

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tinjauan Umum tentang Pengangkutan**

##### **1. Pengertian Pengangkutan**

Kata 'pengangkutan' berasal dari kata dasar 'angkut' yang berarti mengangkat dan membawa.<sup>1</sup> Dalam kamus hukum tercantum bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>2</sup> Ada beberapa pendapat mengenai pengertian pengangkutan dari para sarjana, diantaranya:

- a. Menurut Lestari Ningrum, pengangkutan adalah rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (embargo) ke tempat tujuan (disembarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan tersebut meliputi kegiatan:<sup>3</sup>

- 1) Dalam arti luas

- a) Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut.

---

<sup>1</sup> <http://kbbi.co.id/arti-kata/transportasi/> diakses pada tanggal 17 April 2016 pukul 11.00

<sup>2</sup> Setiawan Windagdo, Op.cit. hlm. 413

<sup>3</sup> Lestari Ningrum, 2004, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Bandung, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 134.

- b) Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan.
  - c) Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.
- 2) Dalam arti sempit
- a) Kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun, terminal, pelabuhan, bandara tempat keberangkatan atau ke bandara tempat tujuan.
- b. Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.<sup>4</sup>
- c. Menurut H.M.N Purwosutjipto, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari satu tempat ke tempat tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>5</sup>

Berdasarkan pendapat para sarjana tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan sarana angkut dari

---

<sup>4</sup> Abdulkadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Bandung, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 19

<sup>5</sup> H.M.N Purwosutjipto. 1987. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Djambatan. hlm.1

suatu tempat tertentu ke tempat tujuan tertentu dengan imbalan jasa dari pengirim atau penumpang sebagai harga dari pengangkutan tersebut.

Kemudian jika dikaitkan dengan barang, di dalam KUHD tidak tercantum pengertian mengenai barang. Namun dalam hubungannya dengan pengangkutan barang, dapat diambil dari pengertian barang yang ada di dalam ensiklopedia ekonomi yang menyatakan bahwa barang adalah suatu jumlah komoditi atau produk yang akan memenuhi suatu kendaraan muatan atau kereta atau jumlah yang cukup banyak untuk diperlakukan seakan-akan sudah memenuhi suatu kendaraan.<sup>6</sup>

Dari definisi barang tersebut dan definisi pengangkutan yang dibahas sebelumnya, maka dapat ditarik suatu pengertian bahwa pengangkutan barang adalah kegiatan pemindahan muatan sebagai objek angkutan yang mempunyai nilai tersendiri bagi pemiliknya dengan menggunakan sarana angkut dari suatu tempat untuk diangkut guna diserahkan kepada seorang penerima di tempat tujuan.

## 2. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

### a. Fungsi Pengangkutan

Fungsi Pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> H.M. Hudi Asrori S, 2010, *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara*, Yogyakarta, Kreasi Wacana, hlm. 41

<sup>7</sup> H.M.N Purwositjpto, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*, Jakarta, Djambatan, hlm. 1

b. Tujuan Pengangkutan

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat yang lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak, sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.<sup>8</sup>

3. Bentuk Pengangkutan dan Pengaturannya

a. Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat dapat dilakukan dengan menggunakan kereta api dan kendaraan umum lainnya. Pengangkutan darat diatur dalam:

1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD)

Terdapat dalam Buku I Bab V bagian 2 dan 3, mulai Pasal 90 sampai dengan 98. Dalam bagian tersebut diatur mengenai pengangkutan darat dan perairan darat, tetapi hanya khusus untuk pengangkutan barang.

---

<sup>8</sup> Louis Adi Putra, 2013, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara*, Makasar, Skripsi Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas Hasanudin, hlm.15

## 2) Peraturan Perundang-undangan

Pada Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian dan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### b. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara dapat dilakukan dengan menggunakan pesawat udara, yang pengaturannya terdapat dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

### c. Pengangkutan Laut

Pengangkutan laut ini dapat dilakukan dengan menggunakan kapal. Pengaturannya terdapat dalam:

#### 1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD)

Pada Buku II Bab V tentang Perjanjian Charter Kapal, Buku II Bab VA tentang Pengangkutan Barang-barang dan Buku II Bab VB tentang Pengangkutan Orang.

#### 2) Peraturan Perundang-undangan

Yaitu terdapat pada Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

## 4. Asas Hukum Pengangkutan

Asas-asas hukum merupakan pondasi yang mendasarkan undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Asas hukum bukan merupakan hukum konkret, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak atau merupakan latar belakang peraturan yang konkret yang

terdapat dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam perturan konkrit tersebut.<sup>9</sup>

Di dalam hukum pengangkutan, asas-asas hukum ini terbagi menjadi 2 (dua), yaitu asas hukum public dan asas hukum perdata. Berikut uraian kedua asas tersebut:

a. Asas yang Bersifat Publik

Asas yang bersifat public ini merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan dan pihak pemerintah. Asas yang bersifat publik ini terdiri atas:<sup>10</sup>

1) Asas Manfaat

Arti dari asas ini adalah bahwa setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan kehidupan yang berkesinambungan bagi warga Negara.

---

<sup>9</sup> Sudikno Mertokusumo, 2003, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Yogyakarta, Liberty, hlm.34

<sup>10</sup> Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, hlm.12

2) Asas Usaha Bersama dan Kekeluargaan

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan usaha pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.

3) Asas Adil dan Merata

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

4) Asas Keseimbangan

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

5) Asas Kepentingan Umum

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

6) Asas Keterpaduan

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antarpengangkutan.

7) Asas Tegaknya Hukum

Makna dari asas ini yaitu bahwa pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat pada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

8) Asas Percaya Diri

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri.

9) Asas Keselamatan Penumpang

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan/atau asuransi kerugian lainnya. Asuransi kecelakaan termasuk dalam lingkup asuransi sosial yang bersifat wajib. Keselamatan penumpang tidak hanya diserahkan pada perlindungan asuransi, tetapi juga penyelenggara perusahaan pengangkutan harus berupaya menyediakan dan memelihara alat

pengangkut yang memenuhi standar keselamatan sesuai dengan ketentuan undang-undang dan konvensi internasional.

b. Asas yang Bersifat Perdata

Asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas bersifat perdata terdiri atas:<sup>11</sup>

1) Asas Konsensual

Makna dari asas ini yaitu bahwa perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan dokumen pengangkutan.

2) Asas Koordinatif

Makna dari asas ini yaitu bahwa pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang/pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.

---

<sup>11</sup> Ibid., hlm.14

### 3) Asas Campuran

Makna dari asas ini yaitu bahwa pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberi kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

### 4) Asas tanpa Hak Retensi

Makna dari asas ini yaitu bahwa pengangkut tidak menggunakan hak retensi (hak menahan barang). Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

### 5) Asas Pembuktian dengan Dokumen

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa tiket karcis penumpang.

## 5. Subjek Hukum Pengangkutan

Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan

hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, antara lain:<sup>12</sup>

a. Pengangkut

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Pengangkut dapat berstatus sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS) ataupun perorangan yang berusaha di bidang jasa pengangkutan. Berikut merupakan karakteristik dari pengangkut:

- 1) Berbentuk perusahaan penyelenggaraan angkutan
- 2) Menggunakan alat pengangkut mekanik
- 3) Menerbitkan dokumen angkutan.

b. Pengirim (*Consigner, Shipper*)

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri pada perjanjian pengangkutan untuk dapat membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut. Pengirim yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan barang dalam jangka waktu yang ditetapkan akan dikenakan biaya penyimpanan barang. Apabila ada keterlambatan pemberangkatan yang diakibatkan oleh pihak-pihak pengangkut, maka pengangkut wajib membayar ganti rugi sejumlah biaya angkut yang telah dibayar oleh pengirim.

