

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Republik Indonesia adalah sebuah Negara Hukum. Dalam pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 pada Pasal 1 Ayat (3), mengatur bahwa “Indonesia adalah Negara Hukum”. Artinya, semua tindakan harus dilakukan berdasarkan hukum yang berlaku dan perbuatan tersebut dapat dipertanggungjawabkan pula. Hukum adalah aturan dan baru ada karena adanya masyarakat yang terorganisasikan, sehingga hukum itu adalah aturan yang dibuat oleh mereka yang memang ditugaskan untuk membuatnya meskipun dalam bentuknya yang masih sangat sederhana.¹

Tujuan hukum adalah agar terciptanya keteraturan dan ketertiban dalam kehidupan bermasyarakat. Konsep negara hukum yang dianut Indonesia tidak dapat dipisahkan dari nilai-nilai moral pancasila, sebab pancasila merupakan roh dan negara sebagai badannya. Kita mengetahui bahwasanya Indonesia merupakan negara yang berkembang, baik didalam dunia usaha bisnis. Yang dimana ekspansi dunia bisnisnya telah menembus batas ruang, waktu dan teritorial suatu negara. Para pelaku usaha selalu mencari terobosan terbaru dalam mengembangkan usahanya, akibatnya muncul berbagai bentuk format bisnis yang kemudian akan membawa suatu konsekuensi logis terhadap dunia hukum.

Hukum pada dasarnya berfungsi untuk melindungi kepentingan manusia. Dalam setiap hubungan hukum, termasuk perjanjian harus ada keseimbangan antara para pihak supaya tidak terjadi konflik kepentingan. Namun dalam realitasnya tidak selalu demikian. Selalu terdapat kemungkinan salah satu pihak

¹Peter Mahmud Marzuki, 2008, *Pengantar Ilmu Hukum*, Prenada Media Group, Jakarta, hal.41-43.

mempunyai posisi yang lebih kuat. Maka dari itu pranata hukum yang memadai diperlukan untuk mengatur suatu bisnis sehingga tercipta kepastian dan perlindungan hukum bagi para pihak yang terlibat dalam bisnis tersebut.

Seiring dengan perkembangan waktu dan perkembangan dunia bisnis yang begitu pesat di negara –negara maju mau pun negara berkembang terkhususnya di negara Indonesia banyak nya para pembisnis membuka sebuah perusahaan terkhusus perusahaan yang bergerak dibidang jasa angkutan terhadap barang niaga melalui darat. Yang dimana Perusahaan adalah istilah ekonomi yang dipakai dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan perundangan-undangan diluar Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Tetapi dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang sendiri tidak dijelaskan pengertian resmi dari istilah perusahaan itu. Dalam Pasal 1 huruf (b) Undang-undang No.3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan, bahwa perusahaan adalah “Setiap bentuk usaha yang menjalankan setiap jenis usaha yang bersifat tetap dan terus-menerus dan didirikan, bekerja, serta berkedudukan dalam wilayah negara Indonesia untuk tujuan memperoleh keuntungan atau laba”. Menurut Molengraaff perusahaan adalah keseluruhan perbuatan yang dilakukan secara terus-menerus, untuk memperoleh penghasilan, bertindak keluar, dengan cara memperdagangkan, menyerahkan atau mengadakan perjanjian-perjanjian perdagangan.

Hubungan bisnis dalam pelaksanaannya di dasarkan pada suatu perjanjian atau kontrak yang dibuat oleh para pihak untuk saling mengikatkan diri. Dalam dunia usaha, perjanjian adalah suatu hal yang sangat penting karena menyangkut bidang usaha yang digeluti. Dalam ketentuan Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum

Perdata menyebutkan “Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih lainnya. Adapun diatur mengenai unsur-unsur perjanjian yaitu sebagai berikut adanya perbuatan hukum, persesuaian pernyataan kehendak dari beberapa orang, serta persesuaian kehendak harus dipublikasikan/dinyatakan.

Secara etimologis, transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain; dan *por-tare* berarti mengangkut atau membawa. Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain lainnya. Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya, dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas dalam kehidupan sehari-hari.²

Transportasi pengangkutan barang dan penumpang yang ada di Indonesia meliputi darat, laut dan udara. Hal ini dikarenakan geografis Indonesia terdiri atas beribu pulau baik yang besar, sedang maupun kecil. Jadi untuk urusan angkutan barang di dalam negeri saja ketiga jalur lalu lintas transportasi tersebut cukup memadai, mengingat jumlah penduduk bangsa Indonesia yang hampir dua ratus jiwa tersebar di sebagian besar Kepulauan Nusantara ini. Dengan adanya barang-barang dan penumpang yang memerlukan angkutan, maka banyak pengusaha-pengusaha ataupun perusahaan-perusahaan jasa angkutan di ketiga jalur transportasi-transportasi tersebut

Pengangkutan sebagai proses (*process*), yaitu serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat angkut, kemudian di bawa menuju ke tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan. Pengangkutan

²Rustian Kamaluddin, 2003, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hal 14.

merupakan suatu proses kegiatan yaitu memuat barang ke dalam angkutan dan mengangkutnya ke tempat tujuan dengan selamat. Pengangkutan adalah suatu perjanjian di mana suatu pihak menyanggupi untuk membawa orang atau barang dari satu tempat ketempat yang lain sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya. Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi.³

Pengangkutan sebagai proses merupakan sistem hukum yang mempunyai unsur-unsur system yakni :

1. Subjek (pelaku) hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian dan pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan
2. Status pelaku hukum pengangkutan, khususnya pengangkut selalu berstatus perusahaan badan hukum atau bukan badan hukum.
3. Objek hukum pengangkutan, yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan. Peristiwa hukum pengangkutan, yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan.
4. Hubungan hukum pengangkutan, yaitu hubungan kewajiban dan hak antara pihak-pihak dan mereka yang berkepentingan dengan pengangkutan

Peranan pengangkutan dalam dunia perdagangan bersifat mutlak, sebab tanpa pengangkutan perusahaan tidak mungkin dapat berjalan, barang-barang yang dihasilkan produsen, oleh produsen atau pabrik-pabrik dapat sampai di tangan pedagang atau pengusaha hanya dengan jalan pengangkutan, dan seterusnya dari pedagang atau pengusaha kepada konsumen juga harus menggunakan jasa pengangkutan. pengangkutan di sini dapat dilakukan oleh orang, kendaraan yang ditarik oleh binatang, kendaraan bermotor, kereta api, kapal laut, kapal sungai, pesawat udara, dan lain-lain.⁴

³Soegijatno Tjakra Negara, 2005, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta, Rineka Cipta, hal 3

⁴Peranan pengangkutan dalam dunia perdagangan diakses dari <https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=peranan+pengangkutan+dalam+dunia+perdagangan> pada

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 di tempat tujuan artinya proses pemindahan dari suatu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan sesuai dengan waktu yang direncanakan.⁵

Dengan adanya pelaksanaan pengangkutan ini secara langsung juga akan berpengaruh terhadap perlindungan hukum bagi pihak pengirim barang yang menggunakan sarana angkutan tersebut karena bila penyelenggaraan pengangkutan tidak selamat akan terjadi dua hal, yaitu barangnya sampai di tempat tujuan tidak ada (musnah) atau ada, tetapi rusak, sebagian atau seluruhnya. Barang yang tidak ada mungkin disebabkan karena terbakar, tenggelam, dicuri orang, dibuang dilaut, dan lain-lain. Barang rusak sebagian atau seluruhnya, meskipun barangnya ada, tetapi tidak dapat dipergunakan sebagaimana mestinya. Kalau barang muatan tidak ada atau rusak, menjadi tanggung jawab pengangkut, artinya pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang yang musnah atau rusak tersebut.

