

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM PELAKSANAAN
ANGKUTAN BARANG KIRIMAN MELALUI DARAT DI DAKOTA
CARGO KUDUS**



Oleh:

ANANG INDRIYANTO

No. Mahasiswa: 12410418

**PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA**

2017

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM PELAKSANAAN ANGKUTAN
BARANG KIRIMAN MELALUI DARAT DI DAKOTA**

CARGO KUDUS

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh

Gelar Sarjana (Strata-1) Pada Fakultas Hukum

Universitas Islam Indonesia

Yogyakarta



Oleh:

ANANG INDRIYANTO

No. Mahasiswa: 12410418

PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2017

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM PELAKSANAAN
ANGKUTAN BARANG KIRIMAN MELALUI DARAT DI
DAKOTA CARGO KUDUS**

Telah Diperiksa dan Disetujui oleh Dosen Pembimbing Tugas Akhir untuk
Diajukan ke Depan Tim Penguji dalam Ujian Tugas Akhir / Pendararan
Pada Tanggal 06 Maret 2017



Yogyakarta, 11 Februari 2017

Dosen Pembimbing Skripsi,

Ery Arifudin S.H., M.H.

NIP: 904100104

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM PELAKSANAAN
ANGKUTAN BARANG KIRIMAN MELALUI DARAT DI
DAKOTA CARGO KUDUS**

Telah Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji dalam
Ujian Tugas Akhir / Pendaran
Pada Tanggal 06 Maret 2017 dan Dinyatakan **LULUS**
Yogyakarta, 21 Maret 2017

Tim Penguji

1. Ketua : H. Nurjihad, SH. M.Hum
2. Anggota : Ery Arifudin, SH.,MH
3. Anggota : H.Sujitno, SH. M.Hum

Tanda Tangan



Mengetahui:

Universitas Islam Indonesia
Fakultas Hukum
Dekan,



Dr. Amur Rahim Faqih, S.H., M.Hum

**NIP/NIK: 844100101
SURAT PERNYATAAN**

SURAT PERNYATAAN

ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH BERUPA TUGAS AKHIR MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

Bismillahirrohman nirrohim

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : **ANANG INDRIYANTO**

No. Mahasiswa : **12410418**

adalah benar-benar mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang telah melakukan penulisan Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) berupa Skripsi/Legal Memorandum/Studi Kasus Hukum dengan judul :

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM PELAKSANAAN ANGKUTAN BARANG KIRIMAN MELALUI DARAT DI DAKOTA CARGO KUDUS

Karya ilmiah ini akan saya ajukan kepada Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum UII.

Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini saya menyatakan:

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar-benar hasil 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 ilmiah ini adalah benar-benar asli (Orisinal), bebas dari unsur-unsur yang dapat dikategorikan sebagai pembuatan '*penjiplakan karya ilmiah (plagiat)*';
3. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah adalah milik saya, namun demi untuk kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada Perpustakaan Fakultas Hukum UII dan perpustakaan di lingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal di atas (terutama pernyataan butir 1 dan 2), saya sanggup menerima sanksi baik sanksi administratif, akademik, bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan tersebut. Saya juga akan bersikap kooperatif untuk hadir, menjawab, membuktikan, melakukan pembelaan terhadap hak-hak saya, di depan 'Majelis' atau 'Tim' Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang ditunjuk oleh pimpinan Fakultas, apabila tanda-tanda plagiat disinyalir ada/terjadi pada karya ilmiah saya ini oleh pihak Fakultas Hukum UII.

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.

Dibuat di : Yogyakarta

Pada tanggal : 11 Februari 2017

Yang membuat Pernyataan,



ANANG INDRIYANTO

CURRICULUM VITAE

1. Nama Lengkap : Anang Indriyanto
2. Tempat Lahir : Kudus
3. Tanggal Lahir : 4 Oktober 1994
4. Jenis Kelamin : Laki-laki
5. Golongan Darah : O
6. Alamat : Prambatan Kidul Rt 09/ Rw 04 Kaliwungu Kudus
7. Identitas Orang / Wali
 - a. Nama Ayah: Solikin
Pekerjaan Ayah : Wiraswasta
 - b. Nama Ibu : Kastini
Pekerjaan Ibu : Wiraswasta
8. Alamat Orang Tua : Prambatan Kidul Rt 09/ Rw 04 Kaliwungu Kudus
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : MI Negeri Kudus
 - b. SMP : MTS Negeri 1 Kudus
 - c. SMA : SMA Negeri 2 Kudus
10. Organisasi : TAMSIS 158, Biker Smokers MC dan DPRD Jogja
11. Hobi : Semua yang berhubungan dengan Otomotif

Yogyakarta, 11 Februari 2017

Yang Bersangkutan,

Anang Indriyanto

NIM 12410418

MOTTO

“Syukur merupakan kualitas hati yang terpenting. Dengan bersyukur kita akan diliputi rasa damai, tenang dan bahagia”

“Jika tidak meletakkan Allah SWT di hati. Jangan tanya kenapa tiada ketenangan dalam diri”

“Hidup Mulia atau Mati Sahid”



HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini aku persembahkan untuk:

- ❖ Ayah dan Ibu tersayang, Solikin dan Kastini.
- ❖ Nenek tercinta Sarmini.
- ❖ Kakak tercinta Siswanto ST, Letkol Tutik Suswati dan Wiwin Ristiana.
- ❖ Dosen Pembimbing terbaik Ery Arifudin SH,.MH.
- ❖ Gadis terbaik didunia setelah ibu saya, Rosalina Fransiska.
- ❖ Teman-Teman Kontrakan “Rembol Jaya” Bagaswara Erzha, Fahmi Arrijal, Bisma Aji, dan Didit Harianto.
- ❖ Teman-teman seperjuangan Bentiga, Dhika, Bobby, Fajar, Akbar, Dian Syukri, Fahmi Munajat, Ari Chandra, Ryan Timur, Satria Kusuma, Izul Mutok, Rifqi Dito, dan TAMSIS 158.
- ❖ Teman-teman Moge “Biker Smokers MC”
- ❖ Teman-teman DPRD “dipikir karo riding” Yogyakarta

KATA PENGANTAR

Bismillahirrohmanirrohim,

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pelaksanaan Angkutan Barang Kiriman Melalui Darat Di Dakota Cargo Kudus”** guna memenuhi salah satu persyaratan memperoleh gelar sarjana (Strata-1) pada Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. Shalawat dan salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW, kerabat dan para pengikutnya dan Insya Allah sampai kepada kita semua sebagai umat akhir zaman.

Cobaan demi cobaan baik suka maupun duka penulis rasakan dalam penulisan skripsi ini, dan Alhamdulillah pada akhirnya penulis berhasil menyelesaikannya berkat bantuan dan dorongan oleh orang-orang disekitar penulis. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Ayahanda Solikin dan Ibunda Kastini, yang telah menjadi orang tua terhebat di dunia. Yang tidak henti-hentinya memberikan dorongan moral maupun materiil tanpa memperdulikan diri mereka sendiri, terima kasih untuk semuanya.
2. Bapak Ery Arifudin S.H., M.H selaku dosen pembimbing penulis, yang senantiasa sabar dan selalu memberi arahan kepada penulis.
3. Bapak Dr. Aunur Rohim Faqih, S.H., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
4. Rosalina Fransiska, wanita yang tidak henti-hentinya mengingatkan penulis untuk menyelesaikan skripsi ini meskipun tidak pernah mau menemani penulis untuk mengerjakan skripsi. Terima kasih telah menjadi motivasi selain orang tua untuk penulis menyelesaikan Tugas Akhir ini dan studi penulis.
5. Teman-teman Kontrakan “Rembol Jaya”, Bagaswara Erzha, Fahmi Arrijal, Bisma Aji, Didit Hariyanto, yang selama ini selalu menyemangati penulis untuk segera menyelesaikan skripsi ini.

6. Teman-teman seperjuangan Bentiga Naraotama, Dhika Neri, Bobby Muttafarika, Fajar NF, Akbar Andika, Dian Syukri, Fahmi Munajat, Ari Chandra, Ryan Timur, Satria Kusuma, Izul Mutok, Rifqi Dito, dan TAMSIS 158. Yang selalu memberikan masukan bagi penulis untuk segera menyelesaikan skripsi ini.
7. Teman-teman Moge “Biker Smokers MC” yang selalu memberikan motivasi kepada penulis.
8. Teman-teman DPRD “dipikir karo riding” yang selalu memberikan support kepada penulis.
9. Para karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang sudah mau direpotkan oleh penulis.
10. Angkringan Mas Sidiq yang selalu memenuhi kebutuhan pangan penulis.
11. Kota Yogyakarta dan klub motor gede yang memberikan sedikit hiburan kepada penulis.
12. Para seluruh pengurus dan karyawan Dakota Cargo Kudus diucapkan banyak terima kasih, karena membantu penulis dalam mencari informasi penyusunan skripsi.
13. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini yang tidak sempat disebutkan satu persatu oleh penulis, bukan berarti penulis melupakan jasa dan dukungan, akan tetapi karena keterbatasan yang dimiliki penulis.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi lebih baik dan sempurnanya skripsi ini dan tulisan-tulisan berikutnya.

Akhirnya penulis berharap, skripsi yang sederhana ini dapat menjadi berguna bagi pembacanya. Aamiin.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb.



Yogyakarta, 11 Februari 2017

Penulis

Anang Indriyanto

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN ORISINALITAS	iv
HALAMAN CURRICULUM VITAE	v
HALAMAN MOTTO	vi
HALAMAN PERSEMBAHAN	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	xi
ABSTRAK	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian	8
D. Tinjauan Pustaka	9
E. Metode Penelitian	15
F. Kerangka Skripsi	18

BAB II TINJAUAN PUSTAKA	20
A. Perjanjian.....	20
1. Pengertian Perjanjian.....	20
2. Syarat Sahnya Perjanjian.....	24
3. Jenis-Jenis Perjanjian	28
B. Perjanjian Pengangkutan.....	33
1. Pengertian Pengangkutan	33
2. Pengertian Perjanjian Pengangkutan	34
3. Jenis Pengangkutan dan Pengaturannya.....	40
4. Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan Barang.....	43
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	61
A. Tanggung Jawab Dakota Cargo Kudus Jika Terjadi Kerugian Dalam Pengangkutan Barang.....	61
B. Penyelesaian Dakota Cargo Kudus Dalam Pelaksanaan Ganti Kerugian dan Usaha-Usaha Untuk Menghadapinya	81
BAB IV PENUTUP	86
A. Kesimpulan.....	86
B. Saran.....	88
DAFTAR PUSTAKA	90

ABSTRAK

Penelitian ini berjudul **TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM PELAKSANAAN ANGKUTAN BARANG KIRIMAN MELALUI DARAT DI DAKOTA CARGO KUDUS**. Secara umum bertujuan untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab pengusaha pengangkutan jika terjadi kerugian atas pengiriman barang di DAKOTA CARGO KUDUS, untuk mengetahui penyelesaian terhadap kerugian barang milik pengirim di DAKOTA CARGO KUDUS.

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode Yuridis Sosiologis. Pendekatan Yuridis karena akan menggunakan kaidah-kaidah hukum yang ada serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan Ganti Kerugian dalam perjanjian pengangkutan barang melalui darat di DAKOTA CARGO KUDUS. Pendekatan Sosiologis karena penelitian ini melihat dari keadaan yang nyata atau praktik tentang pelaksanaan angkutan barang kiriman melalui darat di DAKOTA CARGO KUDUS. Setelah data diperoleh, maka disusun secara sistematis dan selanjutnya dianalisa secara kualitatif sehingga diperoleh kejelasan mengenai permasalahan yang dibahas selanjutnya disusun sebagai skripsi yang bersifat ilmiah.

Dari hasil penelitian dapat ditinjau bahwa perjanjian pengangkutan barang kiriman pada DAKOTA CARGO KUDUS merupakan perjanjian baku sehingga bentuk tanggung jawab DAKOTA CARGO KUDUS sesuai yang tercantum dalam resi pengiriman barang . Penyelesaian yang dihadapi dalam melaksanakan ganti kerugian yaitu apabila pengirim barang dalam melakukan transaksi tidak memberitahukan yang sebenarnya tentang isi barang kiriman, apabila terjadi kehilangan/kerusakan barang karena kesalahan pengangkut tetapi pihak pengirim tidak bisa menunjukkan resi/bukti pembayaran pengiriman barang dan apabila pengirim tidak mau mengasuransikan barang yang dikirimnya padahal barang tersebut merupakan barang berharga yang wajib diasuransikan dan apabila terjadi kesalahan dalam pengiriman barang pengirim tidak mengetahui ketentuan yang terdapat dalam resi pengiriman dan merasa tidak membuat perjanjian yang tercantum dalam resi pengiriman barang.

Kata Kunci : Tanggung Jawab, Pengangkut, Angkutan Barang

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Salah satu kebutuhan dan kepentingan hidup bagi manusia adalah terpenuhinya kebutuhan berkomunikasi dengan sesamanya. Hubungan komunikasi tersebut ada kalanya memerlukan waktu dan perjalanan yang cukup jauh, hal ini mengingat tempat tinggal mereka saling berjauhan. Hubungan komunikasi dan transportasi saling terkait dan tidak terpisahkan, transportasi merupakan sarana untuk berkomunikasi manusia dengan sesamanya. Untuk tercapainya kepentingan tersebut diperlukan sarana transportasi yang berupa angkutan darat, angkutan laut, dan angkutan udara.

Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba di tempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut. Tiba ditempat tujuan artinya proses pemindahan dari suatu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan sesuai dengan waktu yang direncanakan.¹

Dengan adanya pengangkutan ini secara langsung juga akan berpengaruh terhadap perlindungan hukum bagi pihak pengirim barang yang menggunakan sarana angkutan tersebut karena bila penyelenggaraan

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga, Cetakan Ke IV*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm, 16.

pengangkutan tidak selamat akan terjadi dua hal, yaitu barangnya sampai ditempat tujuan tidak ada (musnah) atau ada, tetapi rusak, sebagian atau seluruhnya. Barang muatan yang hilang, rusak dan terlambat sampai tempat tujuan menjadi tanggung jawab pengangkut, artinya pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang yang hilang, rusak dan terlambat sampai tempat tujuan tersebut.²

Pengangkutan adalah perjanjian timbal 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 Dalam perjanjian pengangkutan khususnya pengangkutan barang terkait dua pihak, yaitu pengangkut dan pengirim barang. Jika tercapai kesepakatan diantara para pihak, maka pada saat itu lahir perjanjian pengangkutan. Apabila pengangkut telah melaksanakan kewajibannya menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang, pengangkut telah terikat pada konsekuensi-konsekuensi yang harus dipikul oleh pengangkut barang atau tanggung jawab terhadap barang yang diangkutnya. Dari kewajiban itu timbul tanggung jawab pengangkut, maka segala sesuatu yang mengganggu keselamatan penumpang atau barang menjadi tanggung jawab pengangkut. Dengan demikian, berarti

² Ibid., hlm. 34.