---

<sup>12</sup> Lestari Ningrum, *Op.Cit.*, hlm. 140

c. Penumpang (*Passanger*)

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau bisa dikatakan sebagai semua orang/badan hukum pengguna jasa angkutan, baik darat, laut maupun udara.

d. Ekspediter

Ekspediter adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan di bidang ekspedisi muatan barang, seperti ekspedisi muatan barang melalui kereta api, melalui kapal laut dan udara. Ekspediter bertugas untuk mencari pengangkut barang untuk kepentingan pengirim. Selain itu, ekspediter juga bertugas untuk mengurus berbagai macam dokumen yang diperlukan untuk sarana memasukan dan/atau mengeluarkan barang dari alat angkut atau gudang stasiun /pelabuhan /bandara.

e. Agen Perjalanan (*Travel Agent*)

Agen perjalanan adalah pihak yang bertugas untuk mencari penumpang bagi pengangkut. Agen perjalanan ini bertindak atas nama pengangkut dan menyediakan fasilitas angkutan kepada penumpang dengan cara menjual tiket/karcis kepada penumpang dan penumpang membayar biaya angkutan yang kemudian oleh agen perjalanan disetorkan kepada pengangkut dan pihak agen perjalanan mendapat provisi dari pihak pengangkut. Hubungan hukum yang terjadi adalah pemberian kuasa keagenan (*contract of representative agency*).

f. Perusahaan Bongkar Muat (*Stevedoring*)

Perusahaan muat bongkar adalah perusahaan yang menjalankan bisnis bidang jasa pemuatan barang ke kapal (loading) dan pembongkaran barang dari kapal (unloading). Perusahaan ini merupakan perusahaan yang berdiri sendiri atau dapat juga merupakan bagian dari perusahaan pengangkut.

Apabila perusahaan muat bongkar merupakan bagian dari perusahaan pengangkut, dari segi hukum pengangkutan, perbuatan muat bongkar adalah perbuatan pengangkut dalam penyelenggaraan pengangkutan dan segala perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pengusaha muat bongkar dan pekerjanya merupakan tanggung jawab pengangkut.

Apabila perusahaan muat bongkar merupakan perusahaan yang berdiri sendiri, perbuatannya dapat sebagai pelaksanaan pemberian kuasa dari pengirim dalam hal pemuatan atau pelaksanaan pemberian kuasa dari penerima dalam hal pembongkaran.

g. Perusahaan Pergudangan (*Warehousing*)

Perusahaan pergudangan adalah perusahaan yang bergerak di bidang bisnis jasa penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan selama barang yang bersangkutan menunggu pemuatan ke dalam kapal atau menunggu pengeluarannya dari gudang pelabuhan yang berada di bawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai. Ada tiga macam gudang, yaitu:

- 1) Gudang bebas adalah gudang penyimpanan/penimbunan barang yang sudah bebas dari segala kewajiban dan pemeriksaan Dinas Bea dan Cukai.
- 2) Gudang entrepot adalah gudang penyimpanan/penimbunan barang yang belum diketahui status dan tujuannya serta berada di bawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai karena tidak dipenuhinya kewajiban oleh importirnya.
- 3) Gudang pabean adalah gudang penyimpanan/penimbunan barang yang baru saja diturunkan dari kapal atau yang segera akan dimuat ke kapal.

h. Penerima

Penerima adalah pengirim yang dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Dapat berupa pembeli/importir atau pihak yang memperoleh kuasa atau pengirim.

6. Objek Hukum dalam Pengangkutan

Objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, yaitu terpenuhinya hak dan kewajiban pihak-pihak secara benar, adil, dan bermanfaat. Objek hukum pengangkutan terdiri atas:<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Ibid., hlm. 144

a. Barang Muatan (*Cargo*)

Barang muatan yang dimaksud adalah barang yang sah dan dilindungi oleh undang-undang, yaitu:

- 1) Barang sandang,
- 2) Bahan pangan,
- 3) Barang rumah tangga,
- 4) Barang pendidikan,
- 5) Parang pembangunan,
- 6) Hewan.

Kemudian secara fisik, barang muatan dapat dibedakan menjadi 6 (enam) golongan, yaitu:

- 1) Barang berbahaya,
- 2) Barang tidak berbahaya,
- 3) Barang cair,
- 4) Barang berharga,
- 5) Barang curah,
- 6) Barang khusus.

Dan secara alamiah barang muatan dapat diklasifikasikan kedalam 4 (empat) golongan, yaitu:

- 1) Barang padat,
- 2) Barang cair,
- 3) Barang gas dan

- 4) Barang rongga (barang-barang bervolume seperti mobil, televisi dll.)

Dari jenisnya, barang muatan dapat dibagi menjadi 3 (tiga) golongan, yaitu:

- 1) *General Cargo*, yaitu berbagai jenis barang yang dimuat dengan cara pembungkusan/pengepakan dalam bentuk unit-unit kecil.
- 2) *Bulk Cargo*, yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara mencurahkan ke dalam kapal.
- 3) *Homogenous cargo*, yaitu satu macam barang dengan jumlah besar yang dimuat dengan cara pembungkusan/pengepakan.

Kemudian dari cara menjaga dan mengurusnya, barang muatan dibedakan menjadi 3 (tiga) golongan, yaitu: <sup>14</sup>

- 1) Barang berbahaya (*dangerous cargo*) yang sifatnya mudah terbakar (*highly flammable*), mudah meledak (*highly explosive*), mudah pecah (*highly breakable*), mengandung racun (*poisonous*).
- 2) Barang dingin atau beku (*refrigerated cargo*) yang perlu diangkut menggunakan ruang pendingin, misalnya, daging atau ikan segar, obat-obatan.
- 3) Barang yang panjang atau beratnya melebihi ukuran tertentu, misalnya barang peti kemas.

---

<sup>14</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hlm. 116

## b. Alat Pengangkut

Sebagai pengusaha yang menjalankan perusahaan angkutan, pengangkut memiliki alat pengangkut sendiri atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkut terdiri dari:

### 1) Kereta Api

Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel. menurut kegunaannya, kereta api digolongkan menjadi dua, yaitu:

- a) Kereta api barang yang digunakan khusus untuk mengangkut barang.
- b) Kereta api penumpang yang digunakan khusus untuk mengangkut penumpang.

### 2) Kendaraan Umum

Kendaraan umum adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu dan dipungut bayaran bagi yang menggunakan fasilitas ini. Kendaraan umum wajib dilakukan pendaftaran, tujuannya adalah untuk:

- a) Mengumpulkan data yang dapat digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian kendaraan yang dioperasikan di Indonesia.
  - b) Mempermudah penyidikan pelanggaran atau kejahatan yang menyangkut kendaraan yang bersangkutan serta dalam rangka perencanaan, rekayasa, dan manajemen lalu lintas dan angkutan jalan.
  - c) Memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional.
- 3) Kapal Niaga

Kapal niaga adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis. Beberapa jenis kapal niaga, yaitu:

- a) Kapal yang digerakkan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai penggerak mesin (kapal motor, kapal uap).
- b) Kapal yang berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di permukaan air atau di atas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh kecepatan dan/atau rancang bangun kapal itu sendiri (*jet foil*).
- c) Kapal penumpang (*passanger ship*) adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang. Kapal ini

terdiri dari beberapa geladak dan tiap geladak terdiri dari kamar-kamar penumpang berbagai kelas, seperti Kapal Kambuna dan Kerinci.

- d) Kapal barang penumpang (*cargo-passanger ship*) adalah kapal yang dibangun untuk mengangkut barang dan penumpang bersama-sama. Kapal ini terdiri dari beberapa geladak untuk barang dan kamar untuk penumpang.
- e) Kapal barang dengan akomodasi penumpang terbatas, yaitu kapal barang biasa, tetapi diizinkan membawa penumpang dalam jumlah terbatas, yaitu maksimum dua belas orang yang ditempatkan dalam kamar, bukan di geladak (dek).

Di Indonesia sistem pendaftaran kapal adalah sistem tertutup, dalam arti hanya kapal-kapal yang memenuhi persyaratan tertentu yang dapat didaftarkan di Indonesia, yaitu kapal harus berukuran isi kotor sekurang-kurangnya 20 m<sup>3</sup> atau yang dinilai sama dengan itu serta dimiliki oleh warga negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia.

#### 4) Pesawat Udara

Pesawat udara niaga adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara, digunakan untuk umum dan dipungut bayaran. Pesawat udara niaga yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran.

Pesawat udara sipil yang dapat memperoleh tanda pendaftaran Indonesia adalah pesawat udara yang tidak didaftarkan di Negara lain dan memenuhi salah satu ketentuan sebagai berikut:

- a) Dimiliki oleh warga negara Indonesia atau oleh badan hukum Indonesia.
- b) Dimiliki oleh warga negara asing/badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan suatu perjanjian sewa beli, sewa guna usaha, atau bentuk perjanjian lainnya.
- c) Dimiliki oleh instansi pemerintah.
- d) Dimiliki oleh lembaga tertentu yang diizinkan pemerintah.