Dalam perjanjian pengangkutan terkait dua pihak, yaitu pengangkut dan pengirim barang dan atau penumpang. Jika tercapai kesepakatan diantara para pihak, maka pada saat itu lahirlah perjanjian pengangkutan. Apabila pengangkut telah melaksanakan kewajibannya menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang, pengangkut telah terikat pada konsekuensi-konsekuensi yang harus

tanggal 22 Oktober 2020

⁵Lestari Ningrum, 2004, *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hal. 134.

dipikul oleh pengangkut barang atau tanggung jawab terhadap penumpang dan muatan 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 pengangkut berkewajiban menanggung segala kerugian yang diderita oleh penumpang atau barang yang diangkutnya tersebut.

Adapun kewajiban lain dari pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dengan selamat. Sedangkan pihak pengirim mempunyai kewajiban membayar uang angkutan atau biaya pengiriman, sehingga dalam penyelenggaraan pengiriman atau paket barang ini, jika pengirim akan mengirimkan barangnya lewat jasa perusahaan pengangkutan, selanjutnya setelah barang diserahkan, pihak perusahaan pengangkutan akan menerima barang atau paket tersebut. Maka sejak itu, tanggung jawab mengenai barang atau paket tersebut ada dipundak perusahaan pengangkutan. Sebagai perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa pengangkutan barang, PT. Jasa Tunas Agung telah menerima titipan suatu barang dari orang atau perusahaan, pihak pengirim, PT. Jasa Tunas Agung selanjutnya bertanggungjawab untuk menyelenggarakan pengangkutan atau selanjutnya bertanggung jawab untuk dikirim ketempat tujuan yang dituju dengan selamat. Artinya bahwa pihak pengangkut, yaitu PT. Jasa Tunas Agung bertanggung jawab atas keselamatan barang dan keamanan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkannya barang tersebut ke tangan penerima. Serta apabila dalam pengangkutan barang tersebut berjalan tidak selamat, misalnya barang

tersebut mengalami kerugian akibat kehilangan, kerusakan atau keterlambatan dalam pengirimannya, maka hal ini juga menjadi tanggung jawab pengangkut. Namun mengenai tanggung jawab tersebut ada pembatasannya, jika dilihat dari prinsip tanggung jawab yaitu pengangkut selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan ia tidak bersalah, maka ia bebas dari kerugian. Pengangkut bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi pada pengirim apabila kerugian akibat kehilangan, kerusakan atau keterlambatan barang yang dikirim tersebut karena kelalaiannya, kecuali apabila kerugian itu timbul karena salah satu sebab sebagai berikut :

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

Berdasarkan uraian diatas penulis dalam skripsi ini mengangkat judul **“TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN JASA ANGKUTAN TERHADAP BARANG NIAGA MELALUI DARAT (STUDI KASUS PT. JASA TUNAS AGUNG KOTA MEDAN JALAN SEMPURNA UJUNG No. 148)”**

B.Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas yang menjadi rumusan masalah dalam penulisan skripsi ini adalah :

1. Bagaimana pelaksanaan pengangkutan barang niaga melalui darat oleh PT. Jasa Tunas Agung Medan

2. Bagaimana tanggungjawab Perusahaan PT. Jasa Tunas Agung apabila terjadi kerusakan barang melalui jalur darat

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah untuk :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan pengangkutan barang niaga melalui darat oleh PT. Jasa Tunas Agung Medan.
2. Untuk mengetahui Tanggung jawab Perusahaan PT Jasa Tunas Agung apabila terjadi kerusakan barang melalui jalur darat.

D. Manfaat Penelitian

Kegiatan Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan secara teoritis dan secara praktis yaitu :

- a. Manfaat Teoritis. Menambah kajian data yang diperoleh mengenai ganti kerugian dalam proses pengangkutan yang dilakukan oleh perusahaan jasa pengangkutan.
- b. Manfaat Praktis. Berdasarkan penelitian ini, kegunaan praktis yang diharapkan diantaranya yaitu:
 - (1). Bagi pengguna atau pengirim, Penelitian ini memberikan dorongan moral dan membangkitkan kesadaran untuk melanjutkan perjuangan mereka dalam menuntut hak dan kepentingannya serta terciptanya rasa keadilan dan keseimbangan hak.

(2). Bagi perusahaan atau penyedia jasa pengangkutan barang. Bagi perusahaan atau penyedia jasa, penelitian ini dapat memberikan pemahaman tentang kewajiban dalam memperlakukan konsumen yang sebagaimana mestinya sesuai aturan yang berlaku sehingga tercipta rasa keadilan dan keseimbangan.

(3). Bagi masyarakat. Penelitian ini sebagai pengetahuan untuk menambah wawasan mengenai perlindungan hukum terhadap pengguna jasa PT. Jasa Tunas Agung Kota Medan, sehingga menumbuhkan kesadaran masyarakat.

(4). Manfaat Bagi Mahasiswa. dapat digunakan sebagai wahana pengembangan ilmu pengetahuan untuk menambah wawasan serta meningkatkan kemampuan menganalisis terhadap kenyataan yang ada mengenai tanggungjawab Perusahaan Jasa Angkutan terhadap barang niaga melalui jalur darat pada PT. Jasa Tunas Agung Kota Medan

BAB II TINJAUAN

PUSTAKA

A. TINJAUAN UMUM TENTANG HUKUM PENGANGKUTAN

1. Dasar Hukum Pengangkutan Dan Definisi Hukum Pengangkutan

Hukum pengangkutan tidak lain adalah merupakan sebuah 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.⁶

Jadi pihak-pihak yang terlibat di dalam proses pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim. Sedangkan sifat perjanjian yang di timbulkan oleh nya adalah timbal balik dimana para pihak mempunyai kewajiban sendiri di dalam nya. Kewajiban pengangkut adalah : menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dengan selamat sedangkan kewajiban pengirim yaitu membayar uang angkutan. Tentang menyelenggarakan pengangkutan, ini artinya bahwa pengangkutan itu dapat dilakukan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan oleh orang lain atas perintah nya. Sedangkan yang dimaksud dengan selamat, ini mengandung arti, bila pengangkutan dilakukan tidak selamat maka akan menjaditanggung jawab si pengangkut.⁷

Pengangkutan menurut Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Hukum pengangkutan adalah hukum yang mengatur perjanjian timbal balik antara pengangkut dan

⁶Rahayu Hartini. 2012. *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*. Malang. Citra Mentari. hal 4

⁷*ibid.*

pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lain nya (Pengirim-Penerima atau PengirimPenumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.

Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, hukum pengangkutan adalah hukum yang mengatur perjanjian timbal balik antara pengangkut dan 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 dengan membayar ongkos pengiriman / pengangkutan.

Adapun arti hukum pengangkutan bila ditinjau dari segi keperdataan, dapat kita tunjuk sebagai keseluruhannya peraturan-peraturan, di dalam dan di luar kodifikasi (KUH Perdata; KUHD) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan/atau orang-orang dari suatu ke lain tempat untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari segi perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantaraan mendapatkan.⁸

2. Jenis Jenis Pengangkutan Darat

Ada dua macam pengangkutan darat yaitu: Angkutan Lalulintas Jalan dan Angkutan Perkeretaapian. Aspek hukum publik pada pengangkutan diatur dengan Undang-Undang, sedangkan aspek hukum perdata pada pengangkutan di atur dengan perjanjian yang dibuat oleh para pihak serta kebiasaan yang hidup dalam masyarakat.⁹

a. Angkuan Perkeretaapian

⁸Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, Hari Pramono. 1991. *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*. Jakarta. PT RINKA CIPTA. hal. 5.

⁹ Rahayu Hartini. *op.cit.* hal. 5.

Perkeretaapian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana, prasarana dan fasilitas penunjang kereta api untuk penyelenggaraan angkutan kereta api yang disusun dalam satu system. Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel¹⁰;

b. Angkutan Lalulintas Jalan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;

Sumber hukum bagi kedua macam pengangkutan tersebut diatur di dalam KUHD maupun di luar KUHD (yaitu undang-undang tentang pengangkutan) seperti di paparkan berikut ini:

1. Pengangkutan darat di atur di dalam:

- a. KUHD, Buku I, Bab V, bagian 2 dan 3, mulai pasal 90-98 (yang mengatur pengangkutan darat sekaligus pengangkutan perairan darat, Tetapi khusus pengangkutan barang, sedang pengangkutan orang tidak diatur).

¹⁰ UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 13 TAHUN 1992 TENTANG PERKERETAAPIAN

b. Peraturan-peraturan khusus lainnya, adalah:

- Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian menggantikan Stb.No.262 Tahun 1927 tentang Pengangkutan Kereta Api .
- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

B.Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Pengangkutan Darat

1. Dasar Hukum Dan Definisi Perjanjian Pengangkutan Darat

Perjanjian Pengangkutan menurut para ahli :

1. Sri Rejeki Hartono.

Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu ke lain tempat, sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkos.¹¹

2. Abdul Kadir Muhammad.

Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dengan mana pengangkut menyediakan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau atau penumpang dari satu tempat ketempat tujuan dengan sejamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.¹²

¹¹Sri Redjeki Hartono, 1999. *Op-cit*, hal. 89

¹²Abdulkadir Muhammad, 1998. *Op-cit*, hal. 3

Perjanjian itu menimbulkan perikatan diantara dua orang yang membuatnya. Suatu perjanjian juga dinamakan persetujuan, karena kedua pihak itu setuju untuk melakukan sesuatu.

Mengenai definisi atau pengertian perikatan, tidak ada ketentuannya dalam buku III KUH Perdata. Menurut Ilmu Pengetahuan Hukum, perikatan adalah hubungan yang terjadi diantara dua orang atau lebih yang terletak dalam lapangan harta kekayaan, dimana pihak yang satu berhak atas prestasi dan pihak lainnya wajib memenuhi prestasi itu.

Perikatan menurut J. Satrio adalah hubungan hukum dalam lapangan hukum kekayaan antara dua pihak, dimana pihak yang satu ada hak dan pihak yang lain ada kewajiban.¹³

Saat terjadinya perjanjian antara para pihak, ada beberapa teori yaitu :¹⁴

1. Teori kehendak (*wilstheorie*)

Mengajarkan bahwa kesepakatan terjadi pada saat kehendak pihak penerima dinyatakan, misalnya dengan menuliskan surat.

3. Teori pengiriman (*verzentheorie*)

Bahwa kesepakatan terjadi pada saat kehendak yang dinyatakan itu dikirim oleh pihak yang menerima penawaran.

3. Teori Pengetahuan (*Vernemingtheorie*)

¹³ J Satrio, 1993, *Hukum Perikatan, Perikatan yang Lahir dari Undang-Undang, Bagian Pertama*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1993 (cetakan pertama), 2001 (cetakan kedua), hal. 45.

¹⁴ Glenn Biondi, *Analisis Yuridis Keabsahan Kesepakatan Melalui Surat Elektronik (E-Mail) Berdasarkan Hukum Indonesia*, Jurnal Hukum dalam <https://media.neliti.com/media/publications/164959-ID-none.pdf>

Bahwa pihak yang menawarkan seharusnya sudah mengetahui bahwa tawarannya diterima.

4. Teori Kepercayaan (*vertrouentheorie*)

Bahwa kesepakatan itu terjadi pada saat pernyataan kehendak dianggap layak diterima oleh pihak yang menawarkan.

Di dalam KUHD tidak terdapat pengertian, bentuk ataupun syarat untuk mengadakan perjanjian pengangkutan. Karena itu pasal 1 KUHD yang menyebutkan bahwa KUHPerdara berlaku juga bagi hal-hal yang diatur dalam KUHD. Didalam KUHD tidak diatur secara khusus menyimpang, maka pasal ini menjadi penentu berlakunya KUHPerdara.

Menurut Sri Redjeki Hartono, perjanjian pengangkutan (darat) dapat terjadi tanpa adanya surat angkutan, artinya dapat terjadi dengan atau secara lisan. Sehingga cukup dengan adanya kata sepakat saja. Pasal 90 KUHD sebenarnya memberikan ketentuan bahwa surat angkutan tidak merupakan syarat sahnya adanya suatu perjanjian, karena tidak diisyaratkan untuk adanya penandatanganan dari kedua belah pihak (pengirim dan pengangkut). Padahal perjanjian pengangkutan adalah perjanjian dua pihak. Oleh karena itu hal tersebut hanyalah merupakan suatu bukti tentang adanya perjanjian pengangkutan. Sekedar suatu pernyataan bahwa pengangkutan atau nahkoda bersedia menerima barang untuk diangkut menurut penyebut dan syarat-syarat sebagai yang tertulis dalam surat angkut termaksud.¹⁵

Oleh karena itu perjanjian pengangkutan itu bersifat konsensual. Artinya bila cukup bila ada kesepakatan kehendak atau konsensus diantara para pihak saja, maka tidak diperlukan adanya surat bukti muatan. Dengan demikian, prinsip dari perjanjian tersebut terjadi sah tanpa adanya bukti secara kertaspun.