³ H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, 3 Hukum Pengangkutan, Djambatan, Jakarta, 2003, hlm. 2.

pengangkut berkewajiban menanggung segala kerugian yang diderita oleh penumpang atau barang yang diangkutnya tersebut.⁴

Pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan sangat vital karena didasari oleh berbagai faktor, baik geografis maupun kebutuhan yang tidak dihindari dalam rangka pelaksanaan pembangunan ekonomi, ilmu pengetahuan, dan teknologi. Secara geografis Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri atas beribu-ribu pulau besar dan kecil berupa daratan serta sebagian besar perairan yang terdiri atas perairan laut, danau, dan sungai. Kenyataan ini mengakibatkan kebutuhan pengangkutan di Indonesia makin meningkat sesuai dengan lajunya pembangunan fisik ataupun psikis serta perkembangan penduduk Indonesia yang terbesar di seluruh pulau diselingi laut. Keadaan ini menjadi pendorong dan alasan pembangunan hukum dan pengangkutan modern dengan menggunakan alat pengangkut modern yang digerakkan secara mekanik. Lancarnya pengangkutan berarti mendekatkan jarak antara kota dan desa, dan ini akan memberi dampak bahwa untuk bekerja di kota tidak harus pindah ke kota. Arus pengangkutan dan informasi timbal balik yang cukup lancar dan cepat antara kota dan desa akan memperdekat jarak antara kota dan desa.⁵

Dalam dunia perdagangan soal angkutan juga memegang peranan sangat penting tidak hanya sebagai alat fisik, alat yang harus membawa barang-barang yang diperdagangkan dari produsen ke konsumen, tetapi juga

⁴ Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang*, FH UII Press, Yogyakarta, 2006, hlm. 184.

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm.34.

sebagai alat penentu harga dari barang-barang tersebut. Berdasarkan hal tersebut setiap pedagang selalu akan berusaha mendapatkan frekuensi angkutan yang kontinue dan tinggi dengan biaya angkutan yang rendah. Untuk semua ini diperlukan peraturan-peraturan lalu lintas baik di darat, di laut maupun di udara.⁶

Usaha angkutan darat merupakan suatu usaha yang bergerak di bidang jasa, dalam hal ini pihak pengusaha menyelenggarakan suatu pelayanan jasa dibidang pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat sedangkan pengirim barang mengikatkan diri dengan cara membayar atas jasa yang diberikan oleh pengusaha angkutan jasa tersebut.

Tujuan pembangunan di bidang transportasi di Kabupaten Kudus terdapat dalam Lampiran Perda Kabupaten Kudus Nomor 5 tahun 2009 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah yaitu

“Tujuan pembangunan dibidang transportasi (pengangkutan) melalui darat yaitu meningkatkan kualitas kuantitas dan cakupan pelayanan, sarana dan prasarana fasilitas perhubungan dengan mewujudkan sistem transportasi yang efektif, efisien, dan ramah lingkungan dan dapat menjangkau seluruh wilayah serta menghubungkan antar dan intermoda angkutan.”

Untuk mewujudkan tujuan tersebut dibutuhkan program pembangunan yaitu :

⁶ Ahmad Ihsan, *Hukum Dagang, Lembaga Peserikatan, Surat-Surat Berharga, Aturan-Aturan Angkutan*, Pradya, Paramita, Jakarta, 1986, hlm. 404.

1. Program rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana fasilitas LLAJ;
2. Program peningkatan pelayanan angkutan;
3. Program pembangunan sarana dan prasarana perhubungan;
4. Program pengendalian dan pengamanan lalu lintas;
5. Program peningkatan kelayakan pengoperasian kendaraan bermotor.

Pelaksanaan tanggung jawab pengusaha angkutan barang melalui darat di Dakota Cargo Kudus terdapat peraturan yang menguasai penyelenggaraannya. Salah satunya terdapat dalam Peraturan Daerah Proposisi Daerah Tingkat I Jawa Tengah Nomor 5 tahun 2007 tentang petunjuk pelaksanaan penyelenggaraan Angkutan Orang dan Barang Dengan Kendaraan Umum di Jalan antara lain Pasal 14 ayat (1), Pasal 14 ayat (2), Pasal 18 ayat (1) dan Pasal 19 ayat (2).

Pasal 14 ayat (1) mengatur tentang pengusaha angkutan bertanggung jawab atas segala perbuatan orang yang dipekerjakannya dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan. Pasal 14 ayat (2) mengatur tentang pengusaha tidak bertanggung jawab atas kerugian oleh pihak ketiga yang timbul dari penyelenggaraan pengangkutan kecuali jika pihak ketiga tersebut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan kesalahan pengusaha angkutan umum atau kuasanya. Pasal 18 ayat (1) mengatur tentang pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor dilakukan dengan menggunakan mobil barang dalam bentuk sesuai rancang bangun. Pasal 19

ayat (2) pengangkutan barang umum dapat dilakukan dengan menggunakan mobil penumpang dan mobil bus dengan ketentuan jumlah barang yang diangkut tidak melebihi daya angkut tipe kendaraannya.

Kewajiban dan tanggung jawab para penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan angkutan melalui jalan raya diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 193 ayat (1) menegaskan bahwa:

”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.”

Terjadinya perjanjian pengangkutan dan tanggung jawab pengangkut melalui darat diatur dalam Pasal 90 sampai dengan 98 KUHD. Pengangkut berkewajiban menyelenggarakan pengangkutan barang mulai dari tempat pemuatan sampai ke tempat tujuan dengan selamat. Pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang yang hilang, rusak kecuali kerugian tersebut disebabkan karena keadaan memaksa, cacat pada barang itu sendiri, kesalahan atau kelalaian si pengirim atau si ekspediter dan keterlambatan sampai ke tempat tujuan karena keadaan memaksa (Pasal 92 KUHD) dalam hal ini barang tidak rusak atau musnah.

Pengusaha pengangkutan yang lalai dapat merugikan pengirim, apabila barang hilang, rusak dan terlambat sampai ketempat tujuan menjadi tanggung jawab pihak pengangkut. Hal ini memerlukan penyelesaian berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Hal diatas juga ditunjang dengan adanya Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Dalam Undang-Undang tersebut juga diatur tentang tanggung jawab pelaku usaha yang dalam hal ini adalah pengusaha pengangkutan yang ada pada Pasal 19 yaitu pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut diatas, maka dilakukan penelitian guna penulisan skripsi dengan judul “Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pelaksanaan Angkutan Barang Kiriman Melalui Darat Di Dakota Cargo Kudus”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka kita akan dapat melihat pokok pembahasan yaitu hal-hal yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkutan angkutan barang kiriman melalui darat dengan studi kasus di Dakota Cargo Kudus. Agar pembahasan masalah mengenai tanggung jawab pengangkut angkutan barang kiriman melalui darat di

Dakota Cargo Kudus lebih terfokus, maka permasalahan yang akan dipecahkan adalah :

1. Bagaimanakah tanggung jawab pengusaha pengangkutan jika terjadi kerugian atas pengiriman barang di Dakota Cargo Kudus?
2. Bagaimanakah penyelesaian terhadap kerugian barang milik pengirim di Dakota Cargo Kudus?

C. Tujuan Penelitian

Penulisan skripsi ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran yang jelas tentang tanggung jawab pengangkut angkutan barang kiriman melalui darat dengan studi kasus di Dakota Cargo Kudus. Dengan demikian tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab pengusaha pengangkutan jika terjadi kerugian atas pengiriman barang di Dakota Cargo Kudus.
2. Untuk mengetahui penyelesaian terhadap kerugian barang milik pengirim di Dakota Cargo Kudus.

D. Tinjauan Pustaka

A. Perjanjian

1. Pengertian Perjanjian

Secara umum manusia sebagai subjek hukum pasti pernah melakukan perjanjian. Dalam proses kehidupan antara manusia satu dengan yang lain, tak akan terlepas hubungan timbal balik yang

terjadi karena interaksi antara sesama untuk memenuhi kebutuhan hidup. Berbagai macam bentuk hubungan manusia tersebut akan menimbulkan kesepakatan antara kedua belah pihak atau yang lebih lazim disebut dengan perjanjian. Perjanjian tersebut merupakan bentuk hubungan kepercayaan antar pihak untuk mendapatkan manfaat yang ingin dicapai oleh keduanya.

Perjanjian menurut Subekti adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau dua orang itu saling berjanji untuk melakukan suatu hal.⁷ Dari peristiwa tersebut akan timbul hubungan hukum yang dinamakan perikatan baik yang dilakukan secara tertulis maupun lisan. Jadi jelas bila antara pihak yang satu dengan pihak yang lain saling mengikatkan diri serta berjanji melakukan sesuatu dengan kesepakatan bersama, maka dapat dikatakan mereka telah melakukan suatu perjanjian, sehingga akan timbul suatu hubungan hukum antara keduanya dan akan berakibat hukum bila para pihak melanggar perjanjian yang mereka sepakati, baik perjanjian yang dilakukan itu secara tertulis maupun tidak tertulis.

Menurut Wiryono Projodikoro, perjanjian diartikan sebagai hubungan hukum mengenai harta kekayaan antara dua belah pihak, dimana satu pihak berjanji untuk melakukan satu hal atau tidak melakukan satu hal, sedang pihak yang lain berhak menuntut

⁷ Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta, 1979, hlm. 1.

pelaksanaan janji itu.⁸ Hal ini berarti dalam suatu perjanjian para pihak mempunyai hak dan kewajiban untuk melakukan sesuatu seperti apa yang telah diperjanjian dalam perjanjian tersebut.

Menurut Mariam Darus Badruzaman definisi perjanjian batasannya telah diatur dalam pasal 1313 KUH Perdata yang menyatakan bahwa suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang atau lebih. Definisi perjanjian menurut Pasal 1313 KUH Perdata ini adalah tidak lengkap dan terlalu luas. Tidak lengkap karena yang dirumuskan itu hanya mengenai perjanjian sepihak saja, sedangkan dikatakan terlalu luas karena dapat mencakup perbuatan didalam lapangan hukum keluarga, seperti perjanjian kawin, yang merupakan perjanjian juga, tetapi sifatnya berbeda dengan perjanjian yang diatur dalam KUH Perdata Buku III yang kriterianya dapat dinilai secara materiil atau dapat dinilai dengan uang.⁹

2. Syarat Sahnya Perjanjian

Pasal 1338 KUH Perdata menyebutkan “semua perjanjian yang dibuat secara sah, berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”. Perjanjian tidak dapat dicabut kembali kecuali

⁸ Wiryo Projo Diriko, *Hukum Perdata tentang Persetujuan Tertentu*, Penerbit Sumur Bandung, 1981, hlm. 11.

⁹ Mariam Darus Badruzaman, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Buku III, Tentang Hukum Perikatan dan Penjelasannya*, Alumni, Bandung, 1996, hlm. 323.

dengan persetujuan kedua belah pihak atau berdasarkan alasan-alasan yang ditetapkan oleh undang-undang.

Mengacu pada ketentuan Pasal 1313 KUH Perdata dengan adanya perjanjian itu berarti bahwa pihak yang satu mempunyai hak dengan kewajiban memenuhi hak pihak lainnya dengan hak atas sesuatu dari pihak yang lainnya itu.

Syarat sahnya suatu perjanjian berdasarkan ketentuan Pasal 1320

KUH Perdata adalah :

- a. Kata Sepakat
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian
- c. Suatu hal tertentu
- d. Suatu sebab yang halal

3. Jenis-Jenis Perjanjian

Perjanjian terdiri dari dua (2) macam yaitu perjanjian *obligatoir* dan perjanjian *non obligatoir*.¹⁰

- a) Perjanjian *Obligatoir*
- b) Perjanjian *Non Obligatoir*

B. Perjanjian Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan banyak diberikan oleh para sarjana yang antara lain :

¹⁰ Komariah, *Op. Cit*, hlm. 169.

- a. R.Soekardono¹¹
- b. H.M.N Purwosucipto¹²
- c. Moch Sarudin Siregar¹³
- d. Abdul Kadir Muhammad¹⁴

2. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan, menurut R. Soebekti, adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke lain tempat sedangkan pihak lainnya menyanggupi akan membayar ongkos.¹⁵

Perjanjian yang sifatnya berkala diatur dalam Pasal 1601 KUH Perdata yang berbunyi :

“Selain persetujuan-persetujuan untuk melakukan sementara jasa-jasa yang diatur oleh ketentuan-ketentuan yang khusus untuk itu dan oleh syarat-syarat yang diperjanjikan, dan jika itu tidak ada, oleh kebiasaan, maka adalah dua macam persetujuan dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk melakukan pekerjaan bagi pihak lainnya dengan menerima upah, persetujuan perburuhan dan pemborongan pekerjaan”.

3. Jenis Pengangkutan dan Pengaturannya

¹¹ R.Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia, Rajawali*, Jakarta, 1982, hlm. 8.

¹² H.M.N. Purwosucipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3*, Djambatan, Jakarta, 2003, hlm. 2.

¹³ Sri Rejeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 1982, hlm.6.

¹⁴ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hlm. 6.

¹⁵ Soebekti, *Aneka Perjanjian*, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 1998, hlm 69.

Menurut HMN. Purwosutjipto, jenis-jenis pengangkutan dan pengaturannya adalah :

a. Dilihat Dari Media :¹⁶

1. Pengangkutan Darat
2. Pengangkutan Laut
3. Pengangkutan Udara
4. Pengangkutan Perairan Darat

b. Dilihat Dari Objek Yang Diangkut :

Dilihat dari objek yang diangkut pengangkutan terdiri dari pengangkutan orang dan pengangkutan barang. Perjanjian pengangkutan barang objek perjanjian adalah benda atau binatang, sedangkan dalam perjanjian pengangkutan orang yang menjadi objek perjanjian adalah orang.

4) Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang

a. Pengangkut¹⁷

b. Pengirim¹⁸

C. Tanggung Jawab Pengangkut dan Pengirim Barang Melalui Darat

1. Tanggung Jawab Pengangkut

- a. Tanggung jawab karena kesalahan (*Fault Liability*)
- b. Tanggung jawab karena praduga (*Presumption Liability*)
- c. Tanggung jawab mutlak (*Absolute Liability*)

2. Wanprestasi

¹⁶ H.M.N. Purwosucipto, *Op. Cit.* Hlm. 2-3.

¹⁷ H.M.N. Purwosucipto, *Op. Cit.*, hlm. 4.

¹⁸ Abdulkadir Muhammad, Cetakan Ke IV, *Op. Cit.* Hlm. 72.

Wansprestasi adalah keadaan dimana seseorang telah lalai untuk memenuhi kewajiban yang diharuskan oleh Undang-Undang.¹⁹

Wanprestrasi ada 4 (empat) macam yaitu :²⁰

- a. Tidak memenuhi prestasi sama sekali
- b. Terlambat memenuhi prestrasi
- c. Memenuhi prestrasi tetapi tidak sempurna
- d. Melakukan sesuatu yang bertentangan dengan kewajiban atau isi perikatan.

3. Ganti Rugi

Secara umum menurut HMN. Purwosutjipto tuntutan ganti rugi/kerugian atas kerugian yang dialami konsumen sebagai pengguna produk, baik kerugian materi, fisik dan lain-lain dapat didasarkan pada beberapa ketentuan yang secara garis besarnya ada dua kategori yaitu :

- a. Tuntutan Ganti Kerugian Berdasarkan Wanprestrasi
- b. Tuntutan Ganti Kerugian Berdasarkan Perbuatan Melanggar Hukum.

E. Metode Penelitian

A. Jenis Penelitian

¹⁹ Komariah, *Op. Cit*, hlm.150.

²⁰ Komariah, *Op. Cit*, hlm. 152.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode hukum yuridis sosiologis. Pendekatan Yuridis karena akan menggunakan kaidah-kaidah hukum yang ada serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan ganti kerugian dalam perjanjian pengangkutan barang melalui Dakota Cargo Kudus. Pendekatan Sosiologis karena penelitian ini melihat dari keadaan yang nyata atau praktik tentang pelaksanaan angkutan barang kiriman melalui darat di Dakota Cargo Kudus.

B. Objek Penelitian

- a. Tanggung jawab pengusaha pengangkutan jika terjadi kerugian atas pengiriman barang di Dakota Cargo Kudus.
- b. Penyelesaian terhadap kerugian barang milik pengirim di Dakota Cargo Kudus.

C. Subjek Penelitian

- a. Para pelanggan yang menggunakan jasa pengangkutan barang di Dakota Cargo Kudus.
- b. Pegawai, staf dan pimpinan di perusahaan Dakota Cargo Kudus

D. Sumber Data

- a. Data Primer

Data primer disini peneliti akan lebih menggunakan data yang diperoleh saat penelitian lapangan berlangsung. Data tersebut bisa didapat dari wawancara dengan narasumber dan responden yang diperoleh saat penelitian lapangan.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang didapat dari studi kepustakaan dengan mengkomparasikan dengan data primer yang telah didapat. Data sekunder akan menjadi bahan tambahan untuk memperkuat argumen dalam data primer.

5. Teknik Pengumpulan Data

a. Wawancara

a. Wawancara yaitu mengajukan pertanyaan kepada narasumber tentang objek yang akan diteliti berdasarkan pedoman wawancara yang telah disusun sebelumnya untuk mendapatkan informasi yang diinginkan. Adapun narasumber dari penelitian ini adalah para pelanggan yang menggunakan jasa pengangkutan barang di Dakota Cargo Kudus yang mengalami kerugian akibat kesalahan perusahaan pengangkutan, staf Dakota Cargo Kudus dan staf Dinas Perdagangan Kota Kudus.

b. Studi Kepustakaan

Studi Kepustakaan dilakukan dengan cara mengumpulkan dan mempelajari bahan-bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

6. Metode Analisis Data

Metode yang digunakan dalam mengolah dan menganalisis data yang diperoleh dalam penelitian adalah analisis kualitatif, yaitu analisis yang dilakukan dengan memahami atau merangkai data yang telah dikumpulkan secara sistematis, sehingga diperoleh suatu gambaran mengenai masalah atau keadaan yang diteliti serta menggunakan metode berpikir deduktif yaitu pengambilan kesimpulan yang bersifat khusus. Pola pikir ini menarik kesimpulan dimulai dari pernyataan yang bersifat umum menuju pernyataan khusus dengan menggunakan penalaran.

F. Kerangka Skripsi

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisikan tentang suatu gambaran yang masih bersifat umum yang meliputi latar belakang masalah yang dimana isinya adalah pertimbangan alasan penelitian judul. Disamping itu juga terdapat rumusan masalah, tujuan penelitian dan manfaat penelitian. Setelah itu dikemukakannya metode penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini akan dikemukakan tentang pendekatan teoritik mengenai kerangka dasar yang diangkat, yaitu mengenai peraturan perundang-undangan dan juga literature yang berkaitan dengan perlindungan konsumen khususnya hak atas informasi.

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini akan membahas penjelasan dari hasil yang telah diperoleh untuk membahas permasalahan yang diangkat oleh penulis secara sistematis.

BAB IV PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan atas pembahasan dan saran penulis, dimana dalam hal ini penulis menarik sebuah kesimpulan dari apa yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya serta memberikan saran-saran berdasarkan hasil penelitian yang dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan didalamnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Perjanjian

1. Pengertian perjanjian

Secara umum manusia sebagai subjek hukum pasti pernah melakukan perjanjian. Dalam proses kehidupan antara manusia satu dengan yang lain, tak akan terlepas hubungan timbal balik yang terjadi karena interaksi antara sesama untuk memenuhi kebutuhan hidup. Berbagai macam bentuk hubungan manusia tersebut akan menimbulkan kesepakatan. Berbagai macam bentuk hubungan manusia tersebut akan menimbulkan kesepakatan antara kedua belah pihak atau yang lebih lazim disebut dengan perjanjian. Perjanjian tersebut merupakan bentuk hubungan kepercayaan antar pihak untuk mendapatkan manfaat yang ingin dicapai oleh keduanya.

Perjanjian yang dilakukan oleh subjek hukum untuk mengikat kedua pihak tersebut bisa dilakukan baik dengan tertulis maupun tidak tertulis. Kesepakatan bentuk perjanjian tersebut tergantung dari masing-masing pihak yang melakukan perjanjian serta adanya kebebasan untuk menentukan perjanjian mana yang akan dilakukan. Dalam masyarakat perkataan perjanjian lebih lazim digunakan dalam kehidupan sehari – hari dibandingkan dengan perikatan karena pada dasarnya perjanjian merupakan peristiwa

hukum yang konkrit, sedangkan perkatan lebih mengarah pada pengertian yang abstrak.

Pada umumnya masyarakat lebih mengenal istilah perjanjian dari pada perikatan, hal ini wajar karena istilah perjanjian sering digunakan untuk mengikuti perbuatan hukum yang konkrit yang terjadi dalam kehidupan masyarakat. Lain halnya dengan perikatan yang jarang sekali digunakan atau didengarkan dalam interaksi kehidupan masyarakat yang nyata.

Perjanjian menurut Subekti adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau dua orang itu saling berjanji untuk melakukan suatu hal. dari peristiwa tersebut akan timbul hubungan hukum yang dinamakan perikatan baik yang dilakukan secara tertulis maupun lisan. Jadi jelas bila antara pihak yang satu dengan pihak yang lain saling mengikat diri serta berjanji melakukan sesuatu dengan kesepakatan bersama, maka dapat dikatakan mereka telah melakukan suatu perjanjian, sehingga akan timbul suatu hubungan hukum antara keduanya dan akan berakibat hukum bila para pihak melanggar perjanjian yang mereka sepakati, baik perjanjian yang dilakukan itu secara tertulis maupun tidak tertulis.

Menurut Wiryono Projudikoro, perjanjian diartikan sebagai hubungan hukum mengenai harta kekayaan antara dua belah pihak,

dimana satu pihak berjanji untuk melakukan satu hal atau tidak melakukan satu hal, sedang pihak yang lain berhak menuntut pelaksanaan janji itu.²¹ Ini berarti dalam suatu perjanjian para pihak mempunyai hak dan kewajiban untuk melakukan sesuatu seperti apa yang telah diperjanjikan dalam perjanjian tersebut.

Menurut Mariam Darus Badruzaman definisi perjanjian batasannya telah diatur dalam Pasal 1313 KUH Perdata yang menyatakan bahwa suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih. Definisi perjanjian menurut Pasal 1313 KUH Perdata ini adalah tidak lengkap dan terlalu luas. Tidak lengkap karena yang dirumuskan itu hanya mengenai perjanjian sepihak saja, sedangkan dikatakan terlalu luas karena dapat mencakup perbuatan di dalam lapangan hukum keluarga, seperti perjanjian kawin, yang merupakan perjanjian juga, tetapi sifatnya berbeda dengan perjanjian yang diatur dalam KUH Perdata Buku III yang kriterianya dapat dinilai secara materiil atau dapat dinilai dengan uang.²²

Hubungan antara perikatan dan perjanjian adalah perjanjian itu menerbitkan atau menimbulkan suatu perikatan. Perjanjian

²¹ Wiryono Projodikoro, "Hukum Perdata tentang Persetujuan Tertentu", Penerbit Sumur, Bandung, 1981, hlm., 11.

²² Mariam Darus Badruzaman, "*Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Buku III, Tentang Hukum perikatan dan penjelasannya*", Alumi, Bandung, 1996, hlm. 323.

merupakan sumber terpenting yang melahirkan perikatan. Suatu perjanjian dinamakan juga persetujuan, karena dua pihak itu setuju untuk melakukan sesuatu. Hubungan antara perikatan dan perjanjian tersebut akan menimbulkan hukum perjanjian. Perjanjian bentuknya berupa suatu rangkaian kata-kata yang mengandung janji atau kesanggupan yang diucapkan atau ditulis.

Perikatan mempunyai arti yang lebih luas dari perkataan perjanjian karena di dalam buku III KUH Perdata diatur juga di dalamnya tentang hubungan hukum yang sama sekali tidak bersumber pada suatu persetujuan atau perjanjian, yaitu perihal perikatan yang timbul dari kepengurusan kepentingan orang lain yang tidak berdasarkan persetujuan, walaupun sebagian besar buku III KUH Perdata ditujukan pada perikatan yang timbul dari perjanjian.

Menurut Setiawan, perikatan adalah hubungan hukum antara sejumlah terbatas subjek-subjek hukum sehubungan dengan itu seseorang atau beberapa orang dari padanya (debitor atau para debitor mengikat dirinya untuk bersikap menurut cara-cara tertentu terhadap pihak yang lain).²³ jika salah satu pihak tidak memenuhi kewajibannya, ia telah melakukan wanprestasi yang pada akhirnya dapat digugat lewat pengadilan.

²³ Setiawan, "*pokok-Pokok Hukum Perikatan*" Bina Cipta, Bandung 1979, hlm. 2.

Suatu perikatan bila telah disepakati oleh kedua pihak, akan mengikat kedua pihak tersebut dan akan membawa akibat hukum. Perikatan tersebut harus dilakukan menurut cara-cara tertentu seperti yang mereka sepakati bersama. Terhadap akibat hukum yang terjadi harus diketahui dan para pihak menggunakan hak-hak dan kewajibannya masing-masing, sehingga bila salah satu pihak tidak melaksanakan kewajiban seperti apa yang dituntut oleh pihak lain, maka pihak yang satunya dapat menggugat sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

2. Syarat Sahnya Perjanjian

Pasal 1338 KUH Perdata menyebutkan “semua perjanjian yang dibuat secara sah, berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”. Perjanjian tidak dapat dicabut kembali kecuali dengan persetujuan kedua belah pihak atau berdasarkan alasan-alasan yang ditetapkan oleh undang-undang.

Mengacu pada ketentuan Pasal 1313 KUH Perdata dengan adanya perjanjian itu berarti bahwa pihak yang satu mempunyai hak dengan kewajiban memenuhi hak pihak lainnya dengan hak atas sesuatu dari pihak yang lainnya itu.

Syarat sahnya suatu perjanjian berdasarkan ketentuan Pasal 1320 KUH Perdata adalah :

a. Kata Sepakat

Para pihak dalam perjanjian yaitu manusia atau badan hukum telah menyatakan kesepakatan atau persetujuan yang mana akhirnya akan terbentuk suatu pertemuan kehendak, para pihak yang membuat perjanjian telah sepakat atau ada persesuaian kemauan atau saling menyetujui kehendak masing-masing yang dilahirkan oleh para pihak dengan tidak ada paksaan, kekeliruan dan penipuan, persetujuan mana yang dapat dinyatakan tegas maupun secara diam-diam.²⁴

Jadi kedua pihak dalam membuat suatu perjanjian harus mempunyai kemauan bebas. Pernyataan kemauan bebas itu dapat dilakukan dengan tegas atau diam-diam. Pernyataan bebas secara diam-diam misalnya, jikalau seorang naik suatu bis, maka secara diam-diam telah terjadi suatu perjanjian yang meletakkan kewajiban pada kedua belah pihak.

