

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Secara geografis Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri atas beribu-ribu pulau besar dan pulau kecil berupa daratan dan sebagian besar perairan yang terdiri atas perairan laut, sungai, dan danau. Keadaan wilayah Indonesia yang demikian luas ini membutuhkan banyak pengangkutan melalui darat, perairan dan udara yang mampu menjangkau seluruh negara Indonesia. Kemajuan dan kelancaran pengangkutan akan menunjang pembangunan berupa penyebaran kebutuhan, pemerataan dan perindustrian di Wilayah Indonesia¹.

Pengangkutan atau biasanya disebut dengan transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pengangkutan adalah kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of good*) dan penumpang dari suatu tempat (*origin or port call*) ketempat lain atau part of destination, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produk jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk memindahkan atau pengiriman barang-barangnta ke tempat lain. pengangkutan sebagai proses merupakan sistem hukum yang mempunyai unsur-unsur sistem yaitu sebagai berikut ini:

¹ Abdulkadir Muhammad, 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga cetakan Ke V*. (Penerbit, Citra Aditya Bakti, Bandung), hal 30.

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.
4. Peristiwa hukum pengangkutan yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan.

Fungsi pengangkutan pada dasarnya adalah untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Jadi dengan pengangkutan maka dapat diadakan perpindahan barang-barang dari suatu tempat yang dirasakan barang itu kurang berguna ketempat dimana barang-barang tadi dirasakan berguna². Pengangkutan secara umum adalah orang atau siapa saja baik dengan persetujuan *charter* menurut waktu (*time charter*) atau *charter* menurut perjalanan baik dengan suatu persetujuan lain mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya maupun sebagian melalui pengangkutan.

Pengangkutan pada dasarnya lahir karena perjanjian, dimana selalu didahulukan oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim³. Perjanjian pengangkutan pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis), tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan. perjanjian itu merupakan suatu hubungan

²Zainal Asakin, 2013. *Hukum Dagang*. (Penerbit, Raja Grafindo Persada, Jakarta), hal 154.

³ Purwosutjipto, 1981. *Pengertian Pokok Hukum agang Indonesia Cetakan I*. (Penerbit, Djambatan, Jakarta), hal 4.

hukum yang terletak dalam anatara dua pihak yang masing-masing berdiri sendiri (*zelfstandig Rectssubjenten*) yang menyebabkan pihak yang satu terhadap pihak lainnya berhak atas suatu prestasi, dimana prestasi tersebut adalah menjadi kewajiban pihak terakhir dan pihak pertama.

Menurut Sri Rejeki Hartono bahwa pada dasarnya pengangkutan mempunyai 2 (dua) nilai kegunaan, yaitu sebagai berikut⁴:

1. Kegunaan Tempat (*place Utility*)

Dengan adanya pengangkutan berarti terjadi perpindahan dari suatu tempat dimana barang tadi dirasakan kurang bermanfaat, ketempat lain yang menyebabkan barang tadi menjadi bermanfaat.

2. Kegunaan Waktu (*Time Utility*)

Dengan adanya pengangkutan berarti dapat dimungkinkan terjadinya suatu perpindahan suatu barang dari suatu tempat ke tempat lain dimana barang itu lebih diperlukan tepat pada waktunya.

Pengangkutan adalah 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 barang mengikatkan untuk membayar uang angkutan⁵. Adapun sifat dari pengangkutan adalah timbali-balik, artinya kedua belah pihak baik pengangkut maupun pengirim masing-masing mempunyai kewajiban sendiri-sendiri. Kewajiban pengangkut ialah menyelenggarakan pengangkutan barang atau

⁴ Sri Rejeki Hartono dalam buku Zainal Asakin, 2013. *Hukum Dagang*. (Penerbit, Raja Grafindo Persada, Jakarta), hal 154.

⁵ *Ibid* hal 156.

orang dari suatu tempat ketempat tujuan dengan selamat, sedangkan kewajiban pengirim ialah membayar uang angkutan.

Undang-Undang pengangkutan menentukan bahwa pengangkutan baru diselenggarakan setelah biaya pengangkutan dibayar terlebih dahulu. Akan tetapi, di samping ketentuan Undang-Undang pengangkutan, juga berlaku kebiasaan masyarakat yang dapat membayar biaya pengangkutan kemudian. Perjanjian pengangkutan biasanya meliputi kegiatan pengangkutan dalam arti luas, yaitu kegiatan memuat, membawa, dan menurunkan/membongkar, kecuali jika dalam perjanjian ditentukan lain.

Pengangkutan dalam arti luas ini erat hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Artinya, tanggung jawab pengangkut dimulai berjalannya sejak penumpang dan/atau barang yang dimuat kedalam alat pengangkut sampai penumpang diturunkan dari alat angkut atau barang dibongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada penerima. Tanggung jawab dapat diketahui dari kewajiban yang telah ditetapkan dalam perjanjian pengangkutan atau Undang-Undang Pengangkutan. kewajiban utama pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan. Kewajiban utama mengikat sejak penumpang atau pengirim barang melunasi biaya pengangkutan⁶.

Proses pengangkutan sering lalai melakukan pengangkutan atau melakukan proses pengangkutan barang tidak selamat. Keadaan yang tidak selamat hanya

⁶ Abdulkadir Muhammad, 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga cetakan Ke V*. (Penerbit, Citra Aditya Bakti, Bandung), hal 41.

mempunyai dua arti. Arti pertama, barang tidak ada, lenyap atau musnah, sedangkan arti kedua barang ada, tetapi rusak sebagian atau seluruhnya. Barang yang tidak ada itu kemungkinan disebabkan karena terbakar, dicuri orang dan karena sebab lain. Sedang barang yang ada tetapi mengalami kerusakan baik sebagian atau seluruhnya, sedemikian rupa barang tersebut tidak bisa dipergunakan sebagaimana mestinya. Hal ini pengangkut akan bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh pengirim barang tersebut. Pengangkut akan membayar ganti kerugian terhadap barang yang mengalami kerusakan, kecuali kalau kerugian tersebut timbul dari 4 macam sebab sebagai berikut dibawah ini⁷:

1. Keadaan memaksa (*overmacht* atau *force majeure*).
2. Cacat pada barang itu sendiri.
3. Kesalahan atau kelalaian sipengirim atau si ekspeditur (pasa 91 KUHD).
4. Keterlambatan datangnya barang ketempat tujuan.

Perusahaan pengangkutan akan bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, pengirim, pihak ketiga karena kelalaian dari pengangkut. Selama pengangkutan berjalan maka penumpang/atau barang menjadi tanggungjawab dari pengangkut. Tanggungjawab perusahaan pengangkutan terhadap barang kiriman dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim atau penerima. Besar ganti kerugian adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang.

⁷ Purwosutjipto. 1987. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Cetakan Ke III*. (Penerbit, Djambatan, Jakarta), hal 35.

Salah satu Pengangkutan barang melalui angkutan darat Executive Tiomaz Trans merupakan perusahaan yang bergerak dibidang jasa pengangkutan barang muatan atau yang sering disebut sebagai perusahaan ekspedisi angkutan darat yang menerima barang dari orang atau perusahaan yaitu pihak pengirim, selanjutnya bertanggungjawab untuk menyelenggarakan pengangkutan barang muatan tersebut untuk dikirim ketempat tujuan yang telah selamat. Artinya Executive Tiomaz Trans bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan barang yang diangkut, mulai saat diterimah hingga saat diserahkan barang tersebut ketangan sipenerima barang tersebut. sesuai dengan kesepakatan para pihak dalam kegiatan pengangkutan.

Pengangkutan darat Executive Tiomaz Trans memiliki suatu dokumen atau yang sering disebut dengan resi. Resi merupakan surat tanda pengangkutan barang dan pembiayaan biaya pengangkutan⁸. Resi tersebut diterbitkan atas nama (*on name*) artinya tidak dapat dialihkan kepada pihak lain. Resi Executive Tiomaz Trans berisikan, nomor registrasi, tanggal, nama pengirim barang, penerima barang, alamat, nama barang, tanda tangan, dan besaran ongkos kiriman. Pengangkutan darat Executive Thiomaz Trans, pertanggungjawaban atas kehilangan, kerusakan, keterlambatan barang kirim yang dapat merugikan sipengirim barang atau sipenerima barang tidak tertulis secara khusus di dalam resi.

Di dalam ketentuan umum Kitab Undang-Undang Hukum Dagang pada Pasal 91 menyebutkan bahwa, pengangkut (darat atau perairan darat) harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang-barang setelah diterimanya untuk diangkut

⁸ Abdulkadir Muhammad, 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga cetakan Ke V*. (Penerbit, Citra Aditya Bakti, Bandung), hal 9.

kecuali kerusakan-kerusakan yang diakibatkan karena cacat pada barang itu sendiri, karena keadaan memaksa atau karena kesalahan pengirim⁹. Misalnya apabila barang tersebut mengalami kerugian akibat dari kelalai dari pengangkut maka hal tersebut menjadi tanggungjawab dari pihak pengangkutan.