Hal tersebut diatas memang sesuai dengan syarat-syarat sahnya suatu perjanjian seperti terdapat pada pasal 1320 KUHPerdara, yaitu:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan diri

¹⁵<https://www.google.com/search?q=perjanjian+pengangkutan+mnurut+sri+redjeki+hartono&oq=perjanjian+pengangkutan+mnurut+sri+redjeki+hartono&aqs=chrome..69i57j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8> diakses pada tanggal 17 maret 2021, pukul 21.50 wib.

2. Cakupannya para pihak untuk membuat perjanjian
3. Adanya suatu hal tertentu
4. Suatu kausa yang halal¹⁶

Seperti halnya dengan perjanjian pada umumnya, disini kedua belah pihak diberi kebebasan yang seluas-luasnya untuk mengadakan perjanjian-perjanjian. Hal ini memang sesuai dengan pasal 1388 KUHPerdara yang menyatakan:

Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-undang bagi yang membuatnya:

- (1) Persetujuan-persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak atau karena alasan yang oleh Undang-Undang dinyatakan cukup untuk itu.
- (2) Persetujuan-persetujuan tersebut harus dilaksanakan dengan itikad baik. Menurut pasal 1320 jo pasal 1338 KUHPerdara setiap orang bebas untuk membentuk perjanjian, mengatur sendiri isi perjanjian yang akan mengikat pembuatnya. Sehingga konsekuensi lebih lanjutnya adalah para pihak harus tunduk pada hak-hak dan kewajiban yang timbul karenanya.

Adapun bunyi dari pasal 90 KUHD adalah sebagai berikut :

Surat angkutan merupakan persetujuan si pengirim atau ekspeditur pada pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui i kedua belah pihak, seperti misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakannya dan mengenai penggantian rugi dalam hal keterlambatan memuat juga :

¹⁶R.Subekti, T.Tjitrosudibio *KUHPerdara Burgelijk Wetboek*, BAB II, PERIKATAN YANG LAHIR DARI KONTRAK / PERJANJIAN, BAGIAN I KETENTUAN-KETENTUAN UMUM, BUKU III

(1) Nama dan berat atau ukuran barang-arang yang akan diangkut, begitupun merek-merek dan bilangannya:

(2) Nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya:

(3) Nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu:

(4) Jumlah upahan pengangkutan:

(5) Tanggal:

(6) Tanda tangan si pengirim atau ekspediter, surat angkutan itu, ekspediter harus membukukukannya dalam regester hariannya.

Meskipun demikian ternyata dalam prakteknya perjanjian pengangkutan ini bersifat konsensuil, artinya untuk adanya perjanjian pengangkutan telah cukup bila ada persetujuan kehendak antara pengirim dengan pengangkut. Dan tidak perlu adanya surat muatan. Sehingga surat muatan yang diatur dalam pasal 90 KUHD itu hanya merupakan suatu alat pembuktian belaka tentang adanya perjanjian pengangkutan.

Mengenai cara terjadinya perjanjian pengangkutan menunjuk pada serangkaian perbuatan tentang penawaran dan penerimaan yang dilakukan , serangkaian perbuatan semacam ini tidak ada pengaturannya dalam Undang-Undang, melainkan ada dalam kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan.

Kebiasaan dalam pengangkutan yang dimaksud adalah apabila Undang-Undang tidak diatur mengenai kewajiban dan hak serta syarat-syarat yang dikehendaki pihak-pihak., atau walaupun diatur tetapi dirasakan kurang sesuai dengan kehendak pihak-pihak.Maka pihak-pihak mengikuti kebiasaan yang telah berlaku dalam praktek pengangkutan.

Menurut Abdulkadir Muhammad, kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan adalah kebiasaan yang berderajat hukum keperdataan yaitu berupa perilaku atau perbuatan yang memenuhi ciri-ciri berikut ini :

1. Tidak tertulis yang hidup dalam praktek pengangkutan.
2. Berisi kewajiban bagaimana seharusnya pihak-pihak berbuat
3. Tidak bertentangan dengan Undang-Undang ataupun kepatutan
4. Diterima oleh pihak-pihak karena adil dan masuk akal (logis)
5. Menuju pada akibat hukum yang dikehendaki para pihak¹⁷.

Dalam perjanjian pengangkutan, harus diketahui tentang berakhirnya perjanjian pengangkutan. Untuk mengetahui kapan perjanjian pengangkutan berakhir, menurut Abdulkadir Muhammad, perlu dibedakan 2 (dua) keadaan yaitu:

1. Dalam keadaan tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah saat penyerahan dan pembayaran biaya pengangkutan ditempat tujuan.
2. Dalam keadaan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah pemberesan membayar ganti kerugian¹⁸.

Menurut R. Soekardono yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah:

“Sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ketempat tujuan tersebut. Sedangkan pihak lainnya (pengirim penerima, pengirim atau penerima dan penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut¹⁹.

2. Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Darat

¹⁷<https://www.google.com/search?q=menurut+abdulkadir+muhammad+kebiasaan+yang+hidup+dalam+dalam+praktek+pengangkutan&oq=menurut+abdulkadir+muhammad+kebiasaan+yang+hidup+dalam+dalam+praktek+pengangkutan+&aqs=chrome..69i57.42677j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
Diakses Pada Tanggal 17 Maret 2021 Pukul 22.03 Wib

¹⁸<https://www.google.com/search?q=menurut+abdulkadir+muhammad+kapan+perjanjian+pengangkutan+berakhir&oq=menurut+abdulkadir+muhammad+kapan+perjanjian+pengangkutan+berakhir&aqs=chrome..69i57.25564j0j9&sourceid=chrome&ie=UTF-8> diakses pada tanggal 17 maret 2021 pukul 22.13 wib

¹⁹<https://www.google.com/search?q=menurut+r+soekardono+yang+dimaksud+perjanjian+pengangkutan+adalah&oq=menurut+r+soekardono+yang+dimaksud+perjanjian+pengangkutan+adalah&aqs=chrome..69i57.29171j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8> diakses pada tanggal 17 maret 2021 pukul 22.17 wib

Yang dimaksud dengan pihak-pihak dalam pengangkutan darat adalah para subjek hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan. Mengenai siapa saja yang menjadi pihak-pihak dalam pengangkutan ada beberapa pendapat yang dikemukakan para ahli antara lain²⁰ menjelaskan bahwa di dalam pengangkutan di laut terutama mengenai pengangkutan barang, yang perlu diperhatikan adalah tiga unsur yaitu pihak pengirim barang, pihak penerima barang dan barangnya itu sendiri.²¹

Menurut H.M.N Purwosutjipto, pihak-pihak dalam pengangkutan yaitu pengangkut dan pengirim. Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Lawan dari pihak pengangkut ialah pengirim yaitu pihak yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan, dimaksudkan juga ia memberikan muatan.²²

Menurut Abdulkadir Muhammad, subjek hukum pengangkutan adalah "pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan". Mereka itu adalah pengangkut, pengirim, penumpang, penerima, ekspediter, agen perjalanan, pengusaha muat bongkar, dan pengusaha pergudangan. Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan.²³

1. Pengangkut (*Carrier*) Dalam perjanjian pengangkutan barang, pihak pengangkut yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan, barang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif angkutan sesuai yang telah diperjanjikan. Dalam perjanjian pengangkutan penumpang, pihak pengangkut yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif (ongkos) angkutan sesuai yang telah ditetapkan

²⁰Hasim Purba, 2005, *Op-cit*, hal. 11.