Dalam hukum perjanjian adanya suatu azas yang dinamakan azas konsensualitas yang terdapat dalam Pasal 1320 KUH Perdata. Istilah ini berasal dari bahasa latin yaitu *Consensus* yang berarti sepakat, maksud dari kata sepakat disini adalah bahwa pada azasnya perjanjian atau perikatan yang timbul karenanya itu sudah dilahirkan sejak detik tercapainya kesepakatan. Azas konsensualitas bukanlah berarti untuk suatu perjanjian disyaratkan adanya kesepakatan karena

²⁴ Ibid, hlm. 214.

hal ini sudah semestinya, suatu persetujuan juga dinamakan persetujuan, berarti kedua belah pihak sudah setuju atau sepakat mengenai suatu hal.²⁵

b. Kecakapan Untuk Membuat Suatu Perjanjian

Tiap orang adalah cakap untuk mengadakan perjanjian, kecuali bila undang-undang mengatakan bahwa ia tidak cukup cakap. Demikian isi Pasal 1329 KUH Perdata. Adapun yang dimaksud kecakapan disini adalah bahwa subjek dalam suatu perjanjian harus dianggap cakap untuk melakukan perbuatan sendiri menurut ketentuan hukum. Cakap merupakan syarat umum untuk melakukan perbuatan hukum secara sah, yaitu harus sudah dewasa, sehat akal fikiran dan tidak dilarang oleh suatu peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk melakukan sesuatu perbuatan tertentu.²⁶

Orang-orang yang dinyatakan tidak cakap untuk melakukan sendiri perbuatan hukum menurut Pasal 1330 KUH Perdata adalah : orang-orang yang belum dewasa, orang-orang yang dibawah pengampunan (*curatelle*) dan perempuan yang sudah bersuami/kawin. Mengenai perempuan yang sudah kawin sejak keluarnya UU No. 1 Tahun 1974 Tentang Perkawinan,

²⁵ R. Subekti, "Hukum Perjanjian", Indonesia, Jakarta, 1990, hlm. 15.

²⁶ Ibid, hlm. 217.

maka perempuan yang telah kawin dianggap cakap bertindak hukum.²⁷

Jadi jika terjadi salah satu hal yang tersebut di atas, yaitu jika perijinan diberikan tidak secara bebas atau salah satu pihak tidak cakap, maka perjanjian ini dicabut dan karena dapat dibatalkan oleh hakim atas permintaan orang yang bersangkutan.

c. Suatu Hal Tertentu

Suatu hal tertentu dalam suatu perjanjian adalah barang yang menjadi objek suatu perjanjian paling sedikit harus dapat ditentukan jenisnya, sedangkan jumlahnya dapat ditentukan kemudian.²⁸ Objek perjanjian harus jelas untuk dapat menetapkan kewajiban bagi si berhutang jika ada perselisihan. Menurut Pasal 1333 KUH Perdata barang yang menjadi objek suatu perjanjian ini harus tertentu, setidaknya harus ditentukan jenisnya sedangkan tidak perlu ditentukan asalkan saja kemudian dapat ditentukan atau di perhitungkan.

d. Suatu Sebab Yang Halal

Suatu sebab yang halal merupakan syarat terakhir untuk sahnya suatu perjanjian. Mengenai syarat ini Pasal 1335 KUH Perdata menyatakan bahwa suatu perjanjian tanpa sebab atau yang telah dibuat karena sesuatu sebab yang palsu atau

²⁷ Komariah, "Hukum perdata", UMM Press, Malang, 2005, hlm.175.

²⁸ Komariah, *Op. Cit*, hlm.175.

terlarang tidak mempunyai kekuatan. Jadi yang dimaksud dengan sebab dari suatu perjanjian adalah isi dari perjanjian itu sendiri. Pasal 1337 KUH Perdata menentukan bahwa suatu sebab dalam perjanjian tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum.²⁹

3. Jenis-Jenis Perjanjian

Perjanjian terdiri dari dua (2) macam yaitu perjanjian *obligatoir* dan perjanjian *non obligatoir*.¹¹³⁰

a. Perjanjian Obligatoir

Perjanjian *obligatoir* adalah suatu perjanjian dimana mengharuskan/mewajibkan seseorang membayar atau menyerahkan sesuatu, misalnya penjual harus menyerahkan barang. Menurut KUH Perdata perjanjian saja belum lagi mengakibatkan beralihnya hak milik atas suatu benda dari penjual kepada pembeli. Fase baru ini merupakan kesepakatan dan harus diikuti dengan perjanjian penyerahan (perjanjian kebendaan). Perjanjian *obligatoir* ada beberapa macam yaitu.³¹

1) Perjanjian Sepihak

Perjanjian sepihak adalah perjanjian yang hanya ada kewajiban pada satu pihak dan hanya ada hak pada pihak

²⁹ Ibid, hlm. 221.

³⁰ Komariah, *Op. Cit*, hlm.169.

³¹ Komariah, *Op. Cit*, hlm.169-170.

lain. Contoh perjanjian ini adalah perjanjian hibah dan perjanjian pinjam pakai.

2) Perjanjian Timbal Balik

Perjanjian timbal balik adalah perjanjian dimana hak dan kewajiban ada pada kedua belah pihak. Pihak yang berkewajiban melakukan prestasi juga berhak menuntut suatu kontra prestasi. Contoh perjanjian ini adalah perjanjian jual beli, perjanjian sewa-menyewa.

3) Perjanjian Cuma-Cuma

Perjanjian Cuma-Cuma adalah perjanjian dimana pihak yang satu memberikan suatu keuntungan kepada pihak lain dengan tiada mendapatkan nikmat dari padanya. Contoh perjanjian ini adalah perjanjian hibah.

4) Perjanjian Atas Beban

Perjanjian atas beban adalah perjanjian yang mewajibkan masing-masing pihak memberikan prestasi (memberikan sesuatu, berbuat sesuatu dan tidak berbuat sesuatu). Contoh perjanjian ini adalah perjanjian jual beli dan perjanjian sewa-menyewa.

5) Perjanjian Konsensuil

Perjanjian konsensuil adalah perjanjian yang mengikat sejak adanya kesepakatan (consensus) dari kedua belah pihak. Perjanjian lahir sejak detik tercapainya kata

sepakat dari kedua belah pihak. Contoh perjanjian ini adalah perjanjian jual beli, perjanjian sewa-menyewa, dan perjanjian pengangkutan.

6) Perjanjian Riil

Perjanjian riil adalah perjanjian yang mengikat jika disertai dengan perbuatan/tindakan nyata. Perjanjian tersebut belum mengikat kedua belah pihak dengan kata sepakat. Contoh perjanjian ini adalah perjanjian barang dan perjanjian pinjam pakai.

7) Perjanjian Formil

Perjanjian Formil adalah perjanjian yang terikat pada bentuk tertentu, bentuknya harus sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Contoh perjanjian ini adalah perjanjian jual beli tanah harus dengan akte PPAT.

8) Perjanjian Bernama

Perjanjian bernama adalah perjanjian khusus yang ditur dan disebutkan dalam KUH Perdata Buku III Bab V s/d Bab XVII dan dalam KUHD. Contoh perjanjian ini adalah perjanjian jual beli, perjanjian sewa-menyewa, perjanjian penitipan barang, perjanjian pengangkutan, perjanjian asuransi, dan perjanjian pinjam pakai.

9) Perjanjian Tak Bernama

Perjanjian tak bernama adalah perjanjian yang tidak diatur dan tidak disebutkan dalam KUH Perdata maupun dalam KUHD.

10) Perjanjian Campuran

Perjanjian campuran adalah perjanjian yang mengandung berbagai unsur perjanjian, perjanjian ini tidak diatur dalam BW maupun KUHD. Contoh perjanjian ini adalah perjanjian sewa beli (gaungan sewa menyewa dan jual beli).

b. Perjanjian *Non Obligatoir*

Perjanjian *non obligatoir* adalah perjanjian yang tidak mengharuskan seseorang membayar/menyeraikan sesuatu.

Perjanjian *non obligatoir* ada beberapa macam yaitu :³²

1) *Zakelijk Overeenkomst*

Zakelijk Overeenkomst adalah perjanjian yang menetapkan dipindahkannya suatu hak dari seseorang kepada orang lain, objeknya adalah hak. Contoh perjanjian ini adalah perjanjian balik nama atas tanah.

2) *Bevifs Overeenkomst*

³² Komariah, *Op. Cit*, hlm.171.

Bevifs Overeenkomst adalah perjanjian untuk membuktikan sesuatu. Perjanjian ini umumnya ditujukan pada hakim.

3) *Liberatoir Overeenkomst*

Liberatoir Overeenkomst adalah perjanjian di mana seseorang membebaskan pihak lain dari suatu kewajiban.

Misalnya A berhutang kepada B, kemudian B mengadakan perjanjian liberatoir yakni mulai sekarang A tidak usah membayar hutang tersebut.

4) *Vaststelling Overeenkomst*

Vaststelling Overeenkomst adalah perjanjian untuk mengakhiri perselisihan yang ada di muka pengadilan. Contoh perjanjian ini adalah dading (perjanjian antara kedua belah pihak untuk mengakhiri perselisihan yang ada di muka pengadilan).

B. Perjanjian Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan

Pengertian pengangkutan banyak diberikan oleh para sarjana yang antara lain :

a. R. Soekardoo

Pengangkutan adalah pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai orang maupun barang-barang karena

perpindahan itu multak untuk mencapai dan meningkatkan manfaat serta efisien.³³

b. H.M.N. Purwosucipto

Pengangkutan adalah perjanjian timbal 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.³⁴

c. Moch Sarudin Siregar

Bahwa pengangkutan adalah kegiatan-kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang-barang (muatan) atau orang (penumpang) dari suatu tempat asal ke tempat tujuan.³⁵

d. Abdul Kadir Muhammad

Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang dan atau penumpang dari tempat ke tempat tujuan, dan menurunkan barang dan atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.³⁶

³³ R. Soekardoo, "*Hukum Dagang Indonesia*", Rajawali, Jakarta, 1982, hlm. 8.

³⁴ H.M.N. Purwosucipto, "*Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3*", Djambatan, Jakarta, 2003, hlm. 2

³⁵ Sri Rejeki Hartono, "*Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*", Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 1982, hlm. 6

³⁶ Abdul Kadir Muhammad, "*Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*", Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hlm. 6.

2. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Pengertian pengangkutan, menurut R. Soebakti, adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke lain tempat sedangkan pihak lainnya menyanggupi akan membayar ongkos.³⁷

Menurut R. Soekardono, perjanjian pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkutan barang-barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu sedangkan pihak lainnya (pengirim, penerima, penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.³⁸

Mengenai sifat hukum perjanjian pengangkutan ada para sarjana yang mengatakan bahwa perjanjian pengangkutan dapat digolongkan sebagai perjanjian untuk melakukan jasa bermala dan perjanjian pengangkutan timbul/terjadi apabila pemakaian jasa angkutan membutuhkan pengangkutan dan hubungan kerja antara pengangkut dengan pemakaian jasa tidak terus-menerus.³⁹

Perjanjian yang sifatnya berkala diatur dalam pasal 1601 K.U.H

Perdata yang berbunyi :

“Selain persetujuan-persetujuan untuk melakukan sementara jasa-jasa yang diatur oleh ketentuan-ketentuan yang khusus

³⁷ Soebekti, “*Aneka Perjanjian*”, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 1998, hlm. 69.

³⁸ Soekardono, *Op. Cit.*, hlm. 14.

³⁹ *Ibid*, hlm 15.

untuk itu dan oleh syarat-syarat yang diperjanjikan, dan jika itu tidak ada oleh kebiasaan, maka adalah dua macam persetujuan dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk melakukan pekerjaan bagi pihak lainnya dengan menerima upah, persetujuan perburuhan dan pemborong pekerjaan.”

Peraturan perjanjian yang bersifat melakukan pelayanan berkala di dalam Pasal 1601 K.U.H Perdata, tidak diatur lebih lanjut pasal-pasal selanjutnya, H.M.N Purwosucipto, mengemukakan bahwa hal itu telah dicukupkan dengan adanya ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Bab I, Bab VII A Buku II K.U.H. Perdata.²¹⁴⁰

Perjanjian pengangkutan mempunyai sifat seperti unsur pemborongan, unsur penyimpanan, dan lain-lain sehingga ada yang mengatakan bahwa sifat-sifat perjanjian pengangkutan adalah pemborong seperti diatur dalam Pasal 1601 b K.U.H. Perdata.

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

⁴⁰ Purwosucipto, *Op. Cit*, hlm. 7.

Selanjutnya menurut undang-undang ada perbedaan antara seorang pengangkut dan seorang ekspediter. Ekspediter ini hanya memberikan jasa-jasanya dalam soal pengiriman barang saja dan pada hakekatnya hanya memberikan perantaraan antara pihak yang hendak mengirimkan barang dan pihak yang mengangkut barang itu.

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

Dalam perjanjian pengangkutan, pihak pengangkut dapat dikatakan sudah mengakui menerima barang-barang dan menyanggupi untuk membawanya ke tempat yang telah ditunjukan dan menyerahkannya kepada orang yang telah dialamatkan. Kewajiban yang terakhir ini dapat dipersamakan dengan kewajiban orang yang harus menyerahkan suatu barang berdasarkan suatu perikatan sebagaimana dimaksudkan oleh pasal 1235 KUH Perdata, dalam

perikatan mana termaksud kewajiban untuk menyimpan dan memelihara barang tersebut sebagai “seorang bapak rumah yang baik”. Apabila si pengangkut melalaika kewajibannya, maka pada umumnya akan berlaku peraturan-peraturan yang untuk itu telah ditetapkan dalam buku III dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pula, yaitu dalam pasal 1243 dan selanjutnya.

Biasanya ongkos pengangkutan dibayar oleh si pengirim barang, tetapi ada kalanya juga ongkos itu di bayar oleh orang yang dialamatkan. Bagaimanapun juga, si pengangkut selalu berhak menuntut pembayaran ongkos pengangkutan itu kepada keduanya, yaitu baik kepada si pengirim, maupun si penerima barang. Perjanjian pengangkutan ini tidak diatur dalam KUH Perdata, tetapi mengenai pengangkutan terdapat berbagai pengaturan di luar KUH Perdata, misalnya : mengenai pengangkutan yang melewati darat diatur Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, sedangkan pengangkutan melalui lautan diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wetboek van Koophandel*) buku II, bab ke V, bab ke V A dan bab ke V B yang berturut-turut mengatur tentang : pencarteran kapal, pengangkutan barang dan pengangkutan orang.⁴¹

Meskipun perjanjian pengangkutan pada hakekatnya sudah harus tunduk pada pasal-pasal dari bagian umum dari hukum perjanjian

⁴¹ Soebakti, *Op. Cit*, hlm. 69-71.