## 7. Tahap Penyelenggaraan Pengangkutan

Apabila diperinci, proses penyelenggaraan pengangkutan baik melalui kereta api, darat, perairan, maupun udara selalu meliputi lima tahap kegiatan, antara lain:<sup>15</sup>

### a. Tahap Persiapan

Pada tahap ini, penumpang atau pengirim bertugas untuk mengurus penyelesaian biaya-biaya pengangkutan dan dokumen pengangkutan serta dokumen lainnya yang diperlukan dalam proses

---

<sup>15</sup> *Ibid.*, hlm.174

pengangkutan barang. Seperti, dokumen perpajakan dan dokumen perizinan.

Pengangkut menyediakan alat pengangkut pada hari, tanggal, dan waktu yang telah disepakati berdasarkan dokumen pengangkutan yang telah diterbitkan. Pengurusan biaya pengangkutan dan dokumen pengangkutan serta dokumen-dokumen lainnya oleh penumpang atau pengirim dapat diwakilkan oleh pihak lain, seperti agen perjalanan ataupun perusahaan ekspedisi muatan.

b. Tahap Pemuatan

Pada tahap ini, penumpang yang sudah memiliki karcis/tiket dapat menaiki dan memasuki alat pengangkut yang telah disediakan oleh pengangkut di stasiun, terminal, pelabuhan, atau bandara tertentu berdasarkan peraturan serta tata tertib yang berlaku.

Pada pengangkutan barang, pengirim atau ekspediter yang mewakilinya harus menyerahkan barang kepada pengangkut untuk dimuat ke dalam alat pengangkut.

c. Tahap Pengangkutan

Pada tahap ini, pengangkut melakukan kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari tempat pemberangkatan menuju ke tempat tujuan dengan menggunakan alat pengangkut yang sesuai dengan jenis perjanjian pengangkutan. Di tempat pemberangkatan dan tempat tujuan akan dilakukan pemeriksaan atau pengecekan dokumen dan barang yang diangkut untuk menetapkan apakah penumpang atau

barang yang diangkut itu sah menurut undang-undang atau tidak sah sehingga dapat dilakukan tindakan pengamanan.

d. Tahap Penurunan/Pembongkaran

Pada tahap ini, penumpang akan diturunkan dari alat pengangkut karena angkutan sudah sampai di tempat tujuan, sedangkan pada pengangkutan barang akan dilakukan pembongkaran barang dari alat pengangkut. Pada tahap ini, pengangkut akan menyerahkan barang kepada penerima dan penerima menyerahkan pembongkaran barangnya kepada perusahaan jasa dibidang usaha bongkar muat dan meletakkannya di tempat yang telah disepakati. Penerima menyerahkan pengurusan selanjutnya kepada ekspediter, baik mengenai barang maupun dokumen.

e. Tahap Penyelesaian

Pada tahap ini, pihak-pihak yang bersangkutan akan menyelesaikan persoalan yang terjadi selama atau sebagai akibat pengangkutan. Penumpang yang mengalami kecelakaan, luka, atau meninggal dunia diselesaikan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan kesepakatan. Pada pengangkutan barang, pengangkut akan menerima biaya angkutan dan biaya-biaya lainnya dari penerima jika belum di bayar oleh pengirim. Pengangkut menyelesaikan semua claim ganti kerugian yang menjadi tanggung jawabnya jika itu timbul akibat penyelenggaraan pengangkutan.

## 8. Dokumen Angkutan

Dalam pengadaan perjanjian pengangkutan tidak ada peraturan perundangan yang mensyaratkan adanya suatu bentuk tertentu, sehingga perjanjian pengangkutan dapat dibuat dalam bentuk tertulis atau lisan, asal diantara para pihak terdapat persetujuan kehendak. Sekalipun demikian dalam praktik perjanjian pengangkutan selalu dibuat dalam bentuk tertulis, yaitu dokumen angkutan<sup>16</sup> atau juga sering disebut dengan surat angkutan.

Ketentuan mengenai dokumen angkutan ini pada dasarnya belum tercantum secara tegas dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Hanya aturan mengenai dokumen pengangkutan laut saja yang sudah tercantum dalam KUHD, seperti pada Pasal 454 KUHD tentang perjanjian charter kapal, Pasal 504 dan 506 KUHD tentang konosemen, serta Pasal 90 KUHD tentang dokumen dalam perjanjian pengangkutan darat yang disebut surat muatan.

Dalam Pasal 90 KUHD ditentukan bahwa dokumen/surat angkutan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau nakhoda. Sebetulnya tanpa dokumen/surat angkutan, apabila tercapai persetujuan kehendak antara kedua belah pihak perjanjian telah ada, sehingga dokumen/surat angkutan hanya merupakan surat bukti belaka mengenai perjanjian angkutan. Dokumen/surat angkutan dinyatakan telah mengikat bukan hanya

---

<sup>16</sup> H. M. Hudi Asrori S., 2010, *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara*, Yogyakarta, Penerbit Kreasi Wacana, hlm. 41.

ketika dokumen/surat angkutan tersebut telah ditandatangani pengirim atau ekspediter, melainkan juga ketika pengangkut/nakhoda telah menerima barang angkutan beserta dokumen/surat angkutan tersebut.<sup>17</sup>

Di dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia, terdapat pengertian mengenai dokumen, yaitu dokumen adalah sesuatu yang tertulis atau tercetak, yang dapat dipakai sebagai bukti atau keterangan.<sup>18</sup> Berdasarkan pengertian tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa dokumen angkutan adalah sesuatu yang tertulis atau tercetak yang dapat dipakai sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan antara pihak pemakai jasa angkutan dengan pengangkut. Dalam hal ini meliputi pengangkutan orang dan pengangkutan barang.

Dalam praktik, dokumen angkutan yang biasa ada secara umum baik dalam pengangkutan laut, darat, maupun udara ada tiga macam, antara lain:<sup>19</sup>

- a. Tiket penumpang, untuk pengangkutan orang.
- b. Tiket bagasi, untuk pengangkutan bagasi.
- c. Surat muatan, untuk pengangkutan barang.

---

<sup>17</sup> Sution Usman Adji, dkk, 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta, Penerbit Rineka Cipta, hlm. 16

<sup>18</sup> Setiawan Windagdo, *Op.Cit.*, hlm. 361.

<sup>19</sup> H. M. Hudi Asrori S., *Op.Cit.*, hlm.43

## **B. Tinjauan Umum tentang Pengangkutan Barang di Darat**

### **1. Pengertian Pengangkutan Barang**

Di dalam KUHD tidak tercantum pengertian mengenai barang. Namun dalam hubungannya dengan pengangkutan barang, dapat diambil pengertian barang dalam ensiklopedia ekonomi yang menyatakan bahwa barang adalah suatu jumlah komoditi atau produk yang akan memenuhi suatu kendaraan muatan atau kereta atau jumlah yang cukup banyak untuk diperlakukan seakan-akan sudah memenuhi suatu kendaraan.<sup>20</sup>

Dari definisi barang tersebut dan definisi pengangkutan yang dibahas sebelumnya, maka dapat ditarik suatu pengertian bahwa pengangkutan barang adalah kegiatan pemindahan muatan sebagai objek angkutan yang mempunyai nilai tersendiri bagi pemiliknya dengan menggunakan sarana angkut dari suatu tempat untuk diangkut guna diserahkan kepada seorang penerima di tempat tujuan.

### **2. Para Pihak dalam Pengangkutan Barang**

#### **a. Pengangkut**

Di dalam KUHD tidak diatur mengenai pengangkutan pada umumnya, melainkan hanya mengatur mengenai pengangkutan laut. Di dalam Kamus Hukum, pengangkut diartikan sebagai pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang.<sup>21</sup> Selain dari itu, pengertian pengangkut yang

---

<sup>20</sup> Abdurrachman, , 1982. *Ensiklopedia Ekonomi-Keuangan-Perdagangan, Inggris-Indonesia*, Jakarta, Pradnya Paramita, hlm.174

<sup>21</sup> Setiawan Windagdo. *Loc.Cit*

ada sebagian besar merupakan pendapat dari para sarjana, Berikut beberapa definisi pengangkut dari beberapa pendapat para sarjana:

- 1) Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkut adalah pengusaha pengangkutan yang memiliki dan menjalankan perusahaan pengangkutan yang berbentuk Perusahaan Persekutuan Badan Hukum, Perusahaan Umum, Perusahaan Persekutuan bukan Badan Hukum dan Perusahaan Perorangan.<sup>22</sup>
- 2) Menurut Achmad Insani, menghubungkan antara pengertian pengangkutan dengan Pasal 91 KUHD, yang mengartikan bahwa petugas pengangkut sebagai pihak pengangkut yang bertugas dan berkewajiban mengangkut dan yang bertanggung jawab terhadap semua kerugian yang diderita dalam pengangkutan barang.<sup>23</sup>
- 3) Menurut H.M.N. Purwosutjipto, pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.<sup>24</sup>

Berdasarkan beberapa pendapat sarjana tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkut adalah pihak yaitu orang atau badan hukum yang berjanji dan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan baik yang berupa orang dan/atau barang dengan selamat dari suatu tempat ke tempat tujuan yang telah ditentukan.