²¹ Wiwoho Soedjono, 1995, *Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia dan Perkembangannya*. Penerbit Cipta, Jakarta, hal. 67.

²²HMN.Purwosutjipto, 2003, *Op-cit*, hal. 6.

²³Abdulkadir Muhammad, 2007, *Op-cit*, hal. 46.

2. Pengirim (*Consigner, Shipper*) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia tidak mengatur definisi pengirim secara umum. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan barang dari pengangkut. Dalam bahasa Inggris, pengirim disebut *consigner*, khusus pada pengangkutan perairan pengangkut disebut *shipper*.
3. Penerima (*Consignee*) Pihak penerima barang yakni sama dengan pihak pengirim dalam hal pihak pengirim dan penerima adalah merupakan subjek yang berbeda. Namun adakalanya pihak pengirim barang juga adalah sebagai pihak yang menerima barang yang diangkut di tempat tujuan.

Dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri, mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam pasal 42 Hukum Pengangkutan Indonesia ini adalah pihak ketiga yang berkepentingan, penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, melainkan sebagai pihak ketiga yang berkepentingan atas barang kiriman, tetapi tergolong juga sebagai subjek hukum pengangkut.

Adapun kriteria penerima menurut perjanjian, yaitu :

- a. perusahaan atau perorangan yang memperoleh hak dari pengirim barang;

- b. dibuktikan dengan penguasaan dokumen pengangkutan;
- c. membayar atau tanpa membayar biaya pengangkutan.

4. Ekspediter

Ekspediter dijumpai dalam perjanjian pengangkutan barang, dalam bahasa Inggris disebut *cargo forwarder*. Ekspediter digolongkan sebagai subyek hukum pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengirim atau pengangkut atau penerima barang.

Ekspediter berfungsi sebagai pengantara dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim. Pengusaha transport seperti ekspediter bekerja dalam lapangan pengangkutan barang-barang namun dalam hal ini ia sendirilah yang bertindak sebagai pihak pengangkut. Hal ini nampak sekali dalam perincian tentang besarnya biaya angkutan yang ditetapkan. Seorang ekspediter memperhitungkan atas biaya muatan (*vrachtloon*) dari pihak pengangkut jumlah biaya dan provisi sebagai upah untuk pihaknya sendiri, yang tidak dilakukan oleh pengusaha transport. Berdasarkan uraian di atas, dapat diketahui kriteria ekspediter menurut ketentuan undang-undang, yaitu:

- a. perusahaan pengantara pencari pengangkut barang.
- b. bertindak untuk dan atas nama pengirim; dan
- c. menerima provisi dari pengirim.

5. Agen Perjalanan (*Travel Agent*)

Agen perjalanan (*travel agent*) dikenal dalam perjanjian pengangkutan penumpang. Agen perjalanan digolongkan sebagai subjek hukum

pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengangkut, yaitu perusahaan pengangkutan penumpang.

Agen perjalanan berfungsi sebagai agen (wakil) dalam perjanjian keagenan (*agency agreement*) yang bertindak untuk dan atas nama pengangkut. Agen perjalanan adalah perusahaan yang kegiatan usahanya mencarikan penumpang bagi perusahaan pengangkutan kereta api, kendaraan umum, kapal, atau pesawat udara.

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

- a. pihak dalam perjanjian keagenan perjalanan.
- b. bertindak untuk dan atas nama pengangkut;
- c. menerima provisi (imbalan jasa) dari pengangkut; dan
- d. menjamin penumpang tiba di tempat tujuan dengan selamat.

6. Pengusaha Muat Bongkar (*Stevedoring*)

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

7. Pengusaha Pergudangan (*Warehousing*)

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

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

Sedangkan menurut Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 90/M-DAG/PER/12/2014 tentang Penataan dan Pembinaan Gudang dinyatakan bahwa: Pelaku usaha adalah setiap orang perorangan warga Negara Republik Indonesia atau badan usaha yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan didalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang melakukan kegiatan usaha di bidang pergudangan, Sedangkan pemilik gudang adalah perorangan atau badan usaha yang memiliki gudang baik yang dikelola sendiri maupun disewakan.

3.Hak Dan Kewajiban Para Pihak Dan Kewajiban Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Darat

Subjek hukum adalah pendukung hak dan kewajiban. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihakpihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan.²⁴

Pihak-pihak yang yang terlibat di dalam perjanjian pengangkutan antara lain:²⁵

- a. Pihak pengangkut.

²⁴*Ibid*, hal. 59

²⁵*Ibid*, hal. 60.

Secara umum, di dalam Kitab Undang-Undang Hukum dagang (KUHD) tidak dijumpai defenisi pengangkut, kecuali dalam pengangkutan laut. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) dan/atau barang.

b. Pihak Penumpang.

Peraturan pengangkutan di Indonesia menggunakan istilah “orang” untuk pengangkutan penumpang. Akan tetapi, rumusan mengenai “orang” secara umum tidak diatur. Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini dia berhak untuk memperoleh jasa pengangkutan.

c. Pihak Pengirim.

Kitab Undang-Undang Hukum dagang (KUHD) Indonesia juga tidak mengatur defenisi pengirim secara umum. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan barang dari pengangkut. Dalam bahasa inggris, pengirim disebut *consigner*, khusus pada pengangkutan perairan pengangkut disebut *shipper*.

Menurut H.M.N Purwosutjipto, kewajiban-kewajiban dari pihak pengangkut adalah :²⁶

²⁶ H.M.N Purwosutjipto, *op.cit*, hal. 21-22.

1. Menyediakan alat pengangkut yang akan digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan.
2. Menjaga keselamatan orang (penumpang) dan/ atau barang yang diangkutnya.

Dengan demikian maka sejak pengangkut menguasai orang (penumpang) dan/ atau barang yang akan diangkut, maka sejak saat itulah pihak pengangkut mulai bertanggung jawab (Pasal 1235 KUHPerdata).

3. Kewajiban yang disebutkan dalam Pasal 470 KUHD yang meliputi:
 - a. Mengusahakan pemeliharaan, perlengkapan atau pernaknabuan alat pengangkutnya;
 - b. Mengusahakan kesanggupan alat pengangkut itu untuk dipakai menyelenggarakan pengangkutan menurut persetujuan;
 - c. Memperlakukan dengan baik dan melakukan penjagaan atas muatan yang diangkut.
4. Menyerahkan muatan ditempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan dalam perjanjian.

