterlambatan datangnya di tempat tujuan yang disebabkan keadaan memaksa, tetapi barang tidak rusak dan musnah (Pasal 92 KUHD).

Kesalahan dan kelalaian pengirim biasanya terletak pada pembungkusan barang, disamping yang tidak kalah pentingnya surat-surat yang sehubungan dengan barang. Dalam hal pembungkus sering dilipat kurang sempurna mudah dimasuki air dan sebagainya, sehingga merusak barang maupun pembungkusnya sendiri, dalam hal pengangkutan mengetahui kelalaian ini harus memperingatkan ataupun menolak atau paling sedikit mencatat dalam surat angkutan bahwa pembungkusannya kurang sempurna, sehingga kelak di kemudian hari apabila klaim barang, sebagai bukti pengangkut untuk menolak.<sup>54</sup>

Keadaan memaksa dapat dibuktikan dengan dua cara yaitu secara obyektif dan subyektif. Keadaan obyektif dalam hal ini sebab akibatnya tidak dapat diduga sebelumnya dan apabila pengangkut dapat membuktikan atas peristiwa tersebut, maka dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya. Sedangkan keadaan memaksa subyektif perlu diketahui apakah benar debitur dalam menjalankan kewajiban dalam persetujuan apakah sudah dijalankan segala usaha atau ikhtiar pencegahan semaksimal mungkin, apakah benar-

---

<sup>54</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *op.cit.*, hlm. 90.

benar sama sekali tidak ada kesalahan pengangkut, meskipun dilihat dari segi pengangkut sangat memberatkan.<sup>55</sup>

Untuk dua sebab dan akibat timbulnya kekurangan dan kerusakan ini lebih condong melihat dari sudut keadaan konkrit, menjalankan segala ikhtiar pencegahan dan reaksi dari pengirim dan penerima barang dalam menuntut klaim. Dimaksud dengan pengusaha pengangkutan adalah perusahaan yang mengusahakan pekerjaannya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dengan kendaraan umum keseluruhan dari tempat barang itu dimuat atau diterima dari tangan pengirim dengan memperhitungkan biaya pengangkutan.<sup>56</sup>

Pengusaha pengangkutan bertanggungjawab atas keselamatan barang, keterlambatan datangnya barang, baik kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut, dengan demikian posisi pengusaha pengangkutan sama dengan pengangkutan yang dimaksud dalam Pasal 91 KUHD.

Luas tanggung jawab pengangkut ditentukan oleh Pasal 1236 dan Pasal 1246 KUHPerdata menentukan bahwa pengangkut wajib memberi ganti rugi atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak yang diterimanya, bila dia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang-barang muatan. Pasal 1236 KUHPerdata menentukan biaya kerugian dan bunga itu pada umumnya terdiri atas kerugian yang dideritanya dan laba yang sedianya akan diterimanya. Kerugian yang

---

<sup>55</sup> Achmad Ichsan, *op.cit.*, hlm. 54.

<sup>56</sup> Soegijatna Tjakranegara, *op.cit.*, hlm. 74.

harus diganti ialah harga pembelian barang, biaya pengiriman barang dan laba yang layak diterimanya.

Luas tanggung jawab pengangkut tersebut diatas dibatasi oleh Pasal 1247 KUHPerdara dan Pasal 1248 KUHPerdara yaitu kerugian tersebut ialah kerugian yang diperkirakan secara layak pada saat timbulnya perikatan, kerugian itu harus merupakan akibat yang langsung dari tidak terlaksananya perikatan dari perjanjian pengangkutan.

Meskipun pengangkut (debitur) melakukan penipuan yang merupakan penerima atau pengirim, beban tanggung jawab mengganti kerugian oleh pengangkut debitur terbatas dengan ketentuan-ketentuan tersebut diatas. Pengurangan tanggung jawab pengangkut hanya mungkin bila ada persetujuan dari pengirim atau penerima (Pasal 1320 KUHPerdara), sedangkan penghapusan tanggung jawab tidak mungkin dilakukan bila ada unsur kesengajaan dan ketidakjujuran pengangkut.<sup>57</sup>

Adanya klausula pengurangan atau penghapusan tanggung jawab pengangkut itu boleh saja, asal klausula itu disetujui kedua belah pihak. Klausula itu tidak perlu tertulis dalam akta perjanjian pengangkutan bila pengirim sudah mengetahuinya begitu pula penerima. Adanya pengurangan tanggung jawab pengangkut menambah resiko pengirim, karena mengurangi hak pengirim untuk menuntut ganti kerugian. Pengurangan tanggung jawab pengangkut tersebut diadakan dengan maksud untuk mengurangi uang angkutan. Jadi pengirim atau penerima risikonya bertambah, uang angkutan

---

<sup>57</sup>Achmad Ichsan, *op.cit.*, hlm. 54.

yang harus dibayar oleh pengirim atau penerima menjadi kurang. Meskipun tindakan ini mengandung sifat keseimbangan ini jangan sedemikian rupa, sehingga barang-barang muatan tidak terjamin keselamatannya.