KUH Perdata., akan tetapi oleh undang-undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bertujuan untuk kepentingan umum membatasi kebebasan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan, yaitu dengan meletakkan berbagai kewajiban khusus kepada pihaknya / si pengangkut yang tidak boleh disingkirkan dalam perjanjian.

Perjanjian pengangkutan di Dakota Cargo Kudus terdapat ketentuan-ketentuan yang mengatur perjanjian. Ketentuan tersebut tercetak dalam lembaran bukti pembayaran kiriman yang diterima oleh konsumen (pengirim barang). Ketentuan yang mengatur hak-hak dan kewajiban konsumen (pengirim) dan perusahaan pengangkutan merupakan perjanjian baku (perjanjian standar).

Hondius dalam Farid Waji merumuskan pengertian perjanjian standar :⁴²

“Perjanjian standar adalah konsep janji-janji tertulis disusun tanpa membicarakan isinya dan lazimnya dituangkan ke dalam sejumlah tak terbatas perjanjian yang sifatnya tertentu.”

Dari beberapa pendapat para ahli mengenai perjanjian, dapat disimpulkan hakikat perjanjian standar merupakan perjanjian yang telah di standarisasi isinya oleh pihak ekonomi kuat. Apabila

⁴² Farid Wadji, “*Perjanjian Baku*”. <http://www.farid-w70@yahoo.com>. 10 Juli 2016

pengirim menerima isi perjanjian tersebut maka ia menandatangani perjanjian tersebut, tetapi apabila ia menolak maka perjanjian itu dianggap tidak ada. Dalam praktiknya, seing kali pengirim yang membutuhkan jasa hanya menandatangani perjanjian tanpa membaca isinya. Akan tetapi isi perjanjian baru di persoalkan pada saat perusahaan pengangkutan tidak mampu melaksanakan prestasinya. Berdasarkan uraian di atas terlihat bahwa pada perjanjian standar (baku) konsumen berada pada posisi yang kurang menguntungkan atau lemah. Mereka hanya mempunyai hak untuk memilih, menerima atau menolak (*take it or leave it*). Kondisi ini membawa kosekuensi terbukanya peluang tindakan sewenang-wenang dari pelaku usaha kepada konsumen. Dalam Pasal 18 ayat (1) sampai dengan ayat (4) Undang-Undang nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen mengatur pelarangan pencantuman klausula baku yang sulit dilihat dan dimengerti sehingga merugikan konsumen. Pelaku usaha wajib menyesuaikan klausula baku yang bertentangan dengan Undang-Undang ini.

3. Jenis Pengangkutan dan Pengaturannya

Menurut HMN. Purwosutjipto, jenis-jenis pengangkutan dan pengaturannya adalah :

a. Dilihat Dari Media :⁴³

⁴³ H.M.N. Purwosucipto, *Op. Cit*, hlm. 2-3.

1) Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat diatur dalam :

- a) KUHD Buku I Bab V bagian 2 dan 3 mulai Pasal 90 sampai dengan Pasal 98, bagian ini mengatur sekaligus pengangkutan darat dan perairan darat tetapi hanya khusus mengenai pengangkutan barang;
- b) Peraturan-peraturan khusus lainnya, misalnya : UU Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkotaan, UU No. 38 tahun 2009 tentang Pos.

2) Pengangkutan Laut

Pengangkutan laut diatur dalam :

- a) KUHD Buku II Bab V tentang Perjanjian Carter Kapal;
- b) KUHD Buku II Bab V-A tentang Pengangkutan Barang-barang
- c) KUHD Buku II Bab V-B tentang Pengangkutan Orang;
- d) UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
- e) Peraturan khusus lainnya.

3) Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara diatur dalam :

- a) UU Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan;
- b) Peraturan-peraturan lainnya.

4) Pengangkutan Perairan Darat

Pengangkutan perairan darat diatur dalam :

a) KUHD Buku I Bab V bagian 2 dan 3 Pasal 90 s/d Pasal

98

b) Peraturan khusus lainnya diluar KUHD.

b. Dilihat Dari Objek Yang Diangkut :

Dilihat dari objek yang diangkut pengangkutan terdiri dari pengangkutan orang dan pengangkutan barang. Perjanjian pengangkutan barang objek perjanjian adalah benda atau binatang, sedangkan dalam perjanjian pengangkutan orang yang menjadi objek perjanjian adalah orang.

Perjanjian pengangkutan barang mulai pada saat diserahkan barang itu kepada pengangkut maka penguasaan dan pengawasan atas benda-benda itu ada ditangan pengangkut.

Penguasaan dan pengawasan itu akan lebih berat lagi bila benda angkutan itu berwujud binatang.

Pengangkut baru dapat dipertanggung jawabkan bila benda-benda itu terlambat datang di tempat tujuan kurang, rusak atau musnah.

Perjanjian pengangkutan orang penyerahan kepada pengangkut tidak ada. Tugas pengangkut hanya menangkut orang sampai ditempat tujuan dengan selamat.

4. Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang

a. Pengangkut

Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.⁴⁴

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 (pemilik) barang yang diangkut sampai ke tempat tujuan dengan bertanggung jawab sepenuhnya dengan memperhitungkan biaya pengangkutan.⁴⁵

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 69 tahun 1993 tentang penyelenggaraan angkutan barang di jalan Pasal 34 perusahaan pengangkutan dengan mobil barang umum dapat dilakukan oleh :

- 1) Badan usaha milik Negara atau badan usaha milik daerah
- 2) Badan usaha milik swasta nasional
- 3) Koperasi
- 4) Perorangan warga Negara Indonesia

b. Pengirim

⁴⁴ H.M.N. Purwosucipto, *Op. Cit*, hlm. 4.

⁴⁵ Soegijatna Tjakranegara, "*Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Rineka Cipta*", Jakarta, 1995. Hlm. 74.

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan barang dari pengangkut.⁴⁶ Barang tersebut diserahkan kepada penerima yang mana alamatnya tercantum dalam surat angkutan sebagai pihak ketiga yang turut serta bertanggung jawab atas penerimaan barang sampai tempat tujuan.⁴⁷ Dalam hal ini penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan. Penerima juga adalah pihak yang memperoleh kuasa (hak) untuk menerima barang yang dikirimkan kepadanya.⁴⁸ Surat muatan barang adalah surat pengantar biasa yang ditujukan kepada pengangkut agar barang-barang yang disertakan dengan surat muatan itu disampaikan kepada penerima. Bilamana surat muatan itu sudah diterima oleh pengangkut serta barang-barangnya dan pengangkut menaruh tanda tangan beserta cap pengangkutan tetapi tergolong juga sebagai subyek hukum jabatannya dalam surat muatan itu, maka surat muatan itu sekarang merupakan tanda bukti adanya perjanjian pengangkutan.⁴⁹

⁴⁶ Abdulkadir Muhammad, Cetakan Ke IV, *Op. Cit.*, hlm. 72.

⁴⁷ Soegijatna Tjakranegara, *Op. Cit.*, hlm. 67.

⁴⁸ Abdulkadir Muhammad, Cetakan Ke III, *Op. Cit.*, hlm. 58.

⁴⁹ H.M.N Purwosutjipto, *Op. Cit.*, hlm. 31.

c. Tanggung Jawab Pengangkut dan Pengiriman Barang Melalui Darat

1. Tanggung Jawab Pengangkut

Tanggung jawab pengangkut apabila terjadi kelalaian yang dilakukan oleh karyawan, pengemudi kendaraan (pengantar barang kiriman), sehingga menimbulkan kerugian kepada pemakai jasa maka pengangkut bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul dalam peristiwa pengangkutan tersebut, sebagaimana diatur dalam Pasal 1367 KUH Perdata yang berbunyi “bahwa seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasannya”. Menurut Pasal 191 UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa “Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan”.

Kewajiban dan tanggung jawab para penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggara angkutan melalui jalan raya diatur dalam Undang-Undang

Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 193 ayat (1) menegaskan bahwa :

“Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggara angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengiriman.”

Terjadinya perjanjian pengangkutan dan tanggung jawab pengangkut melalui darat diatur dalam Pasal 90 sampai dengan 98 KUHD. Pengangkut berkewajiban menyelenggarakan pengangkutan barang mulai dari tempat pemuatan sampai ke tempat tujuan dengan selamat. Pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang yang hilang, rusak kecuali kerugian tersebut disebabkan karena keadaan memaksa, cacat pada barang itu sendiri, kesalahan atau kelalaian si pengirim atau si ekspediter dan keterlambatan sampai ke tempat tujuan karena keadaan memaksa (Pasal 92 KUHD) dalam hal ini barang tidak rusak atau musnah.

Pengusaha pengangkutan yang lalai dapat merugikan pengirim, apabila barang hilang, rusak dan terlambat sampai ke tempat tujuan menjadi tanggung jawab pihak

pengangkut. Hal ini memerlukan penyelesaian berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Hal di atas juga ditunjang dengan adanya Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Dalam Undang-Undang tersebut juga diatur tentang tanggung jawab pelaku usaha yang dalam hal ini adalah pengusaha pengangkutan yang ada pada Pasal 19 yaitu pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.

Tanggung jawab pengangkut dalam pengiriman barang diatur juga dalam :

- Pasal 1235 KUH Perdata, “ Dalam perikatan untuk memberikan sesuatu termasuk kewajiban untuk menyerahkan barang yang bersangkutan dan untuk merawatnya sebagai seorang kepala rumah tangga”.

Dalam hal ini pengangkut harus menjaga dengan baik barang yang diserahkan kepadanya.

- Pasal 1244 KUH Perdata, “ Debitur harus dihukum untuk mengganti biaya dan bunga bila ia tidak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan itu atau tidak tepatnya waktu dalam melaksanakan

perikatan itu disebabkan oleh sesuatu hal yang tidak terduga, yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya walaupun tidak ada itikad buruk kepadanya”.

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.

a. Tanggung Jawab Karena Kesalahan (*Fault Liability*)

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada penangkut. Prinsip ini diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*). Aturan khusus mengenai tanggung jawab tersebut ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.⁵⁰

⁵⁰ Abdul kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm. 37.

Menurut Pasal 193 ayat (1) UU No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggara angkutan kecuali terbukti musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggara angkutan kecuali terbukti musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim. Tanggung jawab yang dimaksud dimulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan ke tempat tujuan yang disepakati. Mengenai besaran ganti kerugian diatur dengan Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan.

Tanggung jawab pelaku usaha juga diatur dalam Pasal 19 ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yang menegaskan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.

b. Tanggung Jawab Karena Praduga (*Presumption Liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Istilah

“tidak bersalah” maksudnya 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 yang diselenggarakan oleh pengangkut.

Prinsip ini hanya dijumpai dalam Pasal 86 ayat (2) Undang-Undang Angkutan Perairan yang menyatakan, jika perusahaan angkutan perairan dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) bukan disebabkan oleh kesalahannya. Walaupun hanya terdapat pada pengangkutan perairan, bukan berarti pada pengangkutan darat dan pengangkutan udara tidak diperbolehkan. 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 dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya.”

Dengan demikian, jelas bahwa dalam hukum pengangkutan Indonesia prinsip tanggung jawab yang dianut adalah tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga. Tetapi prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan 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.⁵¹

c. Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan 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.”

⁵¹ Ibid, hlm 40-41.

Dalam perundang-undangan pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak diatur mungkin karena alasan bawa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Namun, tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak 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 harus dinyatakan dengan tegas, misalnya padadokumen pengangkutan.⁵²

2. Wanprestasi

Wanprestasi berasal dari bahasa Belanda, yang berarti prestasi buruk (bandingkan : *wanbeheer* yang berarti pengurusan buruk, *wandaad* yang berarti perbuatan buruk). Apabila si berutang (debitor) tidak melakukan apa yang dijanjikannya, maka dikatakan debitor melakukan wanprestasi. Debitor alpa atau lalai atau ingkar janji atau juga melanggar perjanjian, bila debitor melakukan atau berbuat sesuatu yang tidak boleh dilakukannya. Wanprestasi adalah keadaan dimana seseorang telah lalai untuk memenuhi kewajiban

⁵² Ibid, hlm 40-41.

yang diharuskan oleh Undang-Undang.⁵³ Wanprestasi merupakan akibat dari tidak terpenuhinya perikatan hukum. Dikatakan wanprestasi dalam perjanjian pengangkutan barang yaitu apabila dalam suatu perjanjian pihak pengangkut tidak memenuhi kewajibannya atau memenuhi kewajibannya akan tetapi tidak seperti yang diperjanjikan.

Wanprestasi ada 4 (empat) macam yaitu :⁵⁴

- Tidak memenuhi prestasi sama sekali;
- Terlambat memenuhi prestasi;
- Memenuhi prestasi tetapi tidak sempurna;
- Melakukan sesuatu yang bertentangan dengan kewajiban atau isi perikatan.

Wanprestasi (kelalaian) mempunyai akibat-akibat yang begitu penting, maka harus ditetapkan lebih dahulu apakah si berhutang melakukan wanprestasi atau lalai, dan hal itu disangkal olehnya, harus dibuktikan di muka hakim, tetapi tidak mudah untuk mengatakan bahwa seseorang lalai atau alpa, karena seringkali juga tidak dijanjikan dengan tepat kapan sesuatu pihak diwajibkan melakukan prestasi yang dijanjikan. Dalam jual beli barang misalnya tidak ditetapkan kapan barangnya harus diantar ke rumah si pembeli, atau kapan si pembeli ini harus membayar uang harga barang tadi. Dalam hal seorang meminjam uang, sering juga

⁵³ Komariah, *Op. Cit.*, hlm. 150

⁵⁴ Komariah, *Op. Cit.*, hlm. 152.

ditentukan kapan uang itu harus dikembalikan. Cara yang paling mudah untuk menetapkan seseorang melakukan suatu perbuatan, ia telah melanggar perjanjian dan ia melakukan prestasi. Bergitu pula, kalau saya memesan pakaian untuk saya pakai pada perayaan Hari Kemerdekaan, maka teranglah penjahit pakaian itu lalai, bila pada tanggal 17 agustus pakaian tersebut belum selesai.