Menurut Pasal 124 ayat (1) UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat beberapa kewajiban yang harus dipenuhi pengemudi kendaraan bermotor umum, yaitu:

1. Mengangkut Penumpang yang membayar sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan;

2. Memindahkan penumpang dalam perjalanan ke Kendaraan lain yang sejenis dalam trayek yang sama tanpa dipungut biaya tambahan jika Kendaraan mogok, rusak, kecelakaan, atau atas perintah petugas;
3. Menggunakan lajur Jalan yang telah ditentukan atau menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah;
4. Memberhentikan kendaraan selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang;
5. Menutup pintu selama Kendaraan berjalan; dan
6. Mematuhi batas kecepatan paling tinggi untuk angkutan umum.

Selain itu di dalam UU No. 22 tahun 2009 terdapat beberapa kewajiban yang harus dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum, yaitu:

1. Menyerahkan tiket penumpang (Pasal 167 UU No. 22 Tahun 2009);
2. Menyerahkan tanda bukti pembayaran pengangkutan untuk angkutan tidak dalam trayek (Pasal 167 UU No. 22 Tahun 2009);
3. Menyerahkan tanda pengenal bagasi kepada Penumpang (Pasal 167 UU No. 22 Tahun 2009);
4. Menyerahkan manifes kepada pengemudi Penumpang (Pasal 167 UU No. 22 Tahun 2009);
5. Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang dan/atau pengirim barang (Pasal 186 UU No. 22 tahun 2009);

6. Perusahaan Angkutan Umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh Penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan (Pasal 187 UU No. 22 tahun 2009);

7. Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan (Pasal 188 UU No. 22 tahun 2009);

8. Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya (Pasal 189 UU No. 22 tahun 2009);

Di samping kewajiban yang dibebankan kepada pengangkut oleh undang-undang, terdapat juga hak-hak yang diberikan kepada pengangkut.

Hak-hak yang dimiliki oleh pihak pengangkut, antara lain: ²⁷

1. Pihak pengangkut berhak menerima biaya pengangkutan.
2. Pemberitahuan dari pengirim mengenai sifat, macam dan harga barang yang akan diangkut, yang disebutkan dalam Pasal 469, 470 ayat (2), 479 ayat (1) KUHD.
3. Penyerahan surat-surat yang diperlukan dalam rangka mengangkut barang yang diserahkan oleh pengirim kepada pengangkut berdasarkan Pasal 478 ayat (1) KUHD.

Selain itu dalam UU No. 22 Tahun 2009 terdapat beberapa hak-hak dari pihak pengangkut, yaitu:

²⁷*Ibid*, hal. 22.

1. Perusahaan angkutan umum berhak untuk menahan barang yang diangkut jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian angkutan (Pasal 195 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009).
2. Perusahaan angkutan umum berhak memungut biaya tambahan atas barang yang disimpan dan tidak diambil sesuai dengan kesepakatan (Pasal 195 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009).
3. Perusahaan angkutan umum berhak menjual barang yang diangkut secara lelang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban (Pasal 195 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009).
4. Jika barang angkutan tidak diambil oleh pengirim atau penerima sesuai dengan batas waktu yang telah disepakati, perusahaan angkutan umum berhak memusnahkan barang yang sifatnya berbahaya atau mengganggu dalam penyimpanannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (Pasal 196 UU No. 22 Tahun 2009).

Adapun yang menjadi kewajiban utama pihak penumpang dalam perjanjian pengangkutan adalah membayar biaya pengangkutan. Setelah membayar biaya pengangkutan kepada pihak pengangkut maka secara otomatis pihak penumpang berhak atas pelayanan pengangkutan dari pihak pengangkut.²⁸

²⁸*Ibid*, hal. 60.

Adapun yang menjadi kewajiban utama pihak pengirim dalam perjanjian pengangkutan adalah membayar biaya pengangkutan (Pasal 491 KUHD),²⁹ selain itu pihak pengirim berkewajiban untuk memberitahukan tentang sifat, macam, dan harga barang yang akan diangkut (Pasal 469, 470 ayat (2), 479 ayat (1) KUHD), menyerahkan surat-surat yang diperlukan untuk pengangkutan barang tersebut (Pasal 478 ayat (1) KUHD)³⁰

Sedangkan hak-hak yang dimiliki oleh pihak pengirim barang antara lain menerima barang dengan selamat di tempat yang dituju, menerima barang pada saat yang sesuai dengan yang ditunjuk oleh perjanjian pengangkutan, dan berhak atas pelayanan pengangkutan barangnya.³¹

d. Tanggungjawab para pihak dalam perjanjian pengangkutan

1. Tanggungjawab Pengangkut

Saefullah Wirapradja berpendapat bahwa, setidaknya ada 3 prinsip tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian pengangkutan:³²

a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*)

Menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas kerugian yang timbul akibat dari

²⁹*Ibid*, hal. 60.

³⁰ H. M. N Purwosutjipto, *op.cit*, hal. 23.

³¹*Ibid*.

³² E. Saefullah Wiradipradja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, hal. 19.

kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu (Lihat Pasal 1365 BW).

b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (presumption liability)

Pengangkut (dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Yang dimaksud dengan tidak bersalah adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu beban pembuktian ada pada pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute Liability*)

Pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan. Unsur kesalahan tidak relevan untuk dipertanyakan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.

2. Tanggung jawab pengirim

Biasanya ongkos pengangkutan dibayar oleh si pengirim barang, tetapi ada kalanya juga dibayar oleh orang yang dialamatkan. Bagaimanapun juga, si pengangkut selalu berhak menuntut pembayaran ongkos pengangkutan itu kepada kedua-duanya, yaitu kepada si pengirim atau si penerima barang.

Dengan adanya tanggung jawab dari pengirim yaitu membayar uang angkutan, maka hal tersebut merupakan pembatasan dan pengurangan tanggungjawab pengangkut. Sehingga undang-undang memperkenankan kepada pengangkut untuk membuktikan bahwa kurangnya kesempurnaan prestasi (barang-barang berkurang pada saat penyerahan) atau prestasinya yang tidak wajar atau tidak sesuai dengan ketentuan-ketentuan waktu penyelesaian pengangkutan (barang ternyata rusak atau bercacat yang terlihat dari luar, terlambat sampainya ditempat tujuan, atau sama sekali tidak, tak dapat dipergunakan sama sekali) semuanya itu disebabkan :

- a. Cacat yang lekat pada barang atau barang-barangnya sendiri
Pembawaan dari barang-barang tertentu yang menyebabkan kerusakan pada benda atau ini jadi terbakar dalam perjalanan
- b. Kesalahan dan/atau kelalaian sendiri pada pengirim/ekspediter.
Misalnya seperti peti-peti berisikan benda-benda pengiriman yang ternyata kurang kokoh/atau peti-peti yang ternyata kurang rapat dan mudah dimasuki air dan sebagainya.
- c. Keadaan Memaksa (*Overmacht*).

Terdapat dalam Pasal 91, 92 KUHD dan 1245 KUH Perdata Pasal 92 KUHD menentukan, pengangkut atau juragan perahu tak bertanggung jawab atas terlambatnya pengangkutan, jika hal ini disebabkan karena keadaan yang memaksa.