Hal ini juga diatur pada Pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ), disebutkan bahwa perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau barang pengirim karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Dalam Pasal 193 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) menegaskan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pihak pengirim tersebut.

Salah satu aspek yang terlihat dalam pengangkutan barang melalui angkutan darat adalah masalah tanggung jawab. Masalah tanggung jawab dalam pengangkutan barang melalui darat tersebut akan senantiasa ada seiring dengan eksistensi penyelenggara pengangkutan darat itu sendiri, terhadap barang milik penumpang atau barang milik pengirim.

⁹ Purwosutjipto. 1987. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Cetakan Ke III*. (Penerbit, Djambatan, Jakarta), hal 36.

Dengan adanya berbagai penjelasan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan menarik satu judul tentang pengangkutan yaitu **"TANGGUNGJAWAB PENGANGKUTAN TERHADAP KERUSAKAN BARANG KIRIMAN MELALUI ANGKUTAN DARAT (Studi di Executive Tiomaz Trans)"**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka yang menjadi pokok permasalahan adalah :

1. Bagaimana Tanggungjawab atas kerusakan barang kiriman melalui angkutan darat oleh Executive Tiomaz Trans?.
2. Bagaimana penyelesaian tanggung jawab yang dilakukan oleh pengangkut darat Executive Tiomaz Trans kepada pihak Pengirim Barang jika barang kiriman mengalami kerusakan ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka yang menjadi tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui tanggungjawab atas kerusakan barang kiriman melalui angkutan darat oleh Executive Tiomas Trans.
2. Untuk mengetahui penyelesaian tanggung jawab yang dilakukan oleh pengangkut darat Executive Tiomaz Trans kepada pihak Pengirim Barang jika barang kiriman mengalami kerusakan.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang hendak dicapai, maka penelitian ini diharapkan mempunyai manfaat dalam pendidikan baik secara maupun tidak langsung. Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dari penulis adalah memberikan manfaat bagi ilmu hukum melalui kajian yang menyangkut tentang pertanggungjawaban yang dilakukan pengangkut terhadap masyarakat pihak pengguna angkutan dalam penyelenggaraan pengangkutan darat. Penelitian ini juga akan memberikan sumbangan ilmu pengetahuan yang kiranya dapat sebagai bahan referensi hukum yang bersifat khusus dalam bidang Hukum Dagang dan Hukum Pengangkutan.

2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari tugas akhir ini adalah diharapkan dapat memberikan masukan pemikiran untuk kepentingan secara khusus bagi perusahaan angkutan darat, masyarakat maupun bagi penegak hukum dalam tugasnya masing-masing.

3. Manfaat Bagi Penulis

Manfaat untuk kepentingan penulis yaitu selain untuk melengkapi salah satu syarat untuk meraih gelar sarjana hukum juga untuk mengetahui bagaimana pertanggungjawaban pengangkutan terhadap kerusakan barang kiriman melalui angkutan darat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Hukum Tentang Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan

Pelaksanaan dalam kegiatan pengangkutan, baik pengangkutan laut, darat dan udara amat sangat dipentingkan, karena selain sebagai alat fisik yang membawa barang-barang dari produsen ke konsumen juga sebagai alat penentu harga-harga barang tersebut. Kepentingan perdagangan tiap-tiap pelaku usaha akan selalu berusaha mendapatkan frekuensi angkutan yang baik dengan biaya angkutan yang rendah dan keselamatan yang baik.

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 mengkatkan diri untuk membayar uang angkutan¹⁰.

Menurut pasal 1 ayat (3) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengangkutan atau angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruangan lalu lintas. Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim. Adapun sifat perjanjian pengangkutan adalah timbal balik, artinya

¹⁰ H.M.N.Purwosutjipto, 1987. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia cetakan Ke 3*. (penerbit, Djambatan, Jakarta), hal 2

kedua belah pihak baik pengangkut maupun pengirim masing-masing mempunyai kewajiban sendiri-sendiri. Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sedangkan kewajiban pengirim adalah membayar uang angkutan.

Isitilah menyelenggarakan pengangkutan berarti bahwa pengangkutan itu dapat dilakukan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan oleh orang lain atas perintahnya. Istilah dengan selamat mengandung arti bila pengangkutan berjalan dengan selamat, bila pengangkutan tidak selamat itu akan menjadi tanggung jawab pengangkut. Suatu keadaan yang tidak selamat ini hanya mempunyai dua arti yaitu, barang tidak ada, lenyap, musnah sedangkan arti keduanya mungkin disebabkan karena terbakar, tenggelam, sengaja dilempar, dicuri orang atau karena sebab lain. Kalau barang rusak baik sebagian atau seluruhnya sedemikian rupa sehingga barang tidak bisa dipergunakan sebagaimana mestinya. Disamping itu, jika ditinjau dari beberapa segi, pengangkutan banyak mempunyai manfaat antara lain sebagai berikut ini ¹¹:

- a. Untuk kepentingan pengiriman barang, mengirim memperoleh manfaat untuk konsumsi pribadi maupun keuntungan komersial.
- b. Untuk kepentingan pengangkutan atau keuntungan imateral berupa peningkatan kepercayaan masyarakat atau jasa angkutan yang diusahakan oleh pengangkut.

¹¹ Zaine Asyadie, Budi Sutrisno, 2018. *Pokok-Pokok Hukum Dagang*. (Pnerbit, Raja Grafindo Persada, Depok),hal 171

- c. Untuk kepentingan penerima barang, penerima barang memperoleh manfaat untuk konsumsi pribadi maupun keuntungan komersial.
- d. Untuk kepentingan masyarakat luas.

2. Konsep Pengangkutan

Konsep suatu pengangkutan secara komprehensif perlu dikaji terlebih dahulu aspek-aspek tersirat dalam konsep pengangkutan. konsep pengangkutan meliputi tiga (3) aspek yaitu sebagai berikut:

- a. Pengangkutan sebagai usaha (*Business*).
- b. Pengangkutan sebagai Perjanjian (*Agreement*).
- c. Perjanjian sebagai proses penerapan (*Applying Process*).

Ketiga aspek pengangkutan tersebut menyatakan kegiatan yang berakhir dengan pencapaian tujuan pengangkutan. Tujuan kegiatan usaha pengangkutan adalah memperoleh keuntungan dan/atau laba, tujuan kegiatan perjanjian pengangkutan adalah memperoleh hasil realisasi yang diinginkan oleh pihak-pihak, dan tujuan kegiatan pelaksanaan pengangkutan adalah memperoleh keuntungan dan tiba dengan selamat di tempat tujuan. Ketiga aspek pengangkutan tersebut menyatakan kegiatan untuk mencapai tujuan yang diinginkan pelakunya.

2.1 Pengangkutan Sebagai Usaha (*Business*)

Pengangkut sebagai usaha adalah kegiatan usaha dibidang jasa angkutan yang menggunakan alat pengangkut mekanik. Alat pengangkut mekanik contohnya adalah gerbong untuk mengangkut barang, kereta untuk mengangkut penumpang, truk untuk mengangkut penumpang, pesawat untuk mengangkut penumpang dan kapal untuk mengangkut barang dan penumpang. Kegiatan usaha tersebut selalu berbentuk

perseroan, persekutuan atau badan hukum. Karena menjalankan perusahaan, usaha jasa pengangkutan bertujuan memperoleh keuntungan dan/atau laba. Perusahaan bidang jasa lazim disebut perusahaan pengangkuta, perusahaan pengangkutan meliputi kegiatan usaha bidang jasa sebagai berikut ini:

- a. Pengangkutan dengan kereta api (*railway*).
- b. Pengangkutan dengan kendaraan bermotor (*highway*).
- c. Pengangkutan dengan kapal laut, kapal penyebarangan, kapal danau, kapal sungai (*waterway*).
- d. Pengangkutan dengan pesawat (*airway*).

2.2 Pengangkutan Sebagai Perjanjian

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Kesepakatan tersebut pada dasarnya berisi kewajiban dan hak pengangkut dan penumpang atau pengirim. Keawajiban pengangkut adalah mengangkut penumpang atau barang sejak ditempat pemberangkatan sampai tujuan yang telah disepakati dengan selamat. Sebagai imbalnya, pengangkut berhak memperoleh sejumlah uang. Jasa atau uang sewa yang disebut sebagai uang pengangkutan. sedangkan kewajiban penumpang atau pengirim adalah membayar sejumlah uang sebagai biaya pengangkutan dan memperoleh hak atas pengangkutan sampai ditempat tujuan dengan selamat¹².