Pengurangan tanggung jawab pengangkut itu sudah terang merugikan penerima atau pengirim, dari itu penerima dan pengirim layak mendapat perlindungan dari pembentuk undang-undang. Untuk pengangkutan laut campur tangan pembentuk undang-undang terlihat dalam Pasal 470 KUHD untuk pengangkutan barang dan Pasal 524 KUHD. Perlindungan kepada pengirim atau penerima ini perlu sekali, mengingat bahwa kedudukan ekonomis pengirim atau penerima dalam perjanjian pengangkutan kalah kuat daripada pengangkut.<sup>58</sup>

Pasal 470 ayat (1) KUHD melarang pengangkut memperjanjikan bahwa sama sekali tidak atau hanya mau mengganti kerugian yang disebabkan karena kurang diusahakannya pemeliharaan/perlengkapan atau pernakbuahan alat pengangkutan, kurang diusahakannya kelaikan (kesanggupan) atau karena salah memperlakukannya atau kurang penjagaannya terhadap barang yang diangkut.

Menurut Pasal 470 ayat (1) KUHD tersebut larangan kepada pengangkut untuk sama sekali tidak bertanggung jawab atau mengganti kerugian secara terbatas. Pada suatu jumlah tertentu itu bersyarat, apabila syarat-syarat tersebut tidak ada, maka larangan tersebut tidak berlaku. Meskipun ada kemungkinan bagi pengangkut untuk memperjanjikan sama

---

<sup>58</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga...*, op.cit., hlm. 91.

sekali tidak bertanggung jawab, tetapi dalam praktek tidak ada pengangkut yang berbuat demikian, sebab para pengirim tentu akan memilih pengangkut yang bertanggung jawab terhadap barang-barangnya walaupun uang angkutannya agak tinggi. Dengan keadaan begini maka pengangkut sama sekali tidak mau bertanggung jawab akan kehilangan banyak langganan yang dapat merugikan perusahaannya.

Penerima barang boleh menolak barang-barang yang rusak ataupun tidak lengkap jumlahnya dengan cara membiarkan barang tersebut pada tangan pengangkut, kemudian penerima menuntut ganti rugi atas semua barang, sebagaimana halnya orang yang tidak berprestasi dalam tuntutan tersebut harus menurut asas yang tercantum dalam Pasal 1246 dan 1248 KUHPerdara, dimana asas ini membatasi tanggung jawab pengangkut pada batas yang hanya pada kerugian yang benar-benar ada menurut kenyataan, dengan maksud agar tidak timbul seorang atas hal itu dengan cara melawan hukum.<sup>59</sup>

Adapun bunyi Pasal 1246 KUHPerdara adalah biaya rugi dan bunga yang oleh si berpiutang boleh dituntut akan penggantian, terdiri pada umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya, dengan tidak mengurangi pengecualian-pengecualian serta perubahan-perubahan yang akan disebutkan. Pasal 1248 KUHPerdara berbunyi bahkan jika hal tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan tipu daya si berutang, rugi dan bunga sekedar mengenai kerugian yang dideritanya oleh

---

<sup>59</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *op.cit.*, hlm. 41.

si berpiutang dan keuntungan yang hilang baginya hanyalah terdiri atas apa yang merupakan akibat langsung dari tidak terpenuhinya perikatan.<sup>60</sup>

Menurut ketentuan Pasal 1367 KUHPerdara berbunyi seorang tidak hanya bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya, begitu juga berlaku bagi pengusaha pengangkutan dimana harus bertanggung jawab atas akibat dari perbuatan buruk karyawannya, misalnya pengemudi truck kendaraan umum, pembantunya dalam mengemudikan kendaraannya teledor, mengantuk hingga kendaraan yang dikemudikan membentur kendaraan lain dan masuk selokan atau jurang, kemudian adanya cacat yang diderita, meninggalnya penumpang. Dalam hal ini pengusaha pengangkutan harus bertanggung jawab dengan memberikan ganti rugi.

Mengenai penetapan besarnya ganti rugi, berlaku asas yang tercantum dalam Pasal 1246, Pasal 1247 dan Pasal 1248 KUHPerdara seperti yang telah disebutkan diatas, yang pada pokoknya mengganti apa yang hilang, rusak dan laba yang tidak diperoleh yang diperkirakan pada saat perjanjian itu dibuat, termasuk juga kerugian yang tidak dapat dinilai dengan uang seperti barang musnah, cacat penumpang dan jiwa meninggal dunia.

Syarat mutlak tuntutan ganti rugi ialah bahwa kerugian itu disebabkan karena hal-hal yang berhubungan dengan pengangkutan akibat-akibat

---

<sup>60</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga...*, *op.cit.*, hlm. 94.

kelalaian perbuatan wan prestasi baik pengusaha angkutan karyawan atau buruh yang lalai dalam menjalankan prestasinya.