---

<sup>22</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hlm.34

<sup>23</sup> Achmad Insani, 1984, *Hukum Dagang*, Jakarta, Penerbit Pradnya Paramita, hlm 407

<sup>24</sup> H.M.N. Purwosutjipto. *Op.Cit.*, hlm 4

## b. Pengirim

Ada beberapa definisi Pengirim menurut para ahli, diantaranya adalah sebagai berikut ini:

- 1) H.M.N Purwosutjipto, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan serta yang memberikan muatan.<sup>25</sup>
- 2) Abdulkadir Muhammad, pengirim adalah pemilik barang, atau penjual (eksportir), atau majikan penumpang dalam perjanjian pengangkutan serombongan penumpang (tenaga kerja, olah raga), atau pihak yang mengikatkan diri dalam suatu perjanjian pengangkutan untuk membayar biaya pengangkutan.<sup>26</sup>

Berdasarkan pendapat para sarjana tersebut, dapat ditarik suatu pengertian bahwa pengirim adalah orang atau badan hukum yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut kepada pengangkut.

## c. Penerima

Salah satu kewajiban pengangkut adalah menyerahkan barang angkutan kepada pihak penerima seperti yang sudah ditetapkan dalam suatu perjanjian pengangkutan yang bersangkutan. Dalam hal ini, Purwosutjipto berpendapat bahwa dipandang dari sudut perjanjian pengangkutan, maka penerima adalah pihak ketiga yang

---

<sup>25</sup> *Ibid*

<sup>26</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.* hlm.35

berkepentingan terhadap diterimanya barang-barang kiriman tersebut.<sup>27</sup>

Kedudukan penerima juga bisa sekaligus sebagai pengirim, yaitu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan, atau dapat juga orang lain yang ditunjuk oleh pengirim untuk menerima barang yang dikirimnya. Sejak penerima menyatakan kehendaknya untuk menerima barang yang dikirim, berdasarkan Pasal 1317 Ayat (2) KUH Perdata, maka pada saat itu si penerima mulai mendapatkan haknya sesuai dengan janji khusus dalam perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh si pengirim dan si pengangkut. Sejak saat inilah si pengirim tidak berwenang lagi mengubah tujuan pengiriman barang tersebut.

Dengan adanya pernyataan kehendak dari penerima untuk menerima barang-barang kiriman, tidak berarti bahwa penerima dapat minta atau memerintahkan kepada pengangkut agar menyerahkan barang-barang kiriman itu di tempat yang bukan tempat tujuan. Kalau hal ini terjadi, maka terjadilah pelanggaran atas perjanjian pengangkutan, khusus mengenai tempat tujuan, dimana dia sendiri sudah turut serta di dalamnya sebagai pihak ketiga yang berkepentingan. Perubahan tempat tujuan hanya mungkin bila telah ada persetujuan dari pengirim dan pengangkut (Pasal 1338 Ayat (2) KUH Perdata).<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> H.M.N Purwosutjipto, *Op.Cit.*, hlm 5

<sup>28</sup> *Ibid.*, hlm 7

### 3. Jenis Angkutan Barang di Darat

Dalam kegiatan pengangkutan di darat, terdapat dua jenis angkutan, yakni angkutan yang beroperasi di jalan dan angkutan yang beroperasi di atas rel, dan dalam hal ini akan dibahas mengenai jenis angkutan barang di jalan.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) pada Pasal 137 Ayat (2) ditentukan bahwa angkutan barang dapat menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor masih terbagi lagi, sebagai berikut:

#### a. Kendaraan Bermotor

Menurut Pasal 1 angka 8 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 47 Ayat (2), kendaraan bermotor sebagai angkutan terbagi atas:

##### 1) Mobil Penumpang

Menurut Pasal 1 angka 10 PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal delapan

orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 kilogram.

2) Mobil Bus

Menurut Pasal 1 angka 11 PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 kilogram.

3) Mobil Barang

Menurut Pasal 1 angka 12 PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, mobil barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.

4) Kendaraan Khusus

Menurut penjelasan Pasal 47 Ayat (2) huruf e UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain:

- a) Kendaraan bermotor Tentara Nasional Indonesia.
- b) Kendaraan bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- c) Alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (*stoomwartz*), *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane*.
- d) Kendaraan khusus penyandang cacat/difabel.

b. Kendaraan Tidak Bermotor

Menurut Pasal 1 angka 9 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.

4. Konsep Penyerahan Barang Muatan

Penyerahan barang muatan meliputi dua jenis penyerahan, sebagai pelaksanaan perjanjian pengangkutan yang merupakan persetujuan di mana pengangkut mengikatkan diri untuk meyenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan, yaitu:<sup>29</sup>

- a. Penyerahan barang muatan dari pengirim kepada pengangkut untuk diangkut ke tempat tujuan yang telah ditentukan dalam dokumen pengangkutan barang.

Penyerahan barang muatan ini terjadi antara pengirim dan pengangkut dengan tujuan untuk diangkut ke tempat tujuan yang telah disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Dalam hubungan hukum ini, pengirim berstatus sebagai pemilik barang agar barangnya diangkut dan diserahkan kepada penerima yang ditunjuk dalam dokumen pengangkutan. Penerima yang ditunjuk tersebut dapat

---

<sup>29</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hlm. 199

berstatus pengirim sendiri sebagai pemilik barang atau orang lain yang bertindak atas nama pengirim.

Dalam hal ini, pengirim hanya memanfaatkan jasa pengangkutan guna memindahkan barang miliknya dari satu tempat ke tempat lain. Jadi, pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan tersebut adalah pengirim dan pengangkut, serta perjanjian pengangkutan ini tergolong perjanjian pengangkutan utama.

- b. Penyerahan barang muatan dari pengangkut kepada penerima untuk mengakhiri proses pengangkutan di tempat tujuan yang ditentukan dalam dokumen pengangkutan.

Penyerahan barang muatan ini terjadi antara pengangkut dan penerima dengan tujuan untuk mengakhiri proses pengangkutan di tempat tujuan yang telah disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Dalam hubungan hukum ini, pengangkut berstatus sebagai penyedia jasa angkutan, baik bagi kepentingan pengirim maupun bagi kepentingan penerima. Penerima yang ditunjuk dalam dokumen pengangkutan tidak sama statusnya dengan pengirim. Hubungan hukum antara pengirim dan penerima biasanya didasari kontrak perdagangan sebagai perjanjian utama, sedangkan perjanjian pengangkutan hanya sebagai perjanjian pelengkap.

### C. Perjanjian Pengangkutan

Pada Pasal 1313 KUHPerdara disebutkan bahwa suatu persetujuan adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih. Jika di analogikan dengan suatu perjanjian, maka dapat diartikan bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Jika dikaitkan dengan pengangkutan, maka dapat diartikan bahwa pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim barang atau penumpang dimana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang ke suatu tempat tujuan tertentu dan pihak pengirim barang mengikatkan dirinya pula untuk membayar biaya angkutan.<sup>30</sup>

Berdasarkan pengertian perjanjian pengangkutan di atas, ada 2 (dua) pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan, yaitu:

1. Pengangkut
2. Pengirim barang atau penumpang.

Penerima barang dalam kerangka perjanjian pengangkutan tidak menjadi para pihak karena penerima merupakan pihak ketiga yang berkepentingan atas penyerahan barang.<sup>31</sup> Apabila pengangkut dengan pengirim barang telah melakukan perjanjian penyelenggaraan pengangkutan barang, maka pengangkut secara tidak langsung telah terikat pada konsekuensi-konsekuensi

---

<sup>30</sup> H.M.N. Purwosutjipto., *Op.Cit.*, hlm.2

<sup>31</sup> Firlingga Fawzi Annor, 2016, *PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG OJEK ONLINE (GO-JEK) di YOGYAKARTA*, (Skripsi Sarjana Hukum tidak diterbitkan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta), hlm. 21

yang harus dipatuhi oleh pengangkut sebagai tanggungjawab terhadap pengirim barang.