Perjanjian pengangkutan pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan berupa karcis

¹² Abdulkadir Muhammad, 2008. *Hukum Pengangkutan Niaga*. (Penerbit, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung), hal 2.

yang berfungsi sebagai bukti terjadinya perjanjian pengangkutan dan wajib dilaksanakan oleh pihak-pihak. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat secara tertulis yang disebut perjanjian carter (*charter party*) seperti carter pesawat udara untuk mengangkut jemaah haji atau kapal untuk mengangkut barang dagangan. Alasan-alasan pihak yang menginginkan perjanjian secara tertulis adalah sebagai berikut ini:

- a. Kedua belah pihak ingin memperoleh kepastian mengenai kewajiban dan hak.
- b. Kejelasan perinci mengenai objek, tujuan dan beban resiko pihak-pihak.
- c. Kepastian dan kejelasan cara pembayaran dan penyerahan barang.
- d. Menghindari berbagai macam tafsiran arti kata dan isi perjanjian.
- e. Kepastian mengenai kapan, dimana dan alasan apa perjanjian berakhir.
- f. Menghindari konflik pelaksanaan perjanjian akibat ketidakjelasan maksud yang dikehendaki pihak-pihak.

2.3 Pengangkutan Sebagai Proses Penerapan (*Applyng Process*)

Pengangkutan sebagai proses terdiri atas serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan kedalam alat pengangkut kemudian dibawa oleh pengangkut menuju ke tempat tujuan yang telah ditentukan. Pengangkutan sebagai proses merupakan sistem yang mempunyai unsur-unsur sistem yaitu:

- a. Subjek Pelaku Pengangkutan

Yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan dan pihak yang berkepentingan dengan pengangkutan.

b. Status Pelaku Pengangkutan

Khususnya pengangkut selalu berstatus perusahaan perseorangan, persekutuan atau badan hukum.

c. Objek Pengangkutan

Yaitu alat pengangkut, muatan, dan biaya pengangkutan serta dokumen pengangkutan

d. Peristiwa Pengangkutan

Yaitu proses terjadinya pengangkutan dan penyelenggaraan pengangkutan serta berakhirnya di tempat tujuan.

e. Hubungan Pengangkutan

Yaitu hubungan kewajiban dan hak antara pihak-pihak dalam pengangkutan dan mereka yang berkepentingan dengan pengangkutan.

f. Tujuan Pengangkutan

Yaitu tiba dengan selamat ditempat tujuan dan peningkatan nilai guna baik barang dagangan maupun tenaga kerja.

3. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

3.1 Fungsi Pengangkutan

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Pengangkutan pada pokoknya berfungsi membawa barang-barang yang dirasakan kurang sempurna bagi pemenuhan kebutuhan ke tempat lain dimana barang tersebut menjadi lebih berguna dan bermanfaat. Mengenai orang dengan adanya

pengangkutan maka orang akan berpindah dari suatu tempat yang dituju dengan waktu yang relatif singkat.

Untuk mencapai suatu hasil yang diharapkan serta dapat tercapai fungsi-fungsi pengangkutan, maka dalam pengangkutan diperlukan beberapa unsur yang memadai berupa sebagai berikut¹³:

a. Alat angkutan itu sendiri (*operating Fasilitas*)

Setiap barang atau orang akan diangkut tentu saja memerlukan alat pengangkutan yang memadai baik kapasitas maupun perelengkapannya. Alat pengangkutan yang dimaksud adalah berupa kapal, pesawat, bis, kereta api dan truk.

b. Fasilitas yang akan dilalui oleh alat pengangkut (*right of way*)

Fasilitas tersebut dapat berupa jalan umum, rel kereta api, perairan/danau, bandar udara dan sebagainya. Jadi apabila fasilitas yang dilalui oleh pengangkut tidak tersedia atau tidak memadai maka proses pengangkutan tidak mungkin berjalan dengan lancar.

c. Tempat persiapan

Tempat persiapan pengangkutan ini diperlukan karena suatu kegiatan pengangkutan tidak dapat berjalan dengan efektif apabila tidak ada terminal yang dipakai sebagai tempat persiapan sebelum atau sesudah proses pengangkutan dimulai.

¹³Sri Rezeki Hartono, 1980. *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*. (Penerbit, UNDIP, Semarang), hal 8.

Selain itu dalam dunia perdagangan pengangkutan memegang peranan yang sangat penting. Tidak hanya sebagai sarana angkutan yang harus membawa barang-barang yang diperdagangkan kepada konsumen tetapi juga sebagai alat penentu harga barang tersebut. Karena itu untuk memperlancar usaha produsen akan mencari pengangkutan yang continue dan pengangkutan yang murah.

3.2 Tujuan Pengangkutan

Penyelenggaraan suatu pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau adalah jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau secepat dalam ukuran jarak dan waktu.

Di samping itu pengangkutan juga sangat membantu dalam mobilitas tenaga kerja dari suatu tempat ke tempat lain karena tanpa adanya pengangkutan maka aktivitas yang akan dilakukan tidak dapat berjalan. Dengan demikian pengangkutan dapat meningkatkan nilai guna suatu barang sebagai objek dari pengangkutan.

4. Subjek dan Objek Pengangkutan

Subjek hukum adalah pendukung kewajiban dan hak yang disebut dengan orang. Orang menurut konsep hukum terdiri atas manusia dan badan hukum. Manusia adalah subjek hukum menurut biologis sebagai makhluk ciptaan Tuhan yang lengkap dengan akal, pikiran dan kehendak. Badan hukum adalah subjek hukum menurut konsep yuridis sebagai badan hukum manusia berdasarkan pada hukum, memiliki

hak dan kewajiban seperti manusia¹⁴. Subjek hukum merupakan peraturan hukum yang dihubungkan dengan seseorang berdasarkan hak dan kewajiban dalam lalu lintas hukum. Subjek hukum adalah segala sesuatu yang memiliki kewajiban dalam lintas hukum¹⁵.

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. Pihak-pihak tersebut yaitu¹⁶:

1. Pihak pengangkut.
2. Pihak penumpang.
3. Pihak pengirim.
4. Pihak penerima barang.

Selain itu ada juga pula pihak-pihak yang berkepentingan dengan sebagai perusahaan penunjang pengangkutan, yaitu:

1. Perusahaan ekspedisi muatan.
2. Perusahaan agen perjalanan.
3. Perusahaan agen pelayaran.
4. Perusahaan muat bongkar.

Objek hukum perjanjian adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan. Sasaran tersebut pada pokoknya meliputi barang muatan, alat pengangkut, dan

¹⁴Abdulkadir Muhammad, 2010. *Hukum Perdata Indonesia*. (Penerbit, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung), hal 23.

¹⁵ Neng Yanti Nurhayati, 2015. *Hukum Perdata*. (Penerbit, Pustaka Setia, Bandung), hal 71.

¹⁶ *Op. Cit* Abdulkadir Muhammad, hal 53.

biaya angkutan. Jadi objek pengangkutan adalah barang muatan, alat dan biaya angkutan yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan darat yaitu terpenuhinya kewajiban dan hak para pihak-pihak yang menyelenggarakan perjanjian pengangkutan secara adil, benar dan bermanfaat. Berikut beberapa objek dari pengangkutan antara lain sebagai berikut:

a. Barang Muatan

Barang yang dimaksudkan adalah barang yang sah dan dilindungi oleh Undang-Undang. Dalam pengertian barang sah termasuk juga hewan, secara fisik barang muatan dibedakan menjadi 6 golongan, yaitu :

1. Barang berbahaya (barang bahan-bahan peledak).
2. Barang tidak berbahaya.
3. Barang cair (minuman).
4. Barang berharga.
5. Barang curah (beras, semen, minyak mentah).
6. Barang khusus misalnya ikan dingin, tembakau dan obat-obatan.

Dari jenis-jenis barang tersebut, barang muatan dapat digolongkan ke dalam 3 golongan barang muatan yaitu sebagai berikut:

1. *General Cargo* adalah jenis barang yang dimuat dengan cara membungkus/pengepakan satu macam barang dalam bentuk unit-unit kecil (peti, koli).
2. *Bulk Cargo* adalah satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara mencurahkan ke dalam kapal atau tanki, misalnya pengapalan 500.000 barel minyak mentah, pengangkutan dengan tanki 5.000 liter premium.

3. *Homogenous Cargo* adalah satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara pembungkus/pengelapan, misalkanya 100,000 sak semen.
4. Alat pengangkut (*carrier*).

Pengangkutan adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan pengangkutan memiliki alat pengangkut sendiri atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkut di jalan disebut kendaraan bermotor umum yang dijalankan supir. Alat pengangkut di perairan yang disebut kapal dijalankan oleh nahkoda. Alat pengangkut diatas rel disebut kereta api yang dijalankan oleh masinis. Alat pengangkut udara yang disebut pesawat yang dijalankan oleh pilot. Supir, masinis, pilot, nahkoda bukan pengangkut melainkan karyawan perusahaan pengangkutan berdasarkan perjanjian kerja yang bertindak untuk kepentingan dan atas nama perusahaan.

- b. Biaya Pengangkutan (*charge Ekpense*)

Penetapan stuktur dan golongan tarif yang dilakukan oleh pemerintah dengan memerhatikan kepentingan masyarakat dan kepentingan badan penyelenggaraan pengangkutan. penetapan arif berorientasi pada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas. Dengan berpedoman pada stuktur dan golongan tarif tersebut semua jenis pengangkutan kereta api, darat, laut dan udara menetapkan tarif yang berorientasi pada kelangsungan dan pengembangan usaha perluasan jaringan pengangkutan. tarif pengangkutan lintas batas ditetapkan berdasarkan perjanjian antara kedua negara.