Mengenai perjanjian untuk menyerahkan suatu barang atau untuk melakukan suatu perbuatan, jika dalam perjanjian tidak ditetapkan batas waktunya tetapi si berhutang akan dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan, pelaksanaan wanprestasi itu harus lebih dahulu ditagih. Kepada debitor itu harus diperingatkan bahwa kreditor menghendaki pelaksanaan perjanjian. Jika prestasi dapat seketika dilakkan misalnya dalam jual beli suatu barang tertentu yang sudah ditangan sipenjual, maka prestasi tadi (dalam hal itu menyerahkan dalam barang tersebut) tentunya uga dapat dituntut seketika. Apabila prestasi tidak seketika dapat dilakukan, maka si berhutang perlu diberikan waktu yang pantas. Misalnya dalam jual beli barang yang belum berada di tangan sipenjual, pembayaran kembali uang pinjaman, dan lain sebagainya.

Tentang bagaimana caranya memperingati seorang debitor, agar jika ia tidak memenuhi tegoran itu dapat dikatakan lalai, dierikan petunjuk oleh pasal 1238 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, pasal itu berbunyi sebagai berikut : “Si berutang adalah lalai, bila

ia dengan surat perintah atau dengan sebuah akta sejenis itu telah dinyatakan lalai, atau demi perikatannya sendiri jika ini menetapkan bahwa si berhutang akan harus dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan.”

Apakah yang dimaksudkan dengan surat perintah itu ? surat perintah ialah suatu peringatan resmi oleh seorang juru sita pengadilan. Perkataan akta sejenis itu sebenarnya oleh undang-undang dimaksudkan suatu peringatan tertulis.

Sekarang sudah lazim ditafsirkan suatu peringatan atau tegoran yang juga boleh dilakukan secara lisan, asal cukup tegas menyatakan desakan dari si berhutang supaya prestasi dilakukan dengan seketika atau dalam waktu yang singkat. Tentu saja, sebaiknya dilakukan secara tertulis, dan seyogianya dengan surat tercatat, agar nanti dimuka hakim tidak mudah dipungkiri oleh si berhutang.⁵⁵

Menurut Pasal 1267 KUH Perdata : “Pihak yang merasa perjanjian tidak dipenuhi, boleh memilih apakah ia, jika hal itu masih dapat dilakukan, akan dapat memaksa pihak yang lainnya untuk memenuhi perjanjian, ataukah ia akan menuntut pembatalan perjanjian itu disertai penggantian biaya, kerugian dan bunga.”

⁵⁵ Soebakti, *Op. Cit.*, hlm. 45-46.

Menurut Pasal 1267 KUH Perdata, pihak kreditor dapat menuntut si debitor yang lalai itu : pemenuhan perjanjian atau pembatalan disertai penggantian biaya, rugi, dan bunga (disingkat ganti rugi). Dengan sendirinya ia juga dapat menentukan pemenuhan perjanjian disertai ganti rugi, misalnya penggantian kerugian karena pemenuhan itu terlambat, atau kualitas barangnya kurang dan lain sebagainya. Mungkin juga ia menuntut ganti rugi saja, dalam hal ini mana ia dianggap telah melepaskan haknya untuk meminta pemenuhan maupun pembatalan, dan juga ia dapat menuntut pembatalan saja.

Sebagai kesimpulan dapat ditetapkan, bahwa kreditor dapat memilih antara tuntutan-tuntutan sebagai berikut :⁵⁶

- a. Pemenuhan perjanjian ;
- b. Pemenuhan perjanjian disertai ganti rugi ;
- c. Ganti rugi saja ;
- d. Pembatalan perjanjian ;
- e. Pembatalan disertai ganti rugi.

Perlu kiranya diperingatkan supaya jangan menganggap pemenuhan perjanjian sebagai suatu sanksi atas suatu kelalaian, sebab hal itu memang sudah dari semula menjadi kesanggupan si debitor. Suatu persoalan dalam soal kelalaian seseorang debitor,

⁵⁶ Komariah, *Op. Cit.*, hlm. 152.

ialah apakah ia setelah nyata-nyata lalai (sudah diperingatkan dan tidak dapat menepati, kewajibannya. Persoalan ini lazimnya dinamakan persoalan tentang kemungkinan bagi debitor yang lalai itu untuk membersihkan diri dari kelalaian itu.

Apabila kita menerima ajaran, bahwa hakim mempunyai kekuasaan “*discretionar*” dengan ketentuan tentang “*terme de grace*” sebagai termaktub dalam Pasal 1266 KUH Perdata, tentu saja kita harus menerima juga adanya kemungkinan untuk “membersihkan diri” tadi.⁵⁷

3. Ganti Rugi

Secara umum menurut HMN. Purwosutjipto tuntutan ganti rugi/kerugian atas kerugian yang dialami konsumen sebagai pengguna produk, baik kerugian materi, fisik dan lain-lain dapat didasarkan pada beberapa ketentuan yang secara garis besarnya ada dua kategori yaitu:

a. Tuntutan Ganti Kerugian Berdasarkan Wanprestasi

Tuntutan ganti kerugian yang didasarkan wanprestasi, maka terlebih dahulu tergugat dengan penggugat (produsen dan konsumen) terikat suatu perjanjian. Dan ganti kerugian yang diperoleh karena adanya wanprestasi merupakan tidak dipenuhinya kewajiban utama atau kewajiban tambahan yang

⁵⁷ Ibid, hlm 52-53.

berupa kewajiban atas prestasi utama atau kewajiban jaminan/garansi dalam bentuk perjanjian. Keterlambatan datangnya barang ke tempat tujuan sehingga mengakibatkan kerugian maka pengirim dapat menuntut ganti rugi kepada pengangkut atas dasar Pasal 95 KUHD yang berbunyi “Segala hak untuk mengajukan gugatan kepada pengangkut karena hilangnya barang seluruhnya atau karena terlambat penyampaiannya atau pula karena rusak, kadaluarsa setelah tenggang waktu selama satu tahun dan seterusnya.”⁵⁸ Syarat untuk penuntutan ini adalah bahwa keterlambatan datangnya barang-barang muatan itu menimbulkan kerugian bagi penerima.

Menurut Pasal 1246 KUH Perdata, ganti rugi yang dapat dibebankan pada debitor (perusahaan pengangkutan) yang melakukan wanpresasi adalah :

- 1) Kerugian yang nyata-nyata diderita oleh kreditor (pengirim) yang disebut *Dammum Emergens* ;
- 2) Keuntungan yang seharusnya diperoleh yang disebut *Lucrum Cesans*.

Kedua macam ganti kerugian tersebut diatas tercakup dalam pengertian biaya, rugi, dan bunga. Biaya adalah ongkos yang telah dikeluarkan kreditor (pengirim) dalam perjanjian. Rugi adalah

⁵⁸ H.M.N. Purwositjpto, *Op. Cit.* hlm. 43.

kerugian yang diderita oleh kreditor (pengirim) akibat adanya wanprestasi. Bunga adalah keuntungan yang seharusnya diterima oleh kreditor (pengirim) jika tidak terjadi wanprestasi.

Meskipun debitor wanprestasi namun ganti rugi yang berupa biaya, rugi dan bunga yang dibebankan kepadanya harus memenuhi syarat-syarat yang ditentukan dalam Pasal 1247 KUH Perdata.

Syarat-syarat tersebut adalah sebagai berikut :

- 1) Kerugian yang dapat diduga atau sepatutnya diduga pada waktu perjanjian;
 - 2) Kerugian yang merupakan akibat langsung dan serta merta dari pada wanprestasi.
- b. Tuntutan Ganti Kerugian Berdasarkan Perbuatan Melanggar Hukum.

Tuntutan ganti kerugian yang didasarkan perbuatan melanggar hukum tidak perlu didahului dengan perjanjian antara produsen dan konsumen, sehingga tuntutan ganti kerugian dapat dilakukan oleh setiap pihak yang dirugikan, walaupun tidak pernah terdapat hubungan perjanjian antara produsen dan konsumen. Penuntutan ganti kerugian pengirim kepada pengangkut dapat didasarkan pada Pasal 1365 KUH Perdata, dimana penerima atau penggugat harus dapat membuktikan bahwa perbuatan pengangkut telah melawan hukum.⁵⁹

⁵⁹ H.M.N Purwosutjipto, *Op. Cit.*, hlm. 44.

Ganti kerugian juga diatur dalam Pasal 7(g) UU No 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yaitu :

“Kewajiban pelaku usaha memberi kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.”



BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Dakota Cargo Kudus Jika Terjadi Kerugian Dalam Pengangkutan Barang

Sebelum penulis membahas mengenai tanggung jawab pengusaha angkutan barang kiriman melalui darat di Dakota Cargo Kudus terlebih dahulu akan dibahas mengenai gambaran umum dan sejarah perkembangan perusahaan Dakota Cargo Kudus yang berhubungan dengan pokok permasalahan.

Perusahaan Dakota Cargo Kudus didirikan oleh Purwanto sebagai Korwil Jawa Tengah pada tahun 2013 dengan nama Dakota Cargo Kudus, akta pendirian perusahaan no. 3, dan surat izin usaha pengangkutan dari Dirjen Perhubungan Darat Nomor PT.003/1/3/KW.99. Perusahaan ini bidang usaha utamanya adalah jasa angkutan barang kiriman. Sejak berdiri hingga sekarang perusahaan telah mengalami perkembangan, baik jumlah armada, sampai langkah-langkah pelayanan kepada pemakai jasa.

Pada saat pertama kali berdiri perusahaan ini hanya mempunyai 1 buah kendaraan truck box dan 1 buah kendaraan pickup box untuk melayani Wilayah Kabupaten Kudus. Jumlah karyawan yang bekerja pada perusahaan ini pada saat pertama kali berdiri berjumlah 3 (tiga) orang. Dalam perkembangannya sampai

sekarang perusahaan sedikit demin sedikit berkembang, sehingga jumlah kendaraan yang dimiliki perusahaan sekarang ini 2 (dua) buah truck box dan 2 (dua) buah pickup box. Jumlah karyawan yang dimiliki sekarang ini berjumlah 12 (dua belas) orang.

Menurut Direktur perusahaan ini, perusahaan terus mengadakan perbaikan-perbaikan, baik perbaikan terhadap manajemen perusahaan maupun perbaikan terhadap kendaraan yang sudah ada. Hal ini tercermin dari rencana perusahaan untuk peremajaan terhadap kendaraan yang dimiliki yaitu dengan mengadakan pergantian dan penambahan fasilitas yang lebih lengkap, disamping usaha untuk menambah jumlah armadanya. Hal ini perlu dilakukan guna mendorong perusahaan untuk dapat bersaing dengan perusahaan-perusahaan lain.⁶⁰

Perusahaan Dakota Cargo Kudus sekarang sudah bekerja sama dengan perusahaan penerbangan sehingga sekarang tidak hanya melayani wilayah dalam negeri saja tetapi juga luar negeri. Penulis dalam hal ini hanya membahas tentang pengangkutan barang kiriman melalui darat saja dan tidak membahas pengangkutan melalui udara.

Kewajiban dan tanggung jawab dalam KUH Perdata pada umumnya selalu terdapat dua atau lebih pihak yang saling berhubungan satu dengan lainnya, dimana masing-masing pihak

⁶⁰ Purwanto, Korwil DAKOTA CARGO Kudus, Wawancara Pribadi Tanggal 28 Oktober 2016, Kudus.

mempunyai hak dan kewajiban. Demikian juga dalam hal perbuatan yang bersifat melawan hukum yang dilakukan pihak perusahaan angkutan maka terdapat dua atau lebih pihak yang saling berhubungan, yaitu pihak yang melakukan perbuatan dengan pihak yang dirugikan.

Selanjutnya Purwanto menuturkan didalam pelaksanaan tanggung jawab pengusaha pengangkutan darat di Dakota Cargo Kudus terhadap pengirim barang, pihak perusahaan angkutan mengadakan suatu persiapan dan sarana di dalam proses penyelenggaraan pengangkutan terhadap pemakai jasa (pengirim barang), sehingga yang diharapkan dari perusahaan angkutan barang kiriman melalui darat di Dakota Cargo Kudus dapat menciptakan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada pemakai jasa angkutan.

Persiapan dan sarana yang dilakukan Dakota Cargo Kudus terhadap pelaksanaan pengangkutan meliputi :

1. Ketertiban

Ketertiban yang dimaksud yaitu dalam kegiatan pelaksanaan pengangkutan barang kiriman dapat tercipta suatu ketertiban dalam barang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan yang ditentukan. Berdasarkan hasil survey wawancara dengan karyawan Dakota Cargo Kudus pelaksanaan persiapan dilakukan oleh karyawan dengan mengecek barang yang akan dikirimkan sesuai dengan yang tertera dalam resi, bukan

merupakan barang berbahaya, barang sudah dikemas dengan baik dan penempatan barang dalam kendaraan diatur dengan baik.⁶¹

2. Kendaraan yang cukup

Alat pengangkut berupa truck box dan pickup box yang telah dimiliki Dakota Cargo Kudus dalam proses pengangkutan barang untuk melayani pengiriman ke berbagai wilayah di Indonesia.

3. Kondisi kendaraan yang baik

Kendaraan yang akan digunakan untuk penyelenggaraan pengangkutan dalam kondisi yang baik dan diadakan pengecekan sebelum dilakukannya pemberangkatan ke tempat tujuan atau disebut dengan karyawan Dakota Cargo Kudus, pengecekan kendaraan dilakukan oleh karyawan Dakota Cargo Kudus sebelum kendaraan berangkat ke tempat tujuan.⁶²

4. Service atau pelayanan yang baik

Khususnya petugas pengantar barang kiriman dalam perjalanan tugas pelayanan yang diberikan kepada pemakai jasa disamping pelayanan yang baik petugas diwajibkan mengikuti

⁶¹ Responden A, Karyawan DAKOTA CARGO Kudus, Wawancara Pribadi Tanggal 28 Oktober 2016, Kudus.

⁶² Responden B, Karyawan DAKOTA CARGO Kudus, Wawancara Pribadi tanggal 28 Oktober 2016, Kudus.

peraturan-peraturan dari perusahaan itu sendiri dan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan lalu lintas.