Perjanjian pengangkutan pada umumnya hanya bersifat lisan atau tidak tertulis, tetapi perjanjian pengangkutan juga dapat dibuat secara tertulis yang disebut carter (*charter party*).<sup>32</sup> Di dalam perjanjian pengangkutan juga disertai dengan suatu dokumen yang berfungsi sebagai bukti sudah terjadi perjanjian pengangkutan dan wajib dilaksanakan oleh para pihak yang mengadakan perjanjian.

Ada beberapa alasan yang menyebabkan mengapa para pihak yang terlibat dalam pengangkutan menginginkan perjanjian pengangkutan dilakukan secara tertulis, yaitu:<sup>33</sup>

1. Kedua belah pihak ingin memperoleh kepastian mengenai hak dan kewajibannya masing-masing,
2. Ingin mengetahui kejelasan rincian mengenai objek, tujuan dan beban risiko para pihak,
3. Ingin mengetahui kepastian serta kejelasan cara pembayaran dan penyerahan barang,
4. Untuk menghindari berbagai macam tafsiran arti kata dalam perjanjian,
5. Ingin mengetahui kepastian mengenai waktu, tempat serta alasan apa saja mengenai berakhirnya perjanjian,
6. Untuk menghindari konflik pelaksanaan perjanjian akibat ketidakjelasan maksud yang dikehendaki para pihak.

---

<sup>32</sup> Usman Adji, 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta, Rineka Cipta, hlm.17

<sup>33</sup> Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta, Rineka Cipta, hlm.34

## **D. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Pengangkutan Barang**

### 1. Hak dan Kewajiban Pengangkut

#### a. Hak-hak Pengangkut

Di dalam KUHD, mengenai hak-hak pengangkut tidak diatur secara terperinci. Sehingga, Hudi Asrori menyimpulkan bahwa dapat dikatakan hak yang dimiliki oleh pengangkut adalah hak atas biaya angkutan yang harus dibayar oleh pengirim. Termasuk di dalamnya adalah hak pengangkut untuk menuntut pemenuhan atau menolak pengangkutannya, apabila pengirim tidak melaksanakan kewajibannya membayar uang angkutan. Namun demikian, hak pengangkut untuk menuntut pemenuhan atau menolak pengangkutan tersebut tidak pernah dimanfaatkan, karena dalam praktik perjanjian pengangkutan biaya angkutan selalu diminta oleh pengangkut sebelum pengangkutan dilaksanakan, yaitu pada saat mengadakan perjanjian pengangkutan.<sup>34</sup>

#### b. Kewajiban Pengangkut

Kewajiban utama yang dimiliki oleh pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dari tempat asal ke tempat tujuan. Pengangkut juga berkewajiban untuk menjaga keselamatan barang yang diangkutnya hingga sampai tempat tujuan yang telah diperjanjikan.

Dalam Pasal 91 KUHD ditentukan bahwa pengangkut berkewajiban mengangkut barang-barang yang diserahkan kepadanya

---

<sup>34</sup> H.M. Hudi Asrori S., *Op.Cit.*, hlm. 30

ke tempat tujuan yang telah ditentukan. Selain itu, pengangkut juga berkewajiban menyerahkan kepada penerima tepat pada waktunya dan dalam keadaan seperti pada waktu diterimanya barang tersebut.

Kewajiban pengangkut yang lain juga ditentukan dalam Pasal 96 Ayat (1) KUHD, yang menentukan bahwa pengangkut berkewajiban untuk mengadakan suatu *register* atau daftar mengenai barang-barang yang telah diterimanya untuk diangkut.

## 2. Hak dan Kewajiban Pengirim dan Penerima

### a. Hak-hak Pengirim dan Penerima

Hak-hak pengirim lebih banyak ditentukan oleh persetujuan kedua belah pihak. Pada umumnya, hak pengirim adalah bahwa barang-barangnya akan diangkut oleh pengangkut sampai di tempat tujuan dan diserahkan kepada penerima yang berhak dengan selamat. Jika terjadi kehilangan atau kerusakan selama dalam pengangkutan, maka pengirim berhak untuk menuntut ganti rugi. Terhadap hak-hak ini sebetulnya juga dimiliki oleh penerima karena dalam pengangkutan barang, penerima merupakan pihak yang mempunyai hubungan hukum dengan pengirim.<sup>35</sup>

### b. Kewajiban Pengirim dan Penerima

Sebagai pihak yang memakai jasa angkutan, pengirim mempunyai kewajiban membayar uang angkutan sebagai kontra prestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh

---

<sup>35</sup> Ibid., hlm. 32

pengangkut. Kewajiban ini sebetulnya baru timbul apabila diperjanjikan lebih dahulu, karena menurut ketentuan Pasal 491 KUHD, kewajiban membayar uang angkutan ada pada penerima, setelah barang-barang diterimanya.<sup>36</sup>

Di samping itu, dalam Pasal 96 Ayat (2) KUHD ditentukan bahwa pengirim wajib membuat daftar harga barang yang diangkut, apabila barang tersebut mempunyai nilai uang seperti emas atau surat-surat berharga. Juga, dalam Pasal 96 Ayat (3) ditentukan bahwa apabila pengirim lalai membuat daftar harga barang tersebut, maka ketika terjadi kehilangan atau kerusakan terhadap barang tersebut, pengirim tidak dapat menuntut pihak pengangkut lebih dari nilai harga barang tersebut menurut penglihatan pengangkut.

## **E. Tanggung Jawab dalam Pengangkutan Barang**

### **1. Pengertian Tanggung Jawab**

Dalam *Black Law Dictionary* ditemukan ada 2 (dua) istilah tanggung jawab, yaitu: Responsibility yaitu tanggung jawab untuk melakukan sesuatu karena memiliki posisi tertentu. Dan yang kedua adalah Liability yaitu tanggung jawab untuk menanggung sesuatu dikarenakan telah melakukan sesuatu.

Dalam Pasal 1366 KUHPerdara disebutkan bahwa setiap orang bertanggungjawab tidak hanya pada kerugian yang disebabkan oleh

---

<sup>36</sup> *Ibid.*

perbuatannya saja, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan oleh kelalaiannya. Kemudian dalam Pasal 1367 KUHPdata kembali ditegaskan bahwa seseorang tidak hanya bertanggungjawab atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatannya saja, tetapi juga bertanggungjawab atas kerugian yang disebabkan oleh orang-orang yang berada di bawah pengawasannya.

Luas tanggung jawab pengangkut diatur dalam KUHPdata pada Pasal 1236 yang menyatakan bahwa, Pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita, dan bunga yang layak diterima jika dia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan.

## 2. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab

Prinsip tanggung jawab dalam pengangkutan, yaitu:

- a. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan/Kelalaian (*Negligence*).

Tanggung jawab berdasarkan kelalaian (*negligence*) adalah prinsip tanggung jawab yang bersifat subjektif, yaitu suatu tanggung jawab yang ditemukan oleh perilaku produsen.<sup>37</sup> Dalam prinsip tanggung jawab karena kesalahan ini, produsen wajib memberikan ganti rugi karena kesalahannya.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> Inosentius Samsul, 2004, *Perlindungan Konsumen, Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, Jakarta : Universitas Indonesia, hlm. 46.

<sup>38</sup> Zulham.*Op.Cit.*, hlm 83.

Dalam bidang angkutan dikenal juga dengan istilah *fault liability*. Berdasarkan prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim/penerima barang atau pihak ketiga, karena kesalahannya dalam melaksanakan angkutan.<sup>39</sup>

Pihak yang menderita kerugian juga wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Prinsip ini diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum. Bila dilihat dari sudut pandang penumpang, hal ini dinilai sangatlah berat karena harus membuktikan adanya kesalahan pada pengangkut.

Seperti dalam beberapa kasus penerbangan juga sering kali penumpang yang akan menuntut adanya penggantian kerugian mengalami kesulitan dalam membuktikan kesalahan maskapai. Hal ini disebabkan oleh minimnya dan/atau ketidakpahaman atas kondisi-kondisi yang mungkin menyebabkan suatu pesawat udara mengalami kecelakaan. Seiring dengan adanya ketimpangan beban pembuktian tersebut, maka asas ini telah banyak ditinggalkan atau tidak lagi dipakai sebagai landasan dalam mengukur tanggung jawab pihak pengangkut.