Undang-undang yang mengatur tentang pengangkutan tidak merumuskan secara umum mengenai biaya pengangkutan. akan tetapi, dilihat dari perjanjian

pengangkutan biaya pengangkutan adalah kontrak prestasi (imbalan) terhadap penyelenggaraan pengangkutan yang dibayar oleh penumpang/pengirim kepada pengangkut. Menurut pasal 149 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), penumpang diwajibkan membayar ongkos atau biaya kepada pihak penyelenggara sarana pengangkutan yakni dikarenakan dengan membayar ongkos maka penumpang/pengirim barang mendapat karcis yang dianggap sebagai tanda bukti surat jalan bahwa telah terjadi kesepakatan dinantara pengangkut dengan penumpang/pengirim.

Perhitungan jumlah biaya pengangkutan ditentukan juga oleh beberapa hal yaitu sebagai berikut¹⁷:

1. Jarak yang harus ditempuh dari tempat asal ketempat tujuan.
2. Volume dan berat pada muatan barang yang diangkut.
3. Resiko dan bahaya dalam pengangkutan, berhubung karena sifat barang yang diangkut sehingga diperlukam alat-alat sevis yang spesial.
4. Ongkos-ongkos khusus yang harus dikerluarkan berhubung karena berat dan ukuran barang yang diangkut.
5. Sifat muatan yang mudah rusak, berbahaya, mudah pecah, mudah terbakar, mudah meledak dan resiko kerugian lebih besar sehingga menentukan pula besarnya tarif biaya pengangkutan.
6. Waktu pengangkutan juga menentukan besa kecilnya tarif biaya pengangkutan.

¹⁷ *Ibid*, hal 120

Biaya pengangkutan diatur dalam undang-undang yaitu, didalam pasal 1139 sub 7 bsd. Pasal 1147 Perdata dimaksudkan dalam hak istimewa (*privrlegei*) atas barang-barang tertentu yaitu atas pendapatan dari barang-baran yang diangkut. Hak istimewa bersifat perikatan (*obligator*) terbawa sifatnya hutang. Hak istimewa menurut pasal 1134 ayat 1 KUHPerdata adalah suatu hak yang oleh undang-undang orang berpiutang lainnya, semata-mata berdasarkan sifat piutangnya.

5. Peraturan –Peraturan Mengenai Pengangkutan

5.1 Peraturan Hukum Pengangkutan

Peraturan hukum pengangkutan adalah keseluruhan peraturan hukum yang mengatur jasa pengangkutan. Istilah peraturan hukum (*ruler of law*) dalam definisinya ini meliputi semua ketentuan yaitu:

- a. Undang-undang pengangkutan.
- b. Perjanjian pengangkutan.
- c. Konvensi Internasional tentang pengangkutan.
- d. Kebiasaan dalam pengangkutan kereta api, darat, perairan dan penerbangan.

Dalam asa hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis (*fundamental Nomr*) yang menjadi dasar ketentuan-ketentuan pengangkutan yang menyatakan kebenaran, keadilan dan kepattan yang diterima oleg semua pihak. Asas tersebut dijemakan dalam bentuk ketentuan-ketentuan yang mengatur pengangkutan niaga.

Asas hukm sebagai landasan filosofis ini digolongkan sebagai filsafat hukum mengenai pengangkutan¹⁸.

Norma hukum pengangkutan merupakan rumusan ketentuan-ketentuan dalam Undang-Undang, perjanjian, konvensi Internasional, dan kebiasaan-kebiasaan yang mengangkut mehingga tujuan ditempat tujuan dengan selamat, aman, bermanfaat, nilai guna meningkat, dan menguntungkan semua pihak. isprudensi (*judge mada law*), dokumen hukum (*legal documents*) seperti karcis penumpang atau surat muatan barang. Praktik hukum pengangkutan menyatakan secara empiris peristiwa perbuatan pihak-pihak se

Praktik hukum pengangkutan merupakan serangkaian nyata yang masih berlangsung (*in action*) atau perbuatan nyata yang sudah selesai dilakukan, seperti keputusan hakim atau yurisprudensi (*judge made law*), dokumen hukum (*legal documents*) seperti karcis penumpang atau surat muatan barang. Praktik hukum pengangkutan menyatakan secara empiris peristiwa perbuatan pihak-pihak sehingga tujuan pengangkutan itu tercapai dan ada pula tidak tercapai. Tidak tercapinya tujuan dapat terjadi karena wanprestasi salah satu pihak atau karena keadaan memaksa (*force majeure*).

5.2 Undang-Undang Pengangkutan

Sistem pengangkutan melingkupi pengangkutan darat dengan kereta api. Pengangkutan darat dengan angkutan umum, pengangkutan perairan dengan kapal

¹⁸Suwardjoko Warpani, 1990, *Merecanakan sistem Pengangkutan*. (Penerbit ITB (Institut Teknologi Bandung), Bandung), hal 4.

dan pengangkutan udara dengan pesawat¹⁹. Aspek hukum publik pengangkutan seperti akta pendirian perusahaan, surat izin usaha, pendaftaran perusahaan, penyedia fasilitas publik, pengumuman perusahaan dan infrastruktur pengangkutan niaga diatur dengan undang-undang.

Aspek hukum perdata pada pengangkutan seperti kontrak carter (*charter Party*), kewajiban dan hak para pihak-pihak, ganti kerugian akibat wanprestasi, upaya mengatasi risiko dengan asuransi dan cara penyelesaian sengketa pengangkutan yang diatur dengan perjanjian yang dibuat para pihak-pihak dan kebiasaan yang hidup dalam masyarakat itu sendiri. Beberapa penganturan yang mengatur tentang pengangkutan yaitu²⁰:

a. Pengaturan Hukum Pengangkutan Darat diatur dalam yaitu:

1. KUHD, buku I, Bab V, bagian 2 dan 3 mulai pasal 90 sampai dengan pasal 98. Dalam bagian ini diatur sekaligus pengangkutan darat dan pengangkutan perairan darat, tetapi hanya khusus mengenai pengangkutan barang.
2. Peraturan-Peraturan Khusus Lainnya:
 - Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian.
 - Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - Peraturan-peraturan Tentang Pos dan Telekomunikasi.

¹⁹ Martono dan Tjojono Eka Budi, 2011. *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*. (Penerbit, Raja Wali Pers, Jakarta), hal 25.

²⁰ H. N. M. Purwosutjipto, 1987. *Pengertian Hukum Dagang Indonesia cetakan 3*. (penerbit, Djambatan, Jakarta), hal 2.

- b. Pengaturan Hukum Pengangkutan Laut diatur dalam, yaitu:
1. KUHD, buku II, Bab 4 tentang Perjanjian Carter Kapal.
 2. KUHD, buku II, Bab V-A tentang Pengangkutan Barang.
 3. KUHD, buku II, bab V-B tentang pengangkutan Orang
 4. Serta Peraturan Khusus lainnya yaitu
 - PP Nomor 2 Tahun 1969 (LN 1969-2) Tentang Penyelenggaraan dan perusahaan Angkutan Laut.
 - Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang pelayaran menggantikan semua perundang-perundangan Hindia Belanda yang berhubungan dengan pelayaran.
- c. Pengaturan Hukum Pengangkutan Udara diatur didalam yaitu:
1. S.1939-100 (*huchtvervoerer donnatie*) atau Ordonasi Pengangkutan Udara yang disingkat OPU. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 1958 (LN 1958-159) dan TLN Nomor 1687 Tentang Penerbangan.
 2. Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan menggantikan undang-undang Nomor 83 Tentang Penerbangan.
- d. Pengaturan Pengangkutan Perairan Darat diatur dalam yaitu:
1. KUHD, Buku II, Bab V bagian 2 dan 3 mulai pasal 90 sampai 98.
 2. Peraturan-peraturan khusus lainnya:
 - Undang-undang nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran (Undang-undang ini juga mengatur mengenai angkutan sungai, danau antar pulau atau ASDP.

Pengangkutan darat dengan kendaraan umum darat dengan kendaraan umum diatur dalam undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum. Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diadakan dengan perjanjian antara perusahaan pengangkutan umum dengan penumpang atau pemilik barang. Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian pembayaran biaya pengangkutan.

Karcis penumpang di terbitkan atas nama (*on name*) artinya tidak dapat dialihkan dengan menyerahkan karcis kepihak orang lain. Demikian juga dengan surat pengangkutan barang diterbitkan atas nama (*on name*) artinya tidak dapat diahlikan kepada pihak lain juga. Pada pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) menentukan bahwa surat muatan merupakan perjanjian antara pengirim dengan pengangkut. Surat muatan yang diatur dalam pasal 90 KUHD ini hanya salah satu alat pembuktian tentang perjanjian pengangkutan. Alat bukti lainnya juga mungkin dapat diajukan misalkan, pengakuan, saksi, pemikiran hakim dan sumpah.