Dalam hukum pengangkutan dikenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan, tanggung jawab karena praduga, dan tanggung jawab mutlak. Hukum pengangkutan Indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga.

Tanggung Jawab dalam hukum pengangkutan:

1. Tanggung Jawab karena Kesalahan (*Fault Liability*)

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang men-derita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*), sedangkan aturan khusus ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.<sup>61</sup>

Pada pengangkutan dengan kereta api, tanggung jawab ini ditentukan dalam Pasal 87 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyatakan:

---

<sup>61</sup>Soegijatna Tjakranegara, *op.cit.*, hlm. 65.

(1) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian.

(2) Tanggung jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan perjanjian kerja sama antara Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.

(3) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh penyelenggaraan prasarana perkeretaapian.

(4) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab terhadap Petugas Prasarana Perkeretaapian yang mengalami luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian.

(5) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

Pengertian “kerugian yang diderita oleh pengguna jasa” tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh ataupun bagian biaya atas pelayanan yang sudah dinikmati.

Pada pengangkutan dengan kendaraan bermotor, tanggung jawab ini ditentukan dalam Pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Pasal 191 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan, perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.

## 2. Tanggung Jawab Karena Praduga (*Presumption Liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah 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 oleh pengangkut.<sup>62</sup>

Prinsip ini hanya dijumpai dalam Pasal 41 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang menyatakan, jika dapat membuktikan bahwa kerugian bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

---

<sup>62</sup> Soekardono, *op.cit.*, hlm. 59.

Walaupun hanya terdapat pada pengangkutan perairan, bukan berarti pada pengangkutan darat dan pengangkutan udara tidak dibolehkan. Dalam perjanjian pengangkutan, perusahaan angkutan dan pengirim boleh menjanjikan prinsip tanggung jawab praduga, biasanya dirumuskan dengan “kecuali jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian itu bukan karena kesalahannya”.

KUHD juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga. Hal ini dapat dibaca dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD yang menentukan bahwa “apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali jika dia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya...”.<sup>63</sup>

Jelas bahwa dalam hukum pengangkutan Indonesia prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga kedua-duanya dianut, tetapi prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian. Artinya pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa dia tidak bersalah/lalai, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab.

### 3. Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability*)

---

<sup>63</sup>Sution Usman Adji, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, *op.cit.*, hlm. 64.

Menurut prinsip ini, 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, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat: “Pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini”.<sup>64</sup>

Dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak diatur mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan risiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Pihak-pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka di dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan.

Apabila dalam perjanjian tidak diatur mengenai hak dan kewajiban tertentu, maka pihak-pihak mengikuti ketentuan hak dan kewajiban yang diatur dalam undang-undang. Tetapi jika dalam perjanjian dan undang-undang juga tidak diatur, mereka dapat mengikuti kebiasaan yang berlaku dalam

---

<sup>64</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga...*, *op.cit.*, hlm. 97.

praktik pengangkutan, yaitu kebiasaan yang dianggap sebagai hukum perdata tidak tertulis.

Kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan dianggap sebagai hukum perdata tidak tertulis adalah perbuatan yang memenuhi kriteria berikut ini:

1. Berupa kewajiban bagaimana seharusnya pihak-pihak berbuat;
2. Tidak bertentangan dengan undang-undang atau kepatutan;
3. Diterima oleh pihak-pihak karena adil dan masuk akal (logis);
4. Menuju kepada akibat hukum yang dikehendaki oleh pihak-pihak.<sup>65</sup>

Beberapa contoh perbuatan sebagai kebiasaan dalam praktik pengangkutan itu adalah sebagai berikut:

1. Pengangkutan dengan angkot tanpa karcis penumpang, pengangkut menyelenggarakan angkutan dan penumpang membayar ketika turun.
2. Undang-undang tidak mengatur cara terjadi perjanjian pengangkutan. Kebiasaan menentukan cara penawaran (*offer*) dan penerimaan (*acceptance*), sehingga terjadi perjanjian.
3. Undang-undang menentukan bahwa pengangkutan barang disertai dokumen berupa surat angkutan barang. Jika surat ini tidak ada, maka penerimaan oleh penerima dianggap sebagai sesuai dengan dokumen.<sup>66</sup>

Undang-undang menentukan tempat naik dan turun penumpang bus adalah di terminal. Jika ada penumpang yang naik atau turun bukan di terminal, maka itu

---

<sup>65</sup>Soegijatna Tjakranegara, *op.cit.*, hlm. 87.

<sup>66</sup>Achmad Ichsan, *op.cit.*, hlm. 57.

dianggap sebagai naik atau turun di terminal dan ongkos angkut dibayar penuh.