---

<sup>39</sup> Wiwoho Soedjono, 1980, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut di Indonesia*, Jakarta, Bina Aksara, hlm. 129

b. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Praduga (*Presumption Of Liability*).

Menurut prinsip ini setiap pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi.

Yang dimaksud dengan "tidak bersalah" adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dapat dihindari (*force majeure, Act of God, contributory negligence*)

Beban pembuktian (*onus of proof*) ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup untuk menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut (*loss or damage during transit*)

c. Prinsip Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation Of Liability*).

Bila jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan oleh Pasal 468 KUHD tidak dibatasi, maka ada kemungkinan pengangkut akan menderita rugi dan jatuh pailit. Menghindari hal ini,, maka undang-undang memberikan batasan tentang ganti rugi. Jadi, pembatasan ganti

rugi dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan dan berdasarkan undang-undang. Hal ini diatur dalam Pasal 475, 476 dan pasal 477 KUHD.

d. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Product Liability/Absolut Liability*).

Prinsip tanggung jawab mutlak dalam hukum perlindungan konsumen secara umum digunakan untuk menjerat pelaku usaha, khususnya produsen, yang memasarkan produknya yang merugikan konsumen.<sup>40</sup> Selanjutnya asas tersebut dikenal dengan nama *product liability*, menurut asas ini produsen wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita konsumen atas penggunaan produk yang dipasarkannya.<sup>41</sup> Dalam prinsip tanggung jawab mutlak ini, produsen wajib memberikan ganti rugi secara langsung tanpa beban pembuktian oleh konsumen.<sup>42</sup>

## **F. Tinjauan Umum tentang PT. GO-JEK Indonesia**

### **1. Profil PT. Go-Jek Indonesia**

PT. Go-Jek Indonesia merupakan sebuah perusahaan jasa layanan transportasi yang menggunakan armada ojek sepeda motor yang disebut *driver* Go-Jek. PT. Go-Jek Indonesia ini merekrut para tukang ojek pangkalan atau bahkan orang-orang yang bukan tukang ojek tetapi ingin

---

<sup>40</sup> *Ibid*, hlm. 96

<sup>41</sup> Shidarta, 2000, "*Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*", Jakarta: Grasindo, hlm. 78

<sup>42</sup> Mukti Fajar ND, *Loc Cit.*

mencari tambahan penghasilan dengan menyeleksi terlebih dahulu berdasarkan persyaratan yang ada berupa memiliki sepeda motor dan SIM C, serta bersedia memberikan jaminan seperti Kartu Keluarga, BPKB motor, atau Akta Kelahiran.

Perusahaan ini berpusat di Jl. Kemang Selatan Raya No. 99B Jakarta selatan (12730). Sedangkan untuk di Kota Surabaya sendiri kantor pusat perusahaan ini berda di Jl. Tidar No.67 Surabaya. Fungsi kantor pusat yaitu tempat dimana server dan peralatan dan juga karyawan operator bekerja juga tempat penyimpanan server dari Go-Jek Online dan juga tempat dimana konsumen menyampaikan keluhan atas pelayanan yang berikan dan juga pusat koordinasi antara pimpinan dengan para driver ojek.

Go-Jek adalah jasa transportasi menggunakan kendaraan roda dua (sepeda motor) dan biasa disebut ojek. Go-jek hadir dengan dasar pemikiran bahwa ojek yang biasanya hanya mangkal di pos-pos tertentu bisa terkoordinir dan terintegrasi untuk melayani masyarakat dengan cepat dan sigap via *online booking*. Oleh karena itu, PT. Go-Jek Indonesia akhirnya menghadirkan jasa transportasi alternatif tersebut ke dalam bentuk aplikasi *mobile*.<sup>43</sup>

Sebenarnya, Go-Jek telah beroperasi sejak tahun 2011 lalu, namun belum banyak orang yang tahu karena saat itu konsumen yang ingin menggunakan jasa Go-Jek hanya bisa memesan via telepon atau SMS.

---

<sup>43</sup> <http://www.go-jek.com/profil/faq.php>, diakses tanggal 14 September 2016, pukul 12.00 WIB

Kini, setelah merilis aplikasi Go-Jek di *smartphone* berbasis *Android* dan *IOS*, pengguna Go-Jek pun langsung berkembang pesat karena konsumen dapat dengan mudah memesan layanan ojek tanpa harus mendatangi pangkalan ojek.<sup>44</sup>

Berikut merupakan gambaran struktur manajemen organisasi yang ada di perusahaan PT Go-Jek Indonesia.<sup>45</sup>

a. Direktur Utama

- 1) Bertugas untuk memutuskan, menentukan peraturan dan kebijakan tertinggi di perusahaan;
- 2) Bertanggungjawab dalam memimpin dan menjalankan perusahaan;
- 3) Bertanggungjawab atas keuntungan serta kerugian yang dialami perusahaan;
- 4) Bertugas untuk merencanakan serta mengembangkan strategi untuk mencapai Visi dan Misi perusahaan;
- 5) Mengawasi serta mengkoordinasikan semua kegiatan yang ada di perusahaan.

b. Wakil Direktur, bertugas untuk membantu semua tugas direktur utama.

c. Manager Informasi dan Teknologi (IT)

- 1) Bertugas untuk mengembangkan dan menyusun strategi dan rencana IT Go-Jek dalam hal mempermudah pekerjaan pelayanan kepada pelanggan;

---

<sup>44</sup> Ibid.

<sup>45</sup> [serviceexcellencegojek.blogspot.co.id/2016/01/pelayanan-prima-gojek-bab-iii.html](http://serviceexcellencegojek.blogspot.co.id/2016/01/pelayanan-prima-gojek-bab-iii.html)

- 2) Mengkoordinir dan mengelola pendayagunaan Software, hardware, brainware dan jaringan bidang Teknologi, Informasi dan Komunikasi Go-Jek untuk mencapai kinerja yang optimal;
  - 3) Mengelola layanan perancangan sistem komputerisasi dan program aplikasi;
  - 4) Menyediakan data-data yang diperlukan oleh bagian lain yang bersangkutan dengan IT.
- d. Manager Karyawan Front Office dan Pemasaran
- 1) Bertugas untuk melatih, menetapkan dan mengevaluasi karyawan front office;
  - 2) Memastikan karyawan agar mengetahui sistem komputerisasi, etika menerima keluhan secara langsung atau via telephone;
  - 3) Membuat laporan daftar pelanggan/pengguna aplikasi;
  - 4) Merencanakan dan menetapkan segala sesuatu yang berhubungan dengan kegiatan pemasaran.
- e. Manager Akuntansi
- 1) Bertugas untuk mengkoordinir perencanaan anggaran;
  - 2) Mengembangkan format pengajuan dan pertanggungjawaban keuangan;
  - 3) Mengkoordinir pelaksanaan audit keuangan;
  - 4) Merencanakan, mengendalikan dan membuat keputusan atas semua aktivitas akuntansi;
  - 5) Menerima laporan arus kas keluar dan masuk ke perusahaan.

f. Manager Ojek

- 1) Bertugas untuk mengkoordinir semua mitra/driver Go-Jek;
- 2) Bertanggungjawab atas perekrutan mitra/driver Go-Jek;
- 3) Melakukan pengawasan terhadap semua mitra/driver Go-Jek.