6. Defenisi Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian adalah suatu hubungan hukum kekayaan/harta benda antara 2 orang atau lebih yang memberikan kekuatan hak pada satu pihak untuk memperoleh prestasinya dan sekaligus mewajibkan pada pihak lain untuk menuaikan prestasinya²¹.

Perjanjian pengangkutan merupakan persetujuan dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau

²¹ M. Yahya Harahap, 1987. *Segi-Segi Hukum Perjanjian*. (Penerbit, Alumni, Bandung), hal 6.

barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan pemilik dan penumpang /pemilik barang mengikat diri untuk membayar biaya pengangkutan. perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan, tetapi didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi dan mengikat.

Menurut Abdulkadir Muhammad, perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat. Sedangkan penumpang/pengirim barang mengikat diri untuk membayar biaya pengangkutan²². Sedangkan menurut Soekardono, perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian timbal balik dimana para pihak-pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau/dan orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lain yaitu pengirim/penumpang berkeharusan untuk menuaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut²³.

Oleh karena itu perjanjian pengangkutan itu bersifat konsensual. Artinya bilah cukup bila ada kesepakatan kehendak atau konsesus diantara pihak sja, maka tidak perlukan adanya surat bukti muatan. Dengan demikian, prinsip dari perjanjian tersebut sah tanpa adanya bukti secarik kertas. Hal tersebut diatas memang sesuai dengan syarat-syarat sah suatu perjanjian seperti yang terdapat dalam pasal 1320 KUHPerdara berbunyi:

- a. Sepakat mereka yang mengikat diri.

²² Abdulkadir Muhammad, 1991. *Hukum Pengangkutan Niaga cetakan I*. (Penerbit, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung). hal 20.

²³ Soekardono, 1961. *Hukum Dagang Indonesia jilid II bagaian pertama (I)*. (penerbit. CV . Rajawali, Jakarta), hal 20.

- b. Kecakapan untuk membuat perjanjian.
- c. Suatu hal tertentu.
- d. Suatu sebab yang halal.

Seperti dalam halnya dengan perjanjian pada umumnya, disini kedua belah pihak diberi kebebasan yang seluas-luasnya untuk mengadakan perjanjian-perjanjian.

Hal ini memang sesuai dengan pasal 1338 KUHPerdota yang berbunyi:

- a. Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuat.
- b. Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu.
- c. Suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Perjanjian pengangkutan tidak mengatur mengenai hak dan kewajiban tertentu, dimana pihak-pihak mengikuti ketentuan dan kewajiban yang diatur dalam undang-undang. Akan tetapi jika dalam perjanjian dan undang-undang juga tidak mengatur, mereka dapat mengikuti kebiasaan yang berlaku dalam praktik pengangkutan yaitu kebiasaan yang dianggap sebagai hukum perdata tidak tertulis.

Menurut Abdulkadir Muhammad, kebiasaan yang hidup dalam praktik pengangkutan dianggap sebagai hukum perdata tidak tertulis adalah kebiasaan atau perbuatan yang memenuhi kriteria sebagai berikut²⁴:

- a. Tidak tertulis yang hidup dalam praktik perjanjian pengangkutan.
- b. Beberapa kewajiban bagaimana seharusnya pihak-pihak berbuat.

²⁴ *Op. Cit.* Abdulkadir Muhammad, 2010, hal 50.

- c. Tidak bertentangan dengan undang-undangan atau kepatutan.
- d. Diterima oleh pihak-pihak karena keadilan dan masuk akal.
- e. Menuju kepada akibat hukum yang dikehendaki oleh pihak-pihak.

7. Syarat Perjanjian Pengangkutan

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dapat ditafsirkan bahwa perjanjian pengangkutan dapat dikatakan sah apabila suatu surat pengangkutan. Hal ini dirumuskan dalam pasal 90 KUHD yang berbunyi “surat angkutan merupakan persetujuan antara pengirim atau ekspediter pada satu pengangkut atau juragan pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh belah pihak seperti misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakannya dan mengenai pergantian ganti rugi dalam keterlambatan, kerusakan, maupun kehilangan barang muatan. Isi dari surat muatan itu adalah:

- a. Nama dan berat/ukuran barang yang diangkut, begitu juga dengan merek dan bilangan barang tersebut.
- b. Nama orang kepada siapa barang dikirim.
- c. Nama dan tempat pengangkut atau juragan perahu.
- d. Jumlah upahan pengangkut.
- e. Tanggal dibuat surat muatan.
- f. Tanda tangan pengirim atau ekspediter.

Menurut isi pasal tersebut bahwa, perjanjian pengangkutan baru dapat dikatakan apabila telah dituangkan dalam surat muatan atau dokumen pengangkutan (*vrachtbrief*). Itu artinya perjanjian pengangkutan tidak bersifat konsensual tetapi tertulis. Suatu perusahaan pengangkutan barang dan/atau orang wajib membuat surat

muatan atau dokumen yang sering disebut konosemen yang merupakan bagian dokumen perjalanan dan wajib membuat surat perjanjian pengangkutan barang dan/atau orang²⁵. Namun undang-undang tidak mewajibkan pengangkut mencatat surat muatan dalam register harian sebagai halnya ekspeditr. Hal ini sangat penting bagi pengangkut apabila mana ada tuntutan pengangkut mengenai barang yang diangkutnya apakah kutrang dan rusak atau hilang barang tersebut.

8. Sifat Tentang Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan kedudukan para pihak yaitu pengirim dan pengangkut sama tingginya. Tidak seperti dalam perjanjian perburuhan dimana para pihak tidak sama tingginya yakni majikan mempunyai kedudukan yang paling tinggi dari pada siburuh. Pelaksanaan perjanjian kerja pengangkutan, hubungan kerja antara pengirim dengan pengangkut tidak terus menerus tetapi hanya kadang kala kalau pengirim membutuhkan angkutan untuk mengirim barang. Berikut ini beberapa sifat perjanjian pengangkutan yaitu:

1. Sifat Perjanjian Pengangkutan adalah Pelayanan Berkala

Perjanjian yang bersifat pelayanan berkala ini disinggung dalam pasal 1601 KUHPerdara. Disini jelas bahwa perjanjian pelayanan berkala (*het verrichten van enkel iesten*) tidak ada pengaturan lebih lanjut, hanya dicukupkan dengan adanya ketentuan-ketentuan umum dalam bagian I. Perjanjian layanan berkala ini tidak diatur lagi secara terperinci karena perjanjian pengangkutan ini mempunyai sifat-sifat rangkap misalnya unsur pemborong (*annening van werk*), unsur penyimpanan (*bewaargeving*).

²⁵ *OP. Cit. Zaine Asyadie. Budi Sutrisno, hal 211.*

Pendapat ini berdasarkan pada hubungan kerja antara pengangkutan dengan pengirim/penumpang yang tidak terus menerus, tetapi hanya bersifat kadang kala. Dimana pihak pemakai jasa angkutan itu memerlukan penyelenggaraan pengangkutan. Dalam pasal 1601 KUHPerdara terdapat perjanjian yang bersifat berkala berbunyi: “selain perjanjian untuk melakukan sementara jasa-jasa yang diatur oleh ketentuan khusus untuk itu dan oleh syarat-syarat yang diperjanjikan dan jika tidak ada oleh kebiasaan maka adalah dua macam perjanjian dengan mana pihak yang satu mengikat diri untuk melakukan pekerjaannya bagi pihak yang lainnya dengan menerima upa perjanjian perburuan dan pemborongan pekerjaan”.

2. Sifat Perjanjian Pengangkutan tidak Bersifat Pemborong

Sifat hukum perjanjian pengangkutan itu bukan pelayanan berkal tetapi pemborong. Sebagaimana dimaksud dalam pasal 1601 KUHPerdara. Namun dalam pasal 1617 KUHPerdara yang merupakan pasal penutup dari Bab VII-A tentang pekerja pemborong yang berbunyi demikian “hak-hak dan kewajiban pengangkut dan nahkoda ditetapkan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Pembentukan undang-undang mengkehendaki pekerjaan yang dilakukan oleh pemborong dapat diraba (*tas baar*) seperti misalnya adanya gedung baru, bangunan baru, jala baru dan lain-lain yang tadinya tidak ada. Sedangkan pekerjaan yang dilakukan oleh pengangkut adalah suatu jasa dan tidak menimbulkan barang baru, dengan ini sangat jelas bahwa dapat disimpulkan bahwa perjanjian pengangkutan tidak bersifat pemborong.