5. Penjagaan keamanan

Dengan adanya petugas pengawas dan petugas pengontrol dari perusahaan angkutan diupayakan di dalam pelaksanaan pengangkutan tercipta kedisiplinan pelaksanaan kerja atau operasi armada.⁶³

Dengan upaya tersebut diharapkan di dalam kegiatan pengangkutan barang kiriman di Dakota Cargo Kudus dapat terwujudnya kelancaran dan ketertiban dalam operasional, dalam hal ini menyangkut :

- 1) Pengaturan waktu jam pemberangkatan;
- 2) Pengecekan dan pengaturan barang yang tertib dan tidak melampaui kapasitas kendaraan;
- 3) Pengecekan surat-surat operasional kendaraan angkutan;
- 4) Pengurusan perizinan kendaraan;
- 5) Penyajian harga tarif angkutan.

Dalam penyajian daftar tariff angkutan tidak ada peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang besarnya biaya pengangkutan. Dilihat dari perjanjian pengangkutan biaya pengangkutan adalah kontra prestasi terhadap penyelenggaraan

⁶³ Purwanto, Korwil DAKOTA CARGO Kudus, Wawancara Pribadi Tanggal 28 Oktober 2016, Kudus.

pengangkutan yang dibayar oleh pengirim atau penerima atau penumpang kepada pengangkut sehingga harga ditentukan sendiri oleh perusahaan pengangkutan sesuai dengan jumlah dan berat barang yang dikirim dan resiko yang ditanggung oleh perusahaan pengangkutan. Penentuan harga juga mempertimbangkan kepantasan sehingga perusahaan dapat bersaing dengan perusahaan lain.

Persiapan dan sarana yang telah disebutkan di atas merupakan langkah awal yang merupakan tanggung jawab pengusaha angkutan darat terhadap pelaksanaan pengangkutan angkutan barang kiriman di Dakota Cargo Kudus.

Dalam pelaksanaan tanggung jawab yang diwujudkan dengan adanya persiapan dan pemberian sarana dan prasarana maka Dakota Cargo Kudus sudah mempunyai itikad baik dalam rangka melakukan pertanggung jawaban pengangkutan barang.

Setelah dilakukannya persiapan di atas maka hal lain yang dilakukan oleh pengusaha pengangkutan dengan memberikan jaminan pada pengguna jasa pengangkutan bahwa, apabila terjadi kesalahan dari pihak pengangkut maka pihak pengangkut (perusahaan) akan melakukan ganti rugi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pihak perusahaan pengangkutan yang melakukan perbuatan melawan hukum mempunyai kewajiban untuk membayar ganti kerugian yang timbul akibat dari perbuatan tersebut, sedangkan pihak yang dirugikan berhak untuk menggugat ganti kerugian dari pihak yang melakukan perbuatan tersebut. Sepertinya halnya dalam peristiwa pengangkutan apabila terjadi kelalaian yang dilakukan oleh karyawan, pengemudi kendaraan (pengantar barang kiriman), sehingga menimbulkan kerugian kepada pemakai jasa maka perusahaan juga bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul dalam peristiwa pengangkutan tersebut, sebagaimana diatur dalam Pasal 1367 KUH Perdata yang berbunyi “bahwa seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada dibawah pengawasannya”. Di dalam Pasal 191 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga disebutkan bahwa “Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan”.

Pengusaha angkutan barang kiriman Dakota Cargo Kudus bertanggung jawab terhadap kerugian yang terjadi akibat perbuatan yang dilakukan oleh karyawan, pengemudi kendaraan (pengantar

barang kiriman) Dakota Cargo Kudus dalam melaksanakan pengangkutan yang karena kelalaiannya merugikan pihak pengirim (pemakai jasa).

Pelaksanaan tanggung jawab pengusaha angkutan barang kiriman Dakota Cargo Kudus, diketahui bahwa hukum positif Indonesia membatasi otonomi pihak-pihak dalam mengadakan perjanjian pengangkutan, karena merupakan sesuatu yang jelas bahwa pengangkutan merupakan suatu kepentingan umum baik bagi masyarakat, Negara dan perusahaan angkutan sendiri.

Oleh karena itu, peraturan perundang-undangan dan peraturan lain berusaha untuk berbuat, mencampuri dan mengatur pembatasan tanggung jawab para pengusaha angkutan atau para pengangkut.

Peraturan pembatasan tanggung jawab pengusaha atau para pengangkut dapat dilihat dengan adanya berbagai peraturan yang diadakan pemerintah guna tetap menjamin kepentingan umum termaksud. Demikian juga kewajiban dan tanggung jawab pengusaha angkutan barang kiriman Dakota Cargo Kudus dibatasi seperti dalam Pasal 193 dan 194 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 193 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan :

Ayat (1) : Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian

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. Dengan demikian sudah sepatutnya apabila kepada pengusaha angkutan dibebankan tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang diderita setiap penumpang atau pengirim barang, yang ditimbulkan tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang diderita setiap penumpang atau pengirim barang, yang ditimbulkan karena pelaksanaan pengangkutan yang dilakukannya. Disamping hal tersebut ketentuan ini dimaksudkan pula agar pengusaha angkutan benar-benar dapat menyadari besarnya tanggung jawab yang dipikulnya.

Ayat (2) : Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan yang nyata-nyata dialami.

Tidak termasuk dalam pengertian kerugian yang secara nyata diderita antara lain :

- a. Keuntungan yang diharapkan akan diperoleh
- b. Kekurangan nyamanan yang diakibatkan karena kondisi jalan
- c. Biaya atas pelayanan yang sudah dinikmati.

Ayat (3) : Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang di angkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati.

Ayat (4) : Perusahaan angkutan umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang.

Pasal 194 UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan :

Ayat (1) : perusahaan angkutan umum tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan perusahaan angkutan umum;

Ayat (2) : Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian pihak ketiga kepada perusahaan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat

(1) disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari dihitung mulai tanggal terjadinya kerugian.

Tanggung jawab pengusaha pengangkutan Dakota Cargo Kudus terhadap pengiriman barang diatur dalam :

1. Pasal 1235 KUH Perdata, “Dalam perikatan untuk memberikan sesuatu termaktub kewajiban untuk menyerahkan barang yang bersangkutan dan untuk merawatnya sebagai seorang kepala rumah tangga”. Dalam hal ini pengangkut harus menjaga dengan baik barang yang diserahkan kepadanya.
2. Pasal 1244 KUH Perdata. “Debitur harus dihukum untuk mengganti biaya dan bunga bila ia tidak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan itu atau tidak tepatnya waktu dalam melaksanakan perikatan itu disebabkan oleh sesuatu hal yang tidak terduga, yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya walaupun tidak ada itikad buruk kepadanya”.

Dalam pengangkutan darat pada umumnya pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul karena :

1. Keadaan memaksa (*overmacht*);
2. Cacat pada barang itu sendiri;
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim atau ekspediter;

4. Keterlambatan tibanya barang ditempat tujuan karena keadaan memaksa (Pasal 92 KUHD). Dalam hal ini keterlambatan ini berarti barang tidak rusak atau tidak musnah.

Berdasarkan hasil penelitian perjanjian pengangkutan barang kiriman pada Dakota Cargo Kudus merupakan perjanjian baku sehingga bentung tanggung jawab Dakota Cargo Kudus apabila terjadi kerugian dalam pengiriman barang adalah sesuai dengan yang tercantum dalam resi pengiriman barang. Dalam perjanjian pengangkutan barang kiriman pada Dakota Cargo Kudus terdapat klausula baku yang dibuat oleh pihak pengangkut dimana dijelaskan dalam Pasal 1 Ayat (10) UU Nomor 8 tahun 1999 bahwa “klausula baku adalah setiap aturan atau ketentuan dan syarat-syarat yang telah dipersiapkan dan diterapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha yang dituangkan dalam suatu dokumen dan atau secara sepihak oleh pelaku usaha yang dituangkan dalam suatu dokumen dan atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumen”. Apabila pengirim menerima isi perjanjian tersebut maka ia menandatangani perjanjian tersebut, tetapi apabila ia menolak maka perjanjian itu dianggap tidak ada. Dalam prakteknya seringkali pengirim yang membutuhkan jasa hanya menandatangani perjanjian tanpa membaca isinya. Akan tetapi isi perjanjian baru dipersoalkan pada

saat perusahaan pengangkutan tidak mampu melaksanakan perstasinya.

Berdasarkan uraian diatas terlihat bahwa pada perjanjian pengangkutan barang kiriman pada Dakota Cargo Kudus merupakan perjanjian standar (baku), sehingga konsumen/pihak pengirim barang berada pada posisi yang kurang menguntungkan atau menolah (*take it or leave it*). Kondisi ini membawa konsekuensi terbukannya peluang tindakan sewenang-wenang dari pelaku usaha kepada konsumen. Dalam Pasal 18 ayat 1 sampai dengan Ayat (4) UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen mengatur pelarangan pencantuman klausula baku yang sulit dilihat dan dimengerti sehingga merugikan konsumen. Pelaku usaha wajib menyesuaikan klausula baku yang bertentangan dengan Undang-Undang ini.

Berdasarkan hasil survey beberapa pengirim barang hanya menandatangani resi pengirim dan hanya sekilas membaca isi perjanjian dalam resi pengiriman karena tulisan dalam perjanjian yang kecil sehingga pengirim merasa malas untuk membacanya. Keadaan ini membuat konsumen tidak tahu apa yang menjadi haknya sehingga bertentangan dengan pasal 18 ayat (2) dan (4) UU nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Berdasarkan peraturan-peraturan diatas untuk pengiriman barang yang diterbitkan oleh perusahaan angkutan ini dalam bentuk resi tertera rincian sebagai berikut :

1. Jenis titipan;
2. Jumlah titipan dan berat;
3. Isi menurut pengakuan;
4. Nama dan alamat penerima;
5. Nama dan alamat pengirim;
6. Biaya kirim dan biaya tambahan;
7. Tanggal pembuatan surat muatan;
8. Tanda tangan pengirim, penerima dan petugas;
9. Nomor resi pengiriman.

Resi yang telah diterbitkan oleh Dakota Cargo Kudus memuat beberapa ketentuan meliputi :

1. Pengirim dilarang memasukkan ke dalam titipan barang-barang yang termasuk namun tidak terbatas pada :
 - a. Barang berbahaya yang mudah meledah atau terbakar, obat-obatan terlarang, barang-barang yang menurut pihak berwajib dilarang diproduksi dan diedarkan, emas, perak, uang tunai, abu, cyaride, platinum, batu atau metal berharga, cek tunai, bilyet giro, *money order* atau

traveller's cek, barang antic, binatang atau tanaman hidup, jam tangan dan perhiasan;

- b. Barang-barang lain yang melebihi *declare value* dan barang-barang lain yang ditetapkan berdasarkan kebijaksanaan Dakota Cargo.

2. Pengirim wajib memberikan informasi yang lengkap dan benar kepada Dakota Cargo tentang isi titipan yang dinyatakan pada saat pengiriman dan Dakota Cargo akan mengisi sesuai dengan pernyataan pengirim. Dakota Cargo berhak namun tidak memiliki kewajiban untuk membuka dan/atau memeriksa kiriman tersebut untuk mencocokkan kebenarannya. Apabila pada saat dibuka ternyata tidak sesuai dengan isi, maka Dakota Cargo berhak menolak untuk menerima dan mengangkat titipan tersebut, namun Dakota Cargo berhak menahan dan melaporkannya kepada pihak berwajib apabila kiriman tersebut diduga akan membahayakan keselamatan umum. Apabila di kemudian hari pernyataan tersebut tidak sesuai dengan isi titipan yang berakibat pada adanya akibat hukum bagi Dakota Cargo baik secara perdata maupun pidana, pengirim, penerima dan pihak ketiga berkewajiban untuk membebaskan Dakota Cargo dari segala akibat hukum tersebut, namun apabila Dakota Cargo diputus bersalah oleh pengadilan karena hal

tersebut, pengirim berkewajiban untuk menanggung putusan tersebut beserta biaya-biaya yang dikeluarkan Dakota Cargo, dan Dakota Cargo berhak untuk melakukan tindakan hukum baik secara perdata maupun pidana kepada pengirim.

3. Dakota Cargo berhak untuk melakukan pembulatan keatas terhadap berat dalam satuan Kilo gram dan biaya kirim dalam nilai ratusan rupiah.

4. Dakota Cargo tidak bertanggung jawab atas hal-hal :

- a. Semua kerusakan dan resiko teknis pada mesin maupun barang elektronik yang terjadi selama pengangkutan, yang menyebabkan tidak berfungsi atau berubah fungsinya;
- b. Kebocoran pada barang cair, kerusakan pada barang pecah belah dan kerusakan-kerusakan lain karena sifat barang tersebut;
- c. Penahanan dan penyitaan serta pemusnahan titipan oleh pejabat yang berwenang;
- d. Kerusakan, keterlambatan ataupun kehilangan karena keadaan memaksa (*force majeure*) karena bencana alam, keadaan darurat, atau hal lain di luar kemampuan manusia.

5. Dakota Cargo tanpa pemberitahuan dan persetujuan terlebih dahulu dari pengirim berhak untuk menggunakan sarana

transportasi lainnya dalam melaksanakan pengiriman dan pengirim terikat pada aturan dan ketentuan yang mengikat Dakota Cargo dengan pemilik sarana transportasi.

6. Dakota Cargo dibebaskan dari segala tanggung jawab semenjak diterimanya titipan dan ditandatangani BTTKB oleh siapapun di alamat penerima serta tidak ada keluhan/klaim atas kiriman tersebut pada saat itu, kecuali ada kesepakatan lain sebelumnya antara pengirim dengan Dakota Cargo.

7. - Dakota Cargo tidak berkewajiban untuk memberitahukan kepada pengirim mengenai diterimanya barang oleh si penerima;

- Dakota Cargo tidak melayani serta tidak bertanggung jawab terhadap tuntutan dalam bentuk apapun atas diterimanya,

kehilangan, kerusakan atau kekurangan

suatu titipan setelah 15 (lima belas) hari kerja terhitung sejak estimasi waktu penyampaian.