g. Karyawan

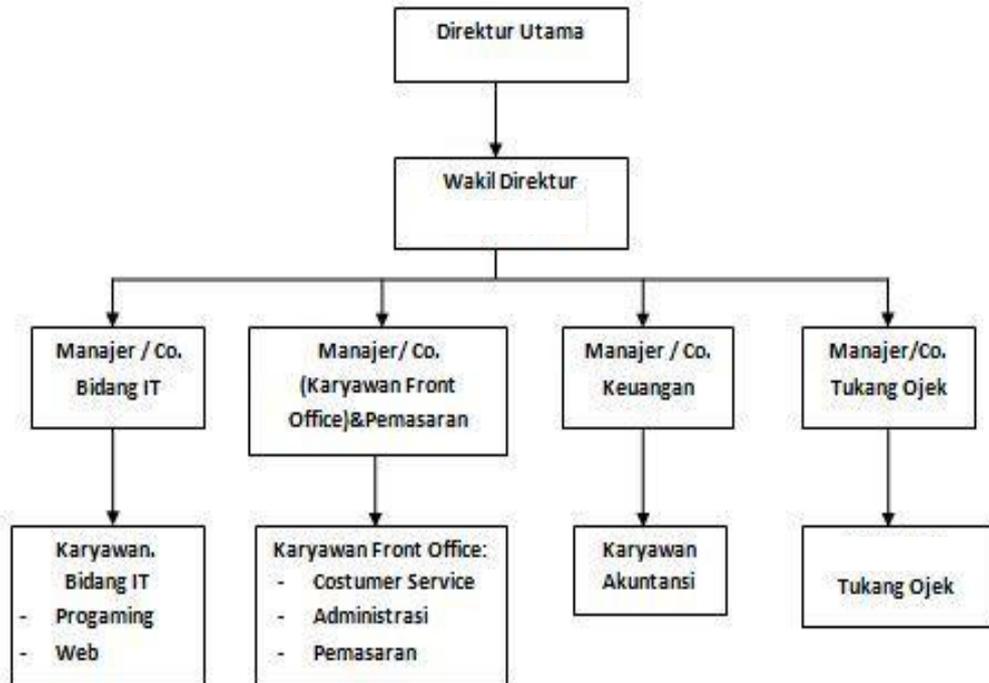
Karyawan di PT Go-Jek Indonesia dibagi menjadi 3 (tiga) bidang yaitu:

- 1) Bidang Programming yang bertugas untuk melaksanakan semua pekerjaan yang telah ditetapkan oleh manager IT.
- 2) Bidang Web yang bertugas untuk menangani serta mengelola web PT Go-Jek Indonesia.
- 3) Bidang *Front Office* (*Customer Service*, administrasi dan pemasaran).

h. Mitra/Driver Go-Jek

Bertugas untuk melaksanakan semua pekerjaan yang telah ditetapkan oleh Manajer bagian Ojek seperti mengantarkan penumpang dan barang sesuai dengan permintaan konsumen/ pengguna aplikasi.

Gambar 1. Struktur Organisasi PT Go-Jek Indonesia



Sumber:<https://gelegakzaki.wordpress.com/2016/11/27/diagram-dan-analisa-baimana-go-jek-berjalan/>

### 3. Hubungan Para Pihak yang Terkait dengan Perjanjian Aplikasi Go-Jek

Ada beberapa pihak yang terlibat dalam proses penyelenggaraan aplikasi Go-Jek. Para pihak tersebut telah mengikatkan dirinya di dalam sebuah perjanjian. Pihak-pihak tersebut adalah:

#### a. PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa (AKAB)

Berdasarkan perjanjian elektronik kemitraan PT Go-Jek Indonesia angka 1 huruf (c) AKAB adalah pihak yang membuat, memiliki dan mengurus aplikasi Go-Jek yang dimanfaatkan konsumen

yang telah terdaftar untuk memperoleh jasa layanan antar-jemput barang dan/ atau orang, layanan pesan antar barang ataupun jasa lainnya dengan kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat atau jasa lainnya sehubungan dengan aplikasi Go-Jek.

Selanjutnya angka 1 huruf (b) dalam perjanjian menentukan bahwa aplikasi Go-Jek adalah aplikasi elektronik milik AKAB yang dapat dimanfaatkan setiap orang (konsumen) untuk memperoleh jasa layanan maupun pihak-pihak ketiga yang bekerja sama dengan GI ataupun AKAB sebagai wadah untuk menyalurkan jasa untuk antar-jemput barang dan/atau orang layanan pesan-antar barang dengan kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat atau jasa lainnya yang terkait.

Selanjutnya angka 2 huruf (b) dalam perjanjian ini mengatur bahwa AKAB sebagai pemilik dari Aplikasi Go-Jek, atas dasar pertimbangannya sendiri, dapat mengubah atau menambahkan persyaratan dari waktu ke waktu. Perubahan atau penambahan atas persyaratan tersebut akan berlaku setelah AKAB mengumumkan perubahan atau penambahan persyaratan tersebut di lokasi ini yang dapat mencakup perubahan atau penambahan kebijakan yang sudah ada dalam persyaratan atau syarat dan ketentuan tambahan.

b. PT Go-Jek Indonesia (GI)

Berdasarkan perjanjian kemitraan angka 1 huruf (d) GI adalah sebuah perusahaan yang mengelola kerjasama dengan mitra dan

menyediakan jasa manajemen operasional para mitra sehubungan dengan penggunaan aplikasi Go-Jek. Selanjutnya angka 1 huruf (e) perjanjian kemitraan mengatur bahwa untuk disetujui menjadi mitra, mitra diwajibkan untuk memenuhi persyaratan yang ditentukan GI sebagai berikut:

1. Mampu mengendarai kendaraan bermotor roda dua dan memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang sesuai dan masih berlaku dan perijinan lainnya yang sah untuk mengemudikan dan memberikan jasa pengangkutan /pengantaran dengan kendaraan roda dua, serta jasa lainnya yang terkait lainnya melalui aplikasi Go-Jek (sebagaimana ditentukan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku);
2. Memiliki atau menguasai kendaraan bermotor roda dua yang memenuhi persyaratan yang ditentukan berdasarkan hukum yang berlaku serta aman dan nyaman untuk dikendarai di jalan;
3. Memiliki rekening pada bank yang direkomendasikan oleh AKAB;
4. Mempunyai catatan prestasi yang baik dan tidak pernah masuk dalam daftar hitam Kepolisian Republik Indonesia;
5. Berjanji untuk, pada setiap saat, memenuhi semua syarat dan ketentuan sebagaimana dinyatakan dalam bagian "Kode Etik dan Kewajiban Mitra" dalam Perjanjian ini dan kualifikasi minimum

GI yang akan dijelaskan secara terpisah namun tetap menjadi kesatuan yang tidak terpisahkan dalam perjanjian.

Mitra menyetujui bahwa GI, atas dasar pertimbangannya sendiri, mempunyai hak untuk memberlakukan syarat-syarat tambahan selain yang disebutkan diatas, namun tidak terbatas kepada meminta mitra untuk menyerahkan barang atau dokumen tambahan untuk disimpan oleh GI (kartu keluarga atau barang atau dokumen lain yang ditentukan oleh GI) selama perjanjian ini berlaku ataupun untuk periode lain sebagaimana dapat ditentukan oleh GI sendiri, memeriksa keadaan fisik maupun surat-surat pendaftaran (Surat Tanda Nomor Kendaraan maupun Bukti Pemilik Kendaraan Bermotor atau dokumen lainnya) atas kendaraan bermotor roda dua yang dimiliki atau dikuasai mitra, meminta mitra untuk membayarkan deposit dan menjaga jumlah deposit tersebut dalam rekening mitra yang terdaftar pada bank yang ditunjuk oleh GI, AKAB atau afiliasi dari AKAB (deposit mana dapat ditarik kembali oleh mitra apabila perjanjian ini diakhiri), maupun apabila diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku, meminta mitra untuk memproses ataupun mendapatkan perizinan lainnya atas nama mitra pribadi sebagaimana diharuskan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Peran PT. Go-Jek Indonesia adalah sebagai sarana penghubung antara para pengguna Go-Jek dengan *driver* Go-Jek dengan menciptakan aplikasi Go-Jek yang mudah digunakan. Selain itu,

apabila terjadi kecelakaan atau barang hilang, maka PT. Go-jek Indonesia akan membantu membayarkan biaya pengobatan yang sesuai dan menutupi kerugian barang yang hilang hingga nominal Rp. 2.000.000,-. PT.Go-Jek Indonesia juga memberikan atribut kepada setiap Driver Go-Jek yaitu berupa 2 (dua) buah helm, jaket dan masker penutup mulut dan kepala.<sup>46</sup>

c. Mitra / *Driver*

Berdasarkan perjanjian elektronik kerjasama kemitraan dalam ketentuan umum huruf (e) yang dimaksud mitra adalah pihak yang melaksanakan antar-jemput barang dan/atau orang, pesan-antar barang yang sebelumnya telah dipesan oleh konsumen, atau jasa lainnya melalui aplikasi Go-Jek dengan menggunakan kendaraan bermotor roda dua yang dimiliki oleh mitra sendiri. Setiap mitra akan mendapatkan akun atas nama mitra setelah mendaftarkan diri pada aplikasi Go-Jek (ketentuan umum huruf (a)).