3. Perjanjian Pengangkutan adalah Perjanjian Campuran

Mr. Kist berpendapat bahwa perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran, yakni perjanjian melakukan pekerja (pelayanan berkala) dan perjanjian penyimpang²⁶. Karena pengangkutan berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan dan menyimpang barang-barang yang diserahkan kepadanya untuk diangkut (pasal 466, pasal 468 ayat (1) kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Pendapat Mr.Kist bahwa perjanjian pengangkutan itu adalah perjanjian campuran, dimana perjanjian pengangkutan ini memiliki unsur-unsur yaitu sebagai berikut:

- a. Pelayanan berkala (pasal 1601-b KUHPerdara). Dimana pasal ini adalah satu-satunya pasal khusus mengenai pelayanan berkala yang tidak ada pasal lain yang dapat menolak adanya unsur lain yang ada pada perjanjian pengangkutan.
- b. Unsur penyimpanan (*bewaargiving*), terbukti adanya ketetapan dalam pasal 468 ayat 1 KUHD yaitu “perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang diangkutnya mulai saat diterimanya hingga sat diserahkan barang tersebut.
- c. Unsur pemberian kuasa (*lastgeving*) hal ini dengan adanya ketetapan dalam pasal 371 ayat 1 KUHD “ Nahkoda diwajibkan selama perjalanan menjaga kepentingan-kepentingan para pemilik muatan, mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan untuk itu dan jika perlu untuk menghadap hakim.

²⁶ Mr. Kist dalam buku Soekardono, 1961. *Hukum Dagang Indonesia jilid II bagian pertama (I)*. (penerbit. CV . Rajawali, Jakarta), hal 16.

4. Perjanjian pengangkutan bersifat konsensual

Secara umum sistem hukum di Indonesia, perjanjian pengangkutan barang atau orang tidak disyaratkan harus secara tertulis, cukup diwujudkan dengan persetujuan kehendak secara lisan saja (konsensus)²⁷. Resi atau dokumen ukan merupakan salah satu tanda bukti tentang terjadinya pengangkutan, tetapi hanya merupakan salah satu tanda bukti tentang adanya perjanjian pengangkutan. pada pasal 454 KUHD “ masing-masing pihak boleh menuntut dibuatnya suatu akta tentang persetujuan tersebut. Akta ini dinamakan *cahter party*”.

9. Pihak-Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan

Pada dasarnya dalam pembuatan perjanjian pengangkutan terdapat pihak-pihak yang mengikatkan diri untuk melaksanakan prestasi yang berbeda-beda yaitu antar pihak pengangkutan dan pihak pemakai jasa angkutan. Pihak pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah mereka yang secara langsung terikat memenuhi kewajiban dan memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan antara lain sebagai berikut:

a. Pengangkut

Pengangkut adalah pihak yang mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan niaga. Pihak pengangkut dalam perjanjian pengangkutan barang yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan, batrang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif angkutan sesuai yang telah diperjanjinkan²⁸. Dengan demikian dapat dikatakan, pengangkut mengikatkan diri untuk mengangkut

²⁷ *Ibid*, hal 16

²⁸ *Op. Cit.* Zainal Asikin, 2013,hal 163.

muatan yang diserahkan kepadanya. Selanjutnya menyerahkan kepada orang yang ditunjuk sebagai penerima dan menjaga keselamatan barang muatan.

b. Pengirim

Pengirim adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. jika kita lihat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tidak mengatur defenisi pengirim secara umum. Akan tetapi dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri yang berkewajiban utama untuk membayar biaya pengangkutan dan berhak atas pelayanan pengangkutan. didalam bahasa inggris pengirim disebut dengan *cosigner*, khususnya pada pengangkutan perairan disebut dengan *shipper*.

Pengirim dapat berstatus sebagai pemilik barang itu sendiri atau orang lain yang bertindak atas nama pemilik barang, contohnya ekspediter. Pengirim barang berstatus sebagai perusahaan perorangan atau sebagai perusahaan badan hukum atau bukan badan hukum akan tetapi penjual yang berstatus sebagai eksportir dapat dipastikan sebagai badan hukum, status eksportir ini lebih dikenal dalam perdagangan Internasional.

c. Penerima

Setiap orang sebagai penerima barang dalam rangka perjanjian pengangkutan tidak menjadi para pihak. Penerima merupakan pihak ketiga yang berkepentingan atas penyerahan barang²⁹. Pihak penerima barang yakni sama dengan pihak pengirim barang dalam hal pihak pengirim dan penerima merupakan subek yang berbeda.

²⁹ Ridwan Khairandy, 2012. *Pokok-Pokok Hukum Dagang*. (Penerbit, Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia (FH UII Press), Yogyakarta), hal 376.

Dalam perjanjian pengangkutan penerima mungkin pengirim itu sendiri, mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan.

Ada beberapa pendapat mengenai kedudukan penerima yaitu sebagai berikut:

1. Penerima sebagai pihak ketiga yang berkepentingan sebagaimana dimaksud dalam pasal 1317 KUHPerdara.
2. Penerima sebagai *cessionaris* (orang yang menerima cessi) diam-diam mengenai hak menagih pengirim terhadap pengangkut. Menurut Soekardono berpendapat ini bertentang dengan makna pasal 613 ayat 2 KUHPerdara yang menghendaki adanya unsur terang-terangan.
3. Penerima sebagai pemegang kuasa atau penyelenggaraan urusan (*Zaakwaarnemer*) sipengirim.

B. Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab

1. Pengertian Tanggung Jawab Pengangkutan

Tanggung jawab adalah perbuatan atau tingkah laku individu baik yang disengaja atau tidak disengaja, sehingga akan memunculkan kesadaran pada individu untuk sadar akan kewajibannya. Tanggung jawab menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatu. Sehingga bertanggung jawab merupakan kewajiban menanggung, memikul jawab, menanggung segala sesuatunya atau berkewajiban dan menanggung akibatnya.

Menurut hukum, tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsenkuensi kebebasan seorang tentang perbuatan yang berkaitan dengan etika dan moral dalam

melakukan suatu perbuatan³⁰. Menurut hukum perdata, dasar pertanggung jawaban dibagi dua (2) macam, yaitu kesalahan dan resiko, dengan demikian dikenal dengan pertanggung jawaban atas dasar kesalahan (*liabilty without based on fault*) dan pertanggung jawaban tanpa kesalahan yang dikenal (*liabilty without fault*) yang dikenal dengan tanggung jawab risiko tau tanggung jawab muklat (*strick liability*). Prinsip dasar kesalahan mengandung arti bahwa seseorang harus bertanggung jawab karena kesalahan yaitu merugikan seseorang. Sedangkan prinsip tanggung jawab risiko adalah bahwa konsumen penggugat tidak diwajibkan lagi melainkan produsen tergugat langsung bertanggung jawab sebagai risiko usahanya.

Tanggung jawab bersifat kodrat, artinya sudah menjadi bagiandalam kehidupan manusia, bahwa manusia setiap manusai pasti dibebani dengan tanggung jawab. Tanggung jawab dalam hukum perdata dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang dapat dituntut atau diperkarakan. Tanggung jawab hukum perdata berkaitan dengan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) yang diatur dalam pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata “Tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain mengganti kerugian tersebut”.

Dalam KUHPerdata tanggung jawab hukum berupa tanggung seseorang terhadap perbuatan yang melawan hukum. Perbuatan melawan hukum memiliki ruang lingkup yang lebih luas dibandingkan dengan perbuatan pidana. Ketentuan perundang-undangan dari perbuatan melawan hukum bertujuan untuk melindungi

³⁰ Soekidjo Notoatmojo, 2010. *Etika dan Hukum Kesehatan*. (Penerbit, Ghalia Indonesi, Jakarta), hal 38.

dan memberikan ganti kerugian kepada yang dirugikan³¹. Menurut pasal 1365 KUHPerdata, maka yang dimaksud dengan perbuatan melanggar hukum adalah perbuatan yang melawan hukm yang dilakukan oleh seseorang yang karena kesalahannya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Dalam ilmu hukum dikenal tiga (3) kategori perbuatan melawan hukum, yaitu sebagai berikut³²:

- a. Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan.
- b. Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan maupun kalalaian).
- c. Perbuatan melawan hukum karena kalalaian.

2. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan

Hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab , yaitu tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*), tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*), dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability*). Hukum pengangkutan Indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan tanggung jawab karena praduga³³.

a. Tanggung Jawab Karena Kesalahan

Menurut prinsip ini, setiap pengangkutan yang melakukan kealahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahn itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan ukan

³¹ Komariah, 2001. *Edisi Revisi Hukum Perdata*. (Penerbit, UUM Pres (Universitas Muhammadiyah Malang), Malan), hal 12.

³² Djojodirjo, M.A. Moegni, 1979. *Perbuatan Melawan Hukum, Tanggung Gugatan untuk Kerugian yang Disebabkan Karena Perbuatan Melawan Hukum*. (Penerbit, Pradya Paramita, Jakarta), hal 53.

³³ *Op. Cit.* Abdulkadir Muhammad, 2010, hal 43.

pada pengangkut. Prinsip ini dianut dalam pasal 1365 KUHPerdta tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum. Aturan khusus ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.