8. Dakota Cargo bertanggung jawab terhadap titipan dan titipan berharga (*special item*) sepanjang pengakuan dan isi barang sesuai dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Bilamana terjadi kehilangan, kerusakan atau kekurangan atas titipan yang tidak diasuransikan, penggantian maksimum sebesar 10 (sepuluh) kali biaya pengiriman untuk titipan yang hilang dan kurang saja;
 - b. Untuk titipan yang nilai barangnya melebihi 10 (sepuluh) kali biaya pengiriman dan memiliki nilai subjektif bagi pengirim, wajib diasuransikan yang pembayaran preminya dibayar oleh pengirim kepada Asuransi Jasa Titipan. Penggantian kerugian diselesaikan sesuai dengan Polis Kontrak Asuransi Jasa Titipan.
9. Dakota Cargo tidak memiliki tanggung jawab apapun selain apa yang dikemukakan dalam point 8 diatas, termasuk segala bentuk kerugian apapun berupa kerugian materiil, imateriil, dan kehilangan kesempatan memperoleh keuntungan yang diderita oleh pengirim maupun penerima sebagai akibat keterlambatan, kekurangan, kerusakan atau kehilangan barang.
10. Pengajuan penyelesaian klaim dilakukan oleh pengirim secara tertulis ditempat transaksi pengirim dilakukan dengan syarat menyerahkan dokumen-dokumen asli berupa :
- a. Identitas pengirim yang masih berlaku;
 - b. BTTKB (Bukti Tanda Terima Kiriman Barang) dan resi pengiriman barang;

- c. Apabila diasuransikan harus disertakan dengan Surat Penutupan Asuransi Pengiriman Barang.

Dokumen-dokumen tersebut dicocokkan dengan dokumen Dakota Cargo, apabila ada perbedaan maka Dakota Cargo akan memutuskan berdasarkan dokumen yang apa adanya.

Ketentuan-ketentuan tersebut merupakan perjanjian yang merupakan ketentuan kewajiban dan hak yang telah pengirim dan pengangkut sepakati. Kewajiban dan hak ini ada yang pokok dan ada yang pelengkap. Kewajiban dan hak yang pokok berkenaan dengan pemutusan atau pembatalan perjanjian, sedangkan kewajiban dan hak pelengkap berkenaan dengan ganti kerugian.

Dalam perjanjian pengangkutan, kewajiban pokok dari pengirim ialah membayar biaya pengangkutan yang telah disepakati dengan pihak Dakota Cargo Kudus, sebagai imbalan haknya atas penyelenggaraan pengangkutan barangnya sampai ke tempat tujuan. Biaya pengangkutan menjadi kewajiban pokok penerima dan ia berhak untuk menerima penyerahan barang dari pengangkut.

Disamping

kewajiban pokok tersebut ada juga kewajiban pelengkap, perbedaannya terletak pada akibat hukum jika kewajiban itu tidak dipenuhi.

Kewajiban pelengkap dalam perjanjian pengangkutan adalah biaya ganti kerugian apabila terjadi kerusakan dalam pengiriman barang

maka biaya ganti kerugian akan diberikan oleh perusahaan pengangkut setelah pengangkutan selesai dilaksanakan.

Ketentuan dalam perjanjian yang terdapat dalam resi yang ditandatangani oleh pengirim, terdapat pasal yang bertentangan dengan UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni pada Pasal 7 (b) yaitu “Dakota Cargo tidak melayani serta tidak bertanggung jawab terhadap tuntutan dalam bentuk apapun atas diterimannya, kehilangan, kerusakan atau kekurangan suatu titipan setelah 15 (lima belas) hari kerja terhitung sejak estimasi waktu penyampaian”, padahal dalam Pasal 194 UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa “Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian pihak ketiga kepada perusahaan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) disampaikan selamba-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian”.

B. Penyelesaian Dakota Cargo Kudus Dalam Pelaksanaan Ganti Kerugian dan Usaha-Usaha untuk Menghadapinya.

Dalam pelaksanaan tanggung jawab pengusaha pengangkutan Dakota Cargo Kudus tentu tidak terlepas adanya hambatan-hambatan yang menyebabkan pihak lain mengalami kerugian. Hambatan-hambatan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Apabila pihak pengirim barang dalam melakukan transaksi tidak memberitahukan yang sebenarnya tentang isi dari barang kiriman tersebut. Misalnya pengirim mengaku barang yang dikirim adalah makanan ternyata isi sebenarnya adalah barang elektronik (*handphone*).⁶⁴

Cara penyelesaiannya :

Berdasarkan hasil survey, karyawan Dakota Cargo menanyakan secara detail isi kiriman dan meneliti isi kiriman di depan pengirim. Apabila pengirim keberatan barang kirimannya diperiksa maka karyawan memberikan keterangan sesuai dengan ketentuan yang terdapat pada tanda bukti pembayarann bahwa apabila terjadi kerugian atas pengiriman barang maka pihak Dakota Cargo hanya mengganti kerugian yang nilainya sesuai dengan keterangan yang diberikan pada saat transaksi.⁶⁵

2. Apabila terjadi kehilangan/kerusakan barang karena kesalahan pengangkut tetapi pihak pengirim tidak bisa menunjukkan resi/bukti pembayaran pengiriman barang.

Cara menyelesaikannya :

Berdasarkan hasil survey kepada karyawan, pihak perusahaan meminta identitas yang sah pengirim, alamat tujuan dan

⁶⁴ Purwanto, Korwil DAKOTA CARGO Kudus, Wawancara Pribadi Tanggal 28 Oktober 2016, Kudus.

⁶⁵ Responden A, Karyawan DAKOTA CARGO Kudus, Wawancara Pribadi tanggal 28 Oktober 2016. Kudus

tanggal transaksi pengiriman barang, kemudian perusahaan mencocokkan data yang ada dalam perusahaan pada waktu tanggal pengiriman, apabila terbukti terdapat kecocokan data pengiriman maka pengirim mendapatkan ganti rugi tetapi apabila tidak terdapat kecocokan data maka pengirim tidak mendapatkan ganti rugi.⁶⁶

Berdasarkan hasil survey kepada pengirim yang mengalami kehilangan barang, pengirim mendapatkan ganti kerugian karena data yang dimiliki cocok/sesuai dengan data yang terdapat dalam perusahaan.⁶⁷

3. Apabila pengirim tidak mau mengasuransikan barang yang dikirimnya padahal barang tersebut merupakan barang berharga yang wajib diasuransikan.

Cara menyelesaikannya :

Karyawan Dakota Cargo pada saat transaksi dilaksanakan menjelaskan kepada pengirim bahwa kepada pengirim barang yang tidak mau mengasuransikan barang yang dikirimnya padahal barang tersebut berharga (memiliki nilai ekonomis lebih dari 10 kali ongkos kirim) maka apabila terjadi

⁶⁶ Responden B, Karyawan Dakota Cargo Kudus, Wawancara Pribadi tanggal 29 Oktober 2016. Kudus

⁶⁷ Responden Z, Pengguna Jasa Dakota Cargo Kudus (Pengirim Barang), Wawancara pribadi tanggal 1 Oktober 2016. Kudus.

kehilangan.kerusakan barang DAKOTA CARGO hanya mengganti sebesar 10 kali ongkos kirim.⁶⁸

Berdasarkan hasil survey kepada pengirim yang mengalami kerugian kehilangan barang, yang tidak mau mengasuransikan barangkirimannya padahal barang tersebut berharga (memiliki nilai ekonomis lebih dari 10 kali ongkos kirim), pengirim hanya mendapatkan ganti kerugian sebesar 10 kali ongkos kirim.⁶⁹

4. Apabila terjadi kesalahan dalam pengiriman barang pengirim tidak mengetahui ketentuan yang terdapat dalam resi pengiriman dan merasa tidak membuat perjanjian yang tercantum dalam resi pengiriman barang.

Cara menyelesaikannya :

Pengirim barang hendaknya lebih berhati-hati pada saat transaksi pengiriman barang dilaksanakan, sebelum menandatangani resi pengiriman, pengirim membaca dengan teliti isi perjanjian yang terdapat dalam resi pengiriman barang, menanyakan isi perjanjian yang tidak dimengerti, menanyakan besarnya ganti kerugian yang diterima jika terjadi kerusakan, kehilangan, dan keterlambatan dalam pengiriman barang yang dilakukan oleh engangkut sehingga pengirim tidak dirugikan.

Dan dari pihak pengangkut berkewajiban menjelaskan secara

⁶⁸ Responden A, Karyawan Dakota Cargo Kudus, Wawancara Pribadi tanggal 29 Oktober 2016,

⁶⁹ Responden Y, Pengguna Jasa Dakota Cargo Kudus (Pengirim Barang), Wawancara pribadi tanggal 1 Oktober 2016. Kudus.

detail isi dari perjanjian pengangkutan barang yang terdapat dalam resi pengiriman barang.

Berdasarkan hasil survey sebagian besar pengirim tidak membaca isi resi pengiriman barang pada waktu transaksi dilaksanakan karena mengakibatkan isi dari perjanjian pengangkutan yang terdapat dalam resi pengiriman barang sehingga pengirim langsung menandatangani resi pengiriman barang. Pengirim juga enggan untuk membaca isi resi pengiriman barang karena tulisan yang terteta dalam resi pengiriman barang tersebut menggunakan huruf kecil sehingga sulit terbaca dan apabila terjadi kerugian dalam pengiriman barang pengirim merasa tidak pernah melakukan kesepakatan.⁷⁰

Seperti yang tercantum dalam Pasal 4 huruf (b) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen mengatakan bahwa :

“hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa”.

⁷⁰ Responden Z, Pengguna Jasa Dakota Cargo Kudus (Pengirim Barang, Wawancara peribadi tanggal 1 Oktober 2016. Kudus.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil peneltitan dan pembahasan yang dilakukan dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Tanggung jawab pengusaha pengangkutan jika terjadi kerugian atas pengiriman di Dakota Cargo Kudus yaitu dengan perjanjian baku sehingga bentuk tanggung jawab Dakota Carga Kudus jika terjadi kerugian terhadap pengiriman barang terdapat dalam resi pengiriman barang yaitu apabila terjadi kerugian dari pihak pengirim/konsumen dalam pengiriman barang maka bentuk tanggung jawab dari Dakota Cargo Kudus sesuai yang tercantum dalam resi pengiriman barang yang dikeluarkan oleh Dakota Cargo Kudus. Namun ganti kerugian yang diberikan oleh Dakota Cargo Kudus tidak sesuai dengan nilai barang yang dikirimkan dengan menggunakan jasa tersebut.

2. Penyelesaian terhadap kerugian barang milik pengirim di Dakota Cargo Kudus:

Menurut Undang-Undang Perlindungan Konsumen dalam pasal 45 ayat (2) mengatakan bahwa penyelesaian sengketa konsumen dapat dibagi tiga yaitu:

- a. Penyelesaian damai oleh para pihak yang bersengketa (pelaku usaha dan konsumen) tanpa melibatkan pengadilan atau pihak ketiga yang netral. Mengacu pada kasus yang diangkat dimana pihak Dakota Cargo dan Pengirim melakukan musyawarah atau mediasi untuk mendapatkan penyelesaian ganti rugi hingga tidak ada pihak yang diberatkan atau dirugikan.
- b. Penyelesaian melalui pengadilan. Penyelesaian sengketa konsumen melalui pengadilan mengacu kepada ketentuan-ketentuan peradilan umum yang berlaku. Apabila terjadi perselisihan yang akan dibawa ke peradilan umum maka yang menjadi alat bukti yang kuat adalah resi pengiriman sesuai dengan penjelasan kasus diatas dikarenakan resi pengiriman tersebut suatu bentuk perjanjian antara pihak Dakota Cargo dan pengirim.
- c. Penyelesaian di luar pengadilan melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK).

B. Saran

1. Ditujukan kepada Dakota Cargo Kudus hendaknya dalam pembuatan perjanjian pengangkutan yang terdapat dalam resi, isi perjanjian disesuaikan dengan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Isi perjanjian yang terdapat dalam resi pengiriman hurufnya dibuat lebih besar sehingga pengirim lebih mudah membaca dan mengerti. Kebijakan untuk ganti kerugian barang yang terlambat sampai tujuan hendaknya dibuat tertulis sehingga konsumen mengerti. Untuk mengatasi hambatan-hambatan dalam pelaksanaan ganti kerugian Dakota Cargo Kudus berhati-hati dalam pekerjaannya, menanyakan secara detail isi kiriman agar tidak terjadi kelasahan, menjelaskan kepada pengirim perbedaan ongkos kirim dan bentuk ganti kerugian yang akan diberikan jika menggunakan asuransi dan tidak menggunakan asuransi.
2. Ditujukan kepada pengirim barang hendaknya lebih berhati-hati pada saat transaksi pengiriman barang dilaksanakan, sebelum menandatangani resi pengiriman, pengirim membaca dengan teliti isi perjanjian yang terdapat dalam resi pengiriman barang, menanyakan isi

perjanjian yang tidak dimengerti, menanyakan besarnya ganti kerugian yang diterima jika terjadi kerusakan, kehilangan, dan keterlambatan dalam pengiriman barang yang dilakukan oleh pengangkut sehingga pengirim tidak dirugikan.



DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- _____, *Hukum Pengangkutan Niaga, Cetakan Ke IV*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008.
- Ahmad Ihsan, *Hukum Dagang, Lembaga Peserikatan, Surat-Surat Berharga, Aturan-Aturan Angkutan*, Pradyna, Paramita, Jakarta, 1986.
- Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, *Metodologi Penelitian*, Bumi Aksara, Jakarta, 2001.
- H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, 3 Hukum Pengangkutan, Djambatan, Jakarta, 2003.
- _____, *Hukum Pengangkutan Darat*, Komariah, *Hukum Perdata*, UMM Press, Malang, 2005.
- Mariam Darus Badruzaman, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Buku III, Tentang Perikatan dan Penjelasannya*, Alumi, Bandung, 1996.
- Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang*, FH UII Press, Yogyakarta, 2006.
- Ronny Hanitiyo, *Metodologi Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1983.
- R. Soekadono, *Hukum Dagang Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 1982.
- R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, Indonesia, Jakarta, 1990.
- Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Bina Cipta, Bandung, 1979.

Sri Rejeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*,
Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 1982.

Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta, 1979.

Soebekti, *Aneka Perjanjian*, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 1998.

Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan barang dan Penumpang*,
Rineka Cipta, Jakarta, 1995.

Soejorno Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1986.

Soetrisno Hadi, *Metodologi Research*, Andi Offset, Jakarta, 1995.

Wiryo Projodikoro, *Hukum Perdata tentang Persetujuan Tertentu*, Penerbit
Sumur, Bandung, 1981.