Pasal 1245 KUH Perdata menentukan, tidaklah biaya rugi dan bunga harus digantinya, apabila lantaran keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tak disengaja si berhutang beralangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau lantaran hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang.

4. Sifat Tentang Perjanjian Pengangkutan.

Menurut perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak, yaitu pengangkut dan pengirim sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, dimana para pihak tidak sama tinggi yakni, majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi dari si buruh. Kedudukan tersebut disebut Sub-ordinasi (*gesubordineerd*), sedangkan dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukan sama tinggi atau koordinasi (*Geeoordineerd*).

Pasal 1601 KUH Perdata menentukan, 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 yang lainnya dengan menerima persetujuan perburuhan dan pemborongan pekerjaan.

Berdasarkan hal di atas, ada beberapa pendapat mengenai sifat hukum perjanjian pengangkutan, yaitu :³³

1. Pelayanan Berkala

Dalam melaksanakan perjanjian itu, hubungan kerja antara pengirim dengan pengangkut tidak terus-menerus, tetapi hanya kadangkala, kalau pengirim membutuhkan pengangkutan untuk pengiriman barang. Hubungan semacam ini disebut pelayanan berkala, sebab pelayanan itu tidak bersifat tetap, hanya kadangkala saja, bila pengirim membutuhkan pengangkutan.

2. Pemborongan.

Seperti yang ditentukan dalam Pasal 1601 (b) KUH Perdata yang menentukan, pemborongan pekerjaan adalah persetujuan, dengan mana pihak yang satu si pemborong, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan suatu persetujuan bagi pihak yang lain, dengan menerima suatu harga yang ditentukan.

3. Campuran

Pada pengangkutan ada unsur melakukan pekerjaan (pelayanan berkala) dan unsur penyimpanan, karena pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan dan menyimpan barang-barang yang diserahkan kepadanya untuk diangkut (Pasal 466, 468 ayat (1) KUHD).

Menurut Purwosutjipto setuju apabila perjanjian pengangkutan itu, merupakan perjanjian campuran, karena mengandung unsur:³⁴

³³<http://soegeng-poernomo.blogspot.com/2015/05/perjanjian-pengangkutan.html>, Diakses Tanggal 18 November 2020 , Pukul 18.00 WIB.

³⁴ H.M.N Purwosutjipto,2003,*Op-cit.* hal. 60.

1. Pelayanan berkala (Pasal 1601 (b) KUH Perdata)

Karena pasal ini adalah satu-satunya pasal yang khusus mengenai pelayanan berkala, yang berarti tidak ada pasal lain yang ada pada pada perjanjian pengangkutan.

2. Penyimpanan

Terbukti adanya ketentuan dalam Pasal 468 ayat (1) KUHD dan Pasal 346 KUHD. Pasa 346 KUHD menentukan, Nakhoda diwajibkan merawat barang-barang seorang penumpang yang meninggal selama perjalanan, yang berada di kapal dan dari barang-barang itu harus dibuatnya atau disuruh membuatnya suatu daftar perincian dihadapan dua orang penumpang, daftar mana harus ditandatangani oleh dua orang penumpang oleh dua orang penumpang itu.

3. Pemberian kuasa

Terbukti dengan adanya ketentuan dalam Pasal 371 ayat (1) dan(3) KUHD. Pasal 371 ayat (1) KUHD menentukan, nakhoda diwajibkan selama perjalanan menjaga kepentingan para pemilik muatan, mengambil tindakan yang diperlukan untuk itu dan jika perlu untuk itu menghadap di muka Hakim. jika terjadi peristiwa sedangkan Pasal 371 ayat (3) menentukan, “dalam keadaan yang mendesak ia diperbolehkan menjual barang muatan atau sebagian dari itu, atau guna membiayai pengeluaran-pengeluaran yang telah dilakukan guna kepentingan muatan tersebut, meminjam uang dengan mempertaruhkan muatan itu sebagai jaminan³⁵”.

³⁵*Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, Cetakan IX, , Bandung, citra umbara, agustus 2015, hal 130-131

C. TINJAUAN UMUM TENTANG BARANG NIAGA

1. Definisi Barang Niaga

Barang niaga atau barang dagang adalah barang yang dibutuhkan masyarakat bersifat umum yang diperdagangkan dipasaran dengan tujuan menghasilkan keuntungan dengan cara tidak merubah bentuk fisiknya

Menurut Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2018 Tentang Pengawasan Kegiatan Perdagangan pasal 5 Barang adalah setiap benda, baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, baik dapat dihabiskan maupun tidak dapat dihabiskan, dan dapat diperdagangkan, dipakai, digunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen atau Pelaku Usaha³⁶.

Angkutan barang niaga adalah bagian dari angkutan barang yang terbatas pada barang-barang kebutuhan primer sehari-hari yang diperdagangkan bersifat umum

2. Jenis–Jenis Barang

Jenis – jenis barang dalam konteks barang muatan dibedakan menjadi tiga golongan, yaitu:

³⁶ *Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia nomor 36 tahun 2018 tentang pengawasan kegiatan perdagangan*

a. *general cargo*, yaitu berbagai jenis barang yang dimuat dengan cara pembungkusan/ pengepakan dalam bentuk unit-unit kecil (peti, koli).

b. *bulk cargo*, yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara mencurahkan ke dalam kapal atau tanki, misalnya, pengepakan 500.000 barel minyak mentah, pengangkutan dengan tanki 5.000 liter premium.

c. *homogenous cargo*, yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara pembungkusan/pengepakan, misalnya, pengepakan 100.000 Sak semen.

Barang muatan terdiri atas berbagai jenis menurut keperluannya yaitu :

- a. barang sandang, yaitu, tekstil, kain, dan baju.
- b. barang pangan, yaitu, beras, gula, dan buah-buahan.
- c. barang rumah tangga, yaitu, mebel, lemari, dan alat dapur.
- d. barang pendidikan, yaitu, buku, alat peraga, dan komputer.
- e. barang pembangunan, yaitu, kayu, besi, dan semen.
- f. hewan perdagangan, yaitu, sapi potong, ikan hias, dan burung peliharaan.

Secara fisik barang muatan dibedakan menjadi enam golongan, yaitu:

- a. barang berbahaya, yaitu, racun, carbide, dan binatang buas.
- b. barang tidak berbahaya, yaitu, besi, kayu, dan tekstil.
- c. barang cair, yaitu, minyak tanah, minyak sawit, dan bensin.