Penyediaan jasa pengangkutan umum dilaksanakan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dan/atau badan usaha milik lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan pasal 139 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Tanggung jawab perusahaan pengangkutan umum terhadap pemilik barang dinalai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim/penerima barang. Perusahaan pengangkutan umum wajib mengembalikan biaya pengangkutan yang telah dibayar oleh pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan. Perusahaan pengangkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan.

Pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang muatan musnah, hilang atau rusak akibat penyelenggaraan pengangkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim. Kerugian sebagaimana dimaksud dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami. Tanggung jawab dimaksud mulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati.

b. Tanggung Jawab Karena Praduga

Prinsip tanggung jawab ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan

tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah ia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan pengangkut. Prinsip ini hanya dijumpai dalam undang-undang pelayaran Indonesia. Perusahaan pengangkutan perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapal berupa.

- a) Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut.
- b) Musnah, hilang, rusaknya barang yang diangkut.
- c) Keterlambatan pengangkutan barang yang diangkut.
- d) Kerugian pihak ketiga.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia juga menganut prinsip tanggung jawab paduga. Apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali jika dia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya.

c. Tanggung Jawab Muklat

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahannya tidak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat “pengangkut bertanggung jawab atas setiap

kerugian yang timbul karena peristiwa apa pun dalam atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apa pun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini.

Undang-Undang pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab muklat tidak diatur. Hal ini tidak diatur mungkin karena kesalahan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa pengangkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Namum tidak berarti bahwa pihak-pihak boleh saja menjanjikan penggunaannya prinsip ini unuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawa berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalkan dimuat pada dokumen pengangkutan.

Selain dari tanggung jawab perbuatan melawan hukum, KUHPerdata melahirkan tanggung jawab berdasarkan wanprestasi. Diawali dengan adanya perjanjian yang melahirkan hak dan kewajiban. Apabila dalam hubungan hukum berdasarkan perjanjian tersebut, pihak yang melanggar kewajiban (debitur) tidak melaksanakan atau melanggar kewajiban yang dibebankan kepadanya, maka ia dapat dinyatakan lalai atas atau wanprestasi adan atas dasar itu ia dapat diminta tanggung jawab hukum berdasarkan wanprestasi. Sementara tanggung jawab hukum perdata berdasarkan perbatan melawan hukum didasarkan adanya hubungan hukum, hak dan kewajiban yang bersumber pada hukum³⁴.

3. Batas Tanggung Jawab Pengangkutan

Pasal 87 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, tanggung jawab pengangkutan berhenti pada saat barang-barang dari pengirim itu telah diterima oleh pengangkutan.

³⁴ *Op. Cit.* . Djodirjo, M.A. Moegni, 1987, hal 55.

tetapi menurut pasal 88 KUHD, kerugian-kerugian sesudah saat tersebut bila dapat dibuktikan bersumber pada kesalahan atau kelalaian pengangkut maka kerugian itu dapat dibebankan kepada pihak pengangkut.

Pengangkut juga bertanggung jawab atas penyelenggaraan pengangkutan dimana seperti yang ditentukan dalam pasal 89 KUHD. Ini sifatnya lebih luas dari pada tanggung jawab seorang pemegang kuasa. Menurut pasal 1803 KUHPerdara yang berbunyi: "Si pemegang kuasa bertanggung jawab untuk orang yang telah ditunjuk sebagai penggantinya dalam melaksanakan tugasnya bila:

- a) Dia tidak diberikan kekuasaan untuk menunjukkan orang lain sebagai penggantinya.
- b) Kekuasaan itu telah diberikan kepadanya tanpa penyebutan seorang tertentu, sedangkan orang yang dipilih untuk itu ternyata seorang yang tidak cakap atau tidak mampu.

Bila mana jumlah ganti kerugian sebagaimana yang ditentukan pasal 468 KUHD itu tidak dibatasi, maka akan kemungkinan pengangkutan akan menderita rugi. Untuk menghindari tersebut maka undang-undang memberi batasan tentang tanggung jawab atas pemberian ganti rugi. Pembatasan ganti kerugian dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula-klausula dalam perjanjian pengangkutan.

Pada pasal 1244 KUHPerdara juga mengatakan "bilamana alasan dapat dituntut ganti rugi, bunga, biaya jika tidak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya, tidak sempurna atau tidak tepat waktu dilaksanakannya perikatan

itu, disebabkan karena sesuatu peristiwa yang tidak dapat diduga lebih dulu dan tidak dapat dipertanggung jawabkan kepadanya serta tidak ada itikad buruk padanya.

Luas tanggung jawab pengangkut ditentukan oleh pasal 1236 dan juga pasal 1246 KUHPerdara. Pasal 1236 mengatur bahwa pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, bunga, kerugian yang diderita dan bunga yang layak diterima, bila tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang mutan. Luas tanggung jawab pengangkut tersebut juga dibatasi oleh pasal 1247 dan pasal 1248 KUHPerdara yakni:

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

Meskipun pengangkutan yang dapat merugikan penerima atau pengirim, beban tanggung jawab untuk mengganti kerugian oleh pengangkut terbatas dengan ketentuan-ketentuan tersebut diatas. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tanggung jawab pengangkut berakhir pada saat tibanya barang yang dikirimkan oleh pengirim dengan selamat sampai tujuan yang telah disepakati sebelumnya. Dan pengangkut tidak lagi mempunyai tanggung jawab jika sewaktu-waktu pengirim merasa puas dengan pelayanan pengangkutan.

C. Tinjauan Umum Tentang Ganti Rugi

1. Unsur-Unsur Ganti Rugi

Unsur-unsur ganti rugi dalam pasal 1246 KUHPerdara menyebutkan bahwa “biaya, rugi, dan bunga boleh dituntut akan pengantiannya terdiri pada umumnya

atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya dengan tidak mengurangi pengecualian-pengecualian serta perubahan-perubahan yang akan disebutkan dibawah ini.

Menurut Abdulkadir Muhammad, dari pasal 1246 KUHPerdara tersebut dapat ditarik unsur-unsur ganti rugi yaitu sebagai berikut³⁵:

- 1) Ongkos-ongkos atau biaya yang telah dikeluarkan, misalkan ongkos cetak, biaya materi, biaya iklan.
- 2) Kerugian karena kerusakan, kehilangan atas barang kepunyaan konsumen akibat kelalaian pengelola penitipan barang.
- 3) Kerugian disini adalah yang sungguh-sungguh diserita, misalkan busuknya buah-buahan karena keterlambatan penyerahan.

Sedangkan menurut J. Satrio, unsur-unsur ganti rugi sebagai yang dikatakan oleh pasal 1236 dan pasal 1234 bisa berupa ganti rugi sebagai berikut³⁶:

- 1) Sebagai pengganti daripada kewajiban prestasi perikatannya, untuk mudahnya dapat disebut, prestasi pokok perikatannya yaitu apa yang ditentukan didalam perikatan yang bersangkutan.
- 2) Sebagian dari kewajiban perikatan pokoknya seperti kalau ada prestasi yang tidak sebagaimana mestinya, tetapi kreditur mau menerimanya dengan disertai penggantian kerugian sudah tentu dengan didahului protes atau disertai ganti rugi atas dasar cacat tersembunyi.

³⁵Abdukkadir Muhammad, 1992. *Hukum Perikatan*. (Penerbit, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung), hal 120.

³⁶J. Satrio , 1993, *Hukum Perikatan*. (Penerbit, Alumni, Bandung), hal 127.

- 3) Sebagai pengganti atas ganti kerugian yang diderita oleh kreditur oleh karena keterlambatan prestasi dari kreditur disamping kewajiban perikatannya.
- 4) Kedua-duanya sekaligus jadi disini dituntut baik penggantian kewajiban prestasi pokok perikatannya maupun ganti rugi keterlambatannya.

2. Bentuk-Bentuk Ganti Rugi

Bentuk-bentuk ganti rugi dapat dibedakan menjadi dua yaitu sebagai berikut ini:

1) Kerugian Berwujud (*materil*)

Kerugian materil adalah kerugian yang berwujud dan dapat dihitung dengan sejumlah uang atau dengan bentuk kerugian yang sama persis. Kerugian materil diatur dalam undang-undang penggantian yang bersifat materil. Menurut para ahli hukum perdata maupun yurisprudensi, uang merupakan alat perikatis, yang paling sedikit menimbulkan selisih dalam menyelesaikan masalah sesuatu sengketa. Selain uang, masih ada bentuk lain yang diperlukan sebagai bentuk ganti rugi yaitu pemulihan semula (*in natura*) dan larangan untuk mengulangi³⁷.

2) Kerugian Tidak Berwujud (*immateril*)

Kerugian tidak berwujud merupakan kerugian atas manfaat yang kemungkinan akan diterima oleh pemohon dikemudian hari atau kerugian dari kehilangan keuntungan yang mungkin diterima oleh pemohon dikemudian hari³⁸. Kemungkinan terjadi bahwa kerugian itu menimbulkan yang tidak dapat dinilai dengan uang, tidak ekonomis. Kerugian yang bersifat itu tidak terletak dalam harta kekayaan seseorang.