- d. barang berharga, yaitu, emas, perak, dan mutiara.
- e. barang curah, yaitu, kacang, dan minyak mentah.
- f. Barang khusus, yaitu. ikan dingin, tembakau, dan obat-obatan

Dilihat dari sifat alamiah, barang muatan dibedakan menjadi empat golongan yaitu:

- a. barang padat, yaitu, besi, kayu balok, dan suku cadang.
- b. barang cair, yaitu, minyak tanah, bensin, air mineral.
- c. barang gas, yaitu LNG, LPG, dan amoniak.
- d. barang rongga, yaitu, mobil, boneka, dan televisi.³⁷

³⁷ Abdulkadir Muhammad IV, op.cit, hal. 116.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian adalah batasan-batasan yang membatasi kegiatan dalam penelitian, yang dalam hal ini adalah menjelaskan tentang batasan-batasan yang akan diteliti. Adapun ruang lingkup penelitian ini adalah mengenai ruang lingkup PELAKSANAAN PENGANGKUTAN BARANG NIAGA MELALUI DARAT OLEH PT. JASA TNAS AGUNG KOTA MEDAN DAN TANGGUNGJAWAB PERUSAHAAN JASA ANGKUTAN TERHADAP BARANG NIAGA MELALUI DARAT OLEH PT. JASA TNAS AGUNG KOTA MEDAN

B. Metode Pendekatan Penelitian

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berdasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu. Tujuan dari penelitian hukum ini sendiri adalah untuk mempelajari satu atau beberapa gejala kejadian hukum tertentu dengan cara menganalisisnya³⁸. Sedangkan Metode penelitian adalah cara tentang bagaimana prosedur atau cara dalam menguraikan bagaimana suatu penelitian hukum itu harus dilakukan.³⁹ Untuk mendapatkan data dan hasil yang sesuai dengan harapan bagi penulis, maka penulis dalam menyusun skripsi ini akan menggunakan metode penelitian dan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

³⁸ . Soerjono Soekanto ,1986 , *Pengantar Penelitian Hukum* , Jakarta : UI- Press , hal. 43.

³⁹M.Syamsudin, 2007, *Operasionalisasi Penelitian Hukum*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, hal.22.

1. Metode Pendekatan non doctrinal atau yuridis

Penulis disini akan menggunakan metode pendekatan non doktrinal atau yuridis empiris, yaitu penelitian yang dilakukan dengan meneliti data sekunder terlebih dahulu kemudian dilanjutkan dengan penelitian terhadap data primer dilapangan atau praktek secara kenyataan. Metode pendekatan tersebut digunakan untuk meneliti mengenai TANGGUNGJAWAB PERUSAHAAN JASA ANGKUTAN TERHADAP BARANG NIAGA MELALUI DARAT Pada PT. JASA TUNAS AGUNG MEDAN . Karena permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini membutuhkan data sekunder dan data primer yang kemudian dianalisa untuk menemukan jawaban dari permasalahan yang muncul dari penelitian ini.

C. Jenis Penelitian

Sesuai dengan judul dan permasalahan yang akan diteliti, maka jenis penelitian yang akan diteliti adalah penelitian Deskriptif Kualitatif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang ditujukan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala)⁴⁰. Pelaksanaan penelitian deskriptif ini sesuai dengan maksud penulis yang pada prinsipnya ingin memperoleh gambaran yang jelas mengenai Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan Terhadap Barang Niaga Melalui Darat Studi Kasus PT. Jasa Tunas Aung Kota Medan. Selanjutnya yang disebut dengan Penelitian Kualitatif adalah Penelitian yang dilakukan untuk lebih berupaya memahami sesuatu secara lebih cermat. Penelitian ini dilakukan apabila data yang terkumpul hanya berujud kata dan gambar, bukan angka-

⁴⁰Bambang Waluyo ,1996 , *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Jakarta :Sinar Grafika ,hal, 8

angka. Sifat yang dipilih dalam penelitian ini yaitu penelitian deskriptif (*descriptive research*) yaitu penelitian yang mempunyai tujuan untuk mengetahui praktek mengenai bagaimana pelaksanaan pengangkutan barang niaga melalui darat oleh PT. Jasa Tunas Agung Kota Medan, bagaimana tanggungjawab Perusahaan PT. Jasa Tunas Agung Kota Medan apabila terjadi kerusakan barang melalui jalur darat, dan yang didapat dari wawancara maupun perilaku nyata yang dilakukan melalui pengamatan secara langsung. Penelitian ini juga digunakan untuk mengamati hasil dari perilaku manusia yang berupa peninggalan fisik maupun arsip.

D. Lokasi Penelitian

Penulis dalam penelitian ini memilih tempat lokasi penelitian di PT. JASA TUNAS AGUNG KOTA MEDAN yang beralamat di Jalan Sempurna Ujung No 148. Penulis melakukan sesi wawancara dengan Bapak Eddy dengan jabatan sebagai Direksi Perusahaan yang selaku sebagai pelaku penyedia jasa sehingga memungkinkan penulis mudah untuk mendapatkan data yang diperlukan.

E. Sumber Data

Penulis dalam melakukan penelitian ini menggunakan jenis data sebagai berikut :

a) Data Primer

Data primer ialah data yang didapatkan penulis yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama atau narasumber. Untuk mendapatkan data primer penulis melakukan wawancara dengan pihak PT. JASA TUNAS

AGUNG Kota Medan yang beralamat di Jalan Sempurna Ujung No 148 Kota Medan, penulis juga melakukan wawancara dengan bapak Eddy selaku Direksi dan ibu Naning sebagai Sekretaris Perusahaan. Dimana sebelum melakukan wawancara akan dipersiapkan pertanyaan-pertanyaan yang akan diajukan terlebih dahulu yang nantinya akan ditanyakan kepada narasumber, akan tetapi dimungkinkan juga timbul pertanyaan yang lain yang disesuaikan dengan situasi dan kondisi pada saat berlangsungnya wawancara.

b) Data Sekunder

Data sekunder ialah data yang diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil penelitian dalam bentuk laporan, dan peraturan perundang-undangan.

F. Bahan Hukum Penelitian

Bahan hukum yang digunakan penulis untuk dalam melakukan penelitian ini adalah :

a) Bahan Hukum Primer

Yaitu bahan-bahan hukum yang berasal dari jurnal, karya ilmiah, buku, serta peraturan perundang-undangan yang berlaku, yaitu :

1. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
2. Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

b) Bahan Hukum Sekunder

Yaitu bahan hukum yang terdiri dari buku-buku teks yang membicarakan permasalahan hukum, jurnal-jurnal hukum, tentang pengadaan barang dan jasa.

c) Bahan Hukum Tersier

Yaitu bahan hukum yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

G. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum Dalam Penelitian

Teknik pengumpulan data yang digunakan penulis dalam melakukan penelitian ini adalah :

1. Wawancara

Wawancara adalah kegiatan tanya jawab yang dilakukan oleh seseorang penanya terhadap seseorang narasumber. Penulis melakukan wawancara di PT. JASA TUNAS AGUNG KOTA MEDAN, Jalan Sempurna Ujung No 148 Medan, yang selaku penyedia jasa dengan pertanyaan yang sudah dipersiapkan terlebih dahulu oleh penulis.

H. Metode Analisa Data

Semua data yang telah didapatkan baik data primer maupun data sekunder serta semua informasi yang telah didapatkan akan dianalisa oleh penulis secara analisa kualitatif, yang dimana data yang diperoleh akan disusun secara sistematis kemudian dianalisis secara kualitatif untuk mencapai kejelasan masalah yang dibahas.