³⁷ Mariam Darus Badrulgamal, Sutan Remy Sjahdeini Dkk, 2001. *Komplikasi Hukum Perikatan*. (Penerbit, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung), hal 23.

³⁸ Evi Arivani, 2013. *Hukum Perjanjian Ombak*. (Penerbit, Djamban, Jakarta), hal 1.

Pada kerugian tersebut mungkin berupa timbulnya rasa sakit hati, berkurangnya kesenangan hidup, kehilangan akibat kesenangan kehidupan jasmani³⁹.

Umumnya terhadap kerugian yang immateril ini dapat digugat berdasarkan pasal 1365 KUHPerdara, dimana pasal tersebut berbunyi “tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut.

3) Jumlah Ganti Rugi

Hal dalam pemberian jumlah ganti kerugian dengan tegas telah diatur dalam undang-undang. Jumlah pemberian ganti kerugian ditentukan sedemikian besarnya sehingga keadaan kekayaan dari kreditur harus sama seperti debitur telah memenuhi kewajibannya⁴⁰. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pada pasal 1250 Berbunyi “dalam tiap-tiap perikatan yang semata-mata berhubungan dengan pembayaran sejumlah uang, pengganti biaya, rugi, bungan sekedar disebabkan karena terlambatnya pelaksanaan oleh undang-undang dengan tidak mengurangi peraturan-peraturan undang-undang khusus.

Undang-undang yang ditunjuk pasal 1250 KUHPerdara adalah undang-undang yang dimuat dalam Lembaran Negara Tahun 1984 Nomor 22 yang menetapkan besarnya jumlah bungan 6% (enam persen) setahun. Oleh karena itu, bungan adalah apa yang harus dibayar siberutang karena kelalainnya, maka bunga itu

³⁹ Purwahid Patrik, 1994. *Dasar-Dasar Hukum Perikatan*. (Penerbit, Mandar Maju, Bandung), hal 15.

⁴⁰ *Ibid* , hal 14.

dinamakan bunga moratoir (bunga Karena Kelalaian). Jadi dapat diterangkan sebagai berikut ini⁴¹:

1. Pihak-pihak dapat menentukan sendiri jumlah pengganti kerugian sesuai dengan pasal 1249 KUHPerdara.
2. Tidak ada ketentuan dalam undang-undang dan para pihak sendiri juga tidak menentukan apa-apa, maka besaran ganti rugi ini harus ditentukan berdasarkan kerugian yang benar-benar terjadi atau dapat diduga sedemikian rupa sehingga keadaan kekayaan (*vormogen*) dari sebertang harus sama seperti kalau debitur telah memenuhi kewajibannya.

Pada dasarnya pihak yang dirugikan harus membuktikan bahwa ia betul-betul menderita kerugian dan jumlah kerugian itu. Kadang-kadang memang sulit untuk membuktikan dan diperlukan perincian kerugian. Syarat penggantian kerugian dalam ketentuan pasal 1247 dan juga pasal 1248 yaitu:

- a. Kerugian yang dapat diduga lebih dulu atau seharusnya dapat diduga lebih dulu pada waktu perikatan timbul.
- b. Kerugian yang merupakan akibat langsung dan seketika dari wanprestasi.

Adapun juga batasan-batasan dari pemberian ganti rugi tersebut adalah yaitu⁴²:

- a. Kerugian harus dapat diduga lebih dulu dan merupakan akibat langsung seketika dari wanprestasi. Syarat dapat diduga akan dihapus apabila ada kesengajaan dari debitur.

⁴¹ *Op. Cit* Mariam Darus Badrulgama, Sutan Remy Sjahdeini DKK, 2000, hal 24.

⁴² *Op. Cit* Purwahid Patrik, 1994, hal 16.

- b. Apabila kerugian yang timbul disebabkan oleh wanprestasi dan juga kesalahan dari kreditur, debitur hanya wajib mengganti kerugian sebagian.
- c. Kerugian wajib untuk membatasi kerugian itu sepanjang dimungkinkan dan patut diharapkan daripadanya.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian dimaksudkan untuk membatasi permasalahan tentang tanggungjawab perusahaan pengangkut yang akan dibahas dalam penelitian ini. Adapun ruang lingkup skripsi ini adalah bagaimana tanggung jawab atas kerusakan barang kiriman melalui angkutan darat oleh Executive Tiomaz Trans dan bagaimana penyelesaian tanggung jawab yang dilakukan oleh pengangkutan darat Executive Tiomaz Trans kepada pihak Pengirim Barang jika barang kiriman mengalami kerusakan.

B. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif yang diambil dari bahan pustaka yang disebut pula data sekunder.⁴³ Penulis juga melakukan penelitian dengan cara wawancara kepada pengangkutan darat Executive Thiomaz Trans yang berkaitan dengan masalah hukum dalam penulisan penelitian ini, hingga pada akhirnya penulis akan menarik kesimpulan dari data-data yang diperoleh.

C. Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum digunakan untuk memecahkan masalah hukum dan sekaligus memberikan perspektif atau ketentuan resmi mengenai masalah hukum yang akan diteliti dan juga diperoleh secara langsung dari masyarakat atau yang terjadi di

⁴³Soerjono Soekanto, 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. (Penerbiy, Universitas Indonesia (UI-Press), Jakarta), hal 50.

lapangan.⁴⁴ Dalam penelitian ini Sumber Bahan Hukum yang didapatkan meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan hukum tersier.

1. Bahan Hukum Primer (*Primary Resource*), merupakan yang diperoleh secara langsung melalui penelitian lapangan. Bahan hukum primer diperoleh melalui wawancara dengan respon, dalam penelitian ini yang menjadi sumber wawancara adalah direksi Executive Tiomaz Trans.
2. Bahan Hukum Sekunder (*Secondary Resource*), adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer berupa semua publikasi tentang hukum. Adapun bahan sumber hukum sekunder yaitu sebagai berikut:
 - a) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
 - b) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
 - c) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan
3. Bahan Hukum Tersier (*Tertiary Resource*), adalah berupa bahan-bahan hukum yang dapat memberikan petunjuk dan kejelasan terhadap bahan hukum primer maupun sekunder seperti berasal dari Kamus Besar Bahasa Indonesia, kamus hukum, ensiklopedia, majalah, internet dan lain sebagainya.

D. Pendekatan Masalah

Metode pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan Undang-Undang (*statute approach*) dan metode hukum normatif. Pendekatan Undang-Undang dilakukan dengan menelaah semua Undang-Undang dan

⁴⁴Peter Mahmud Marzuki, 2005. *Penelitian Hukum*. (Penerbit, Kencana Prenada Media Grup, Jakarta), hal 181.

Regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Pendekatan metode hukum normatif merupakan metode penelitian dilakukan dengan meneliti bagaimana hukum di lingkungan masyarakat. Sesuai dengan penelitian normatif, maka penelitian yang sesuai dengan penelitian ini adalah penelitian kepustakaan yaitu menganalisis Undang-Undang, Buku, Kamus Hukum, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Jurnal Hukum.⁴⁵

E. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode secara kualitatif. Metode kualitatif merupakan metode penelitian yang lebih menekankan pada aspek pemahaman secara mendalam terhadap suatu isu-isu hukum. Menurut Meleong penelitian kualitatif adalah penelitian yang memahami fenomena mengenai apa yang dinilai berdasarkan subjek penelitian misalkan perilaku, persepsi, motivasi, dan tindakan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa.⁴⁶

Metode ini dilakukan untuk mengumpulkan data dengan cara studi lapangan (*field Research*) yang sifatnya berupa wawancara langsung di Executive Tiomaz Trans. Dan juga melihat pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan.

⁴⁵ Kholid Narbukoi dan Abu Achmad, 2008. *Metode Penelitian Hukum*. (Penerbit, Bumi Aksara, Jakarta), hal 56.

⁴⁶ Meleong, 2005. *Metode Penelitian Kualitatif*. (Penerbit, Remaja Rosda Karya), hal 11.

F. Metode Analisis Bahan Hukum

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif yang digunakan dalam upaya yang bersifat preventif dengan cara menguraikan, membahas, menafsirkan dengan sudut pandang yang menemukan kebenaran koherensi guna menjawab isu hukum yang dihadapi dengan hasil yang hendak diacapai disajikan dalam bentuk narasi deduktif yang merupakan pernyataan yang bersifat umum dan kemudian dilengkapi dengan penjelasan-penjelasan khusus.⁴⁷ Metode analisis bahan hukum juga melalui wawancara langsung terhadap subjek yang di teliti, data yang diperoleh dari penelitian kemudian di analisis secara deskriptif kualitatif, yaitu mengelompokkan data-data yang diperoleh, yang kemudian dihubungkan dengan masalah yang akan dijelaskan tentang kebenaran yang akan sebenarnya guna menjawab permasalahan mengenai tanggungjawab pengangkutan terhadap kerusakan barang kiriman melalui angkutan darat.

⁴⁷ *Op.Cit*, Peter Mahmud Marzuki, hal 158.