Dalam perjanjian kemitraan angka 2 huruf (c) diatur bahwa GI, AKAB dan Mitra merupakan mitra kerjasama dimana masing-masing merupakan subjek hukum yang berdiri sendiri dan independen. GI merupakan perusahaan yang mengelola kerjasama dengan mitra dan AKAB merupakan pemilik dan operator Aplikasi Go-Jek yang dipergunakan oleh mitra. Perjanjian kerjasama ini tidak menciptakan

---

<sup>46</sup> <http://www.gojakgojek.com/layanan-baru-gojek-clean-gi.html>, diakses pada tanggal 17 September pukul 10.00 WIB.

hubungan ketenagakerjaan, outsourcing atau keagenan diantara masing-masing pihak.

Mitra/*Driver* Go-Jek adalah para tukang ojek pangkalan atau bahkan orang-orang yang bukan tukang ojek tetapi ingin mencari tambahan penghasilan yang direkrut oleh PT. Go-Jek Indonesia melalui suatu seleksi. Setiap penghasilan yang diperoleh akan dikalkulasikan untuk dibagi antara PT. Go-Jek Indonesia dan *driver* Go-Jek, yakni 20% untuk PT. Go-Jek Indonesia dan 80% untuk *driver* Go-Jek.

Kemudian pada Pasal 1 dalam Surat perjanjian kerjasama kemitraan PT Go-Jek Indonesia menyatakan bahwa, Mitra/*Driver* Go-Jek ini bertugas dan bertanggungjawab untuk menerima dan melaksanakan order yang diberikan oleh PT Go-Jek Indonesia baik melalui aplikasi android maupun call center atau yang diatur oleh perusahaan seperti: menjemput dan mengantarkan para pengguna layanan Go-Jek, baik penumpang atau barang yang akan dikirim ke tempat tujuan dengan selamat dan dalam keadaan baik.

d. Pengguna jasa / Konsumen

Konsumen yang dimaksud ialah para pengguna layanan Go-Jek, yang di dalam bidang pengangkutan lazimnya disebut penumpang bagi pengguna layanan *Go-Ride* serta pengirim dan/atau penerima bagi pengguna layanan *Go-Send*. Konsumen mempunyai kewajiban

untuk membayar *driver* Go-Jek untuk setiap layanan jasa yang ia gunakan sesuai dengan tariff yang telah ditentukan.

#### 4. Layanan yang disediakan oleh PT. Go-Jek Indonesia

Pada awalnya tujuan PT Go-Jek Indonesia hanya terfokus untuk meningkatkan kinerja para pengemudi ojek. Kemudian setelah peluncuran aplikasi Go-Jek pada tahun 2015, ada 3 (tiga) layanan yang ditambahkan dalam pelayanan Go-Jek, yaitu *transport*, *instant courier* dan *shopping*.berikut merupakan layanan yang ditawarkan oleh PT Go-Jek Indonesia:<sup>47</sup>

Gambar 2. Layanan Aplikasi Go-Jek



Sumber: <http://www.go-jek.com/home>

- a. *Go-Send*, merupakan layanan antar jemput barang atau paket untuk mengantarkan barang tersebut kepada orang yang dituju hanya dalam

<sup>47</sup> Winda Budiarti Pakambanan, 2016, TINJAUAN HUKUM PELAKSANAAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAYANAN GO-SEND GO-JEK INDONESIA (Skripsi Sarjana Hukum tidak diterbitkan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makasar), hlm.49.

waktu singkat dengan jarak tempuh maksimal 25 kilometer. Barang akan langsung dijemput dan diantarkan ke lokasi tujuan tanpa harus melalui proses yang panjang dan konsumen hanya perlu mengisi form yang tertera pada layar aplikasi

- b. *Go-Ride*, merupakan layanan pengantar penumpang ke lokasi yang ingin dituju. Fungsi layanan ini sama seperti layanan yang ditawarkan ojek pada umumnya, tetapi terdapat beberapa perbedaan karena *Go-Ride* menggunakan prinsip *transparent pricing*, yaitu adanya kejelasan harga yang akan dibayar oleh penumpang sesuai dengan jarak tempuh ke tempat tujuan.
- c. *Go-Food*, merupakan layanan pesan antar makanan bagi konsumen yang ingin menikmati makanan tertentu dari restoran atau gerai yang tidak memiliki layanan pesan antar makanan. Konsumen hanya perlu mengisi form yang telah tertera pada layar aplikasi dan memilih makanan sesuai yang diinginkan. Setelah menyetujui pemesanan, konsumen hanya perlu menunggu sampai driver *Go-Jek* sampai ke rumah konsumen. Pembayaran dapat dilakukan secara cash saat proses penyerahan makanan oleh driver kepada konsumen atau melalui layanan *Go-Pay*.
- d. *Go-Mart*, merupakan layanan di mana para driver *Go-Jek* dapat membantu konsumen belanja apapun dan toko manapun, seperti belanja bulanan, elektronik, tiket konser, obat dan lain-lain.

- e. *Go-Clean*, merupakan layanan jasa kebersihan rumah secara panggilan untuk bersih-bersih rumah yang bisa dipanggil melalui aplikasi Go-jek. Tarif layanan *Go-Clean* adalah Rp 60.000,-/jam. Layanan ini terbagi lagi ke dalam beberapa layanan, yakni *Vacuum and Sweep* (menyapu/membersihkan lantai), *Dish Washing* (mencuci piring), *Bathroom Sanitizing* (membersihkan kamar mandi), dan *Floor Mopping* (mengepel lantai).
- f. *Go-Massage*, merupakan layanan jasa pijat tradisional panggilan untuk datang ke rumah. Layanan ini terbagi lagi dalam beberapa layanan, yakni *Reflexology* (Rp 90.000,-/jam), *Full Body Massage* (Rp 100.000,-/jam), *Full Body Massage and Scrub* (Rp 165.000,-/1,5 jam), dan *Full Body Massage and Face Pressure* (Rp 165.000,-/1,5 jam).
- g. *Go-Busway*, merupakan layanan untuk memonitor jadwal bus. Layanan ini bertujuan untuk membantu para calon penumpang busway Transjakarta dalam mencari halte busway dan rutenya sekaligus untuk mengantar calon penumpang transjakarta tersebut ke halte yang dituju. Untuk sementara ini, layanan *Go-Busway* ini hanya berlaku di Kota Jakarta saja.
- h. *Go-Tix*, merupakan layanan informasi tiket. Layanan ini merupakan layanan *mobile ticketing* dan penyedia informasi tentang acara-acara music, seni budaya dan lain-lain. Selain itu, layanan ini juga menyediakan jasa antar tiket ke lokasi konsumen dengan syarat ketentuan maksimal jarak 25 kilometer.

- i. *Go-Pay*, merupakan layanan dompet virtual untuk pembayaran online.
- j. *Go-Car*, merupakan layanan transportasi menggunakan mobil.
- k. *Go-Med*, merupakan Layanan terintegrasi untuk membeli obat-obatan, vitamin dan kebutuhan medis lainnya dari apotek berlisensi.
- l. *Go-Busway*, merupakan layanan untuk memonitor jadwal layanan bus TransJakarta dan memesan *GO-RIDE* untuk mengantar Anda ke sana.
- m. *Go-Pulsa*, merupakan Layanan pengisian pulsa langsung dari aplikasi GO-JEK dengan menggunakan *GO-PAY*.
- n. *Go-Glam*, merupakan layanan jasa kecantikan panggilan, ditujukan untuk konsumen yang ingin melakukan perawatan kecantikan di rumah. Beberapa paket perawatan yang ditawarkan, yakni *Cream-bath & Hair Dry* (Rp 100.000,-), *Blow Dry* (Rp 100.000,-), *Hair Coloring up to shoulder length* (Rp 250.000,-), *Hair Coloring longer than shoulder length* (Rp 450.000,-), *Manicure & Nail Polish* (Rp 100.000,-), *Pedicure & Nail Polish* (Rp 110.000,-), serta *Pedicure, Manicure & Nail Polish* (Rp 150.000,-).<sup>48</sup>
- o. *Go-Box*, merupakan layanan pengiriman barang dalam jumlah yang besar, seperti pengguna layanan yang ingin pindah rumah dan mengangkut barang-barangnya atau pengusaha furniture yang ingin mengirimkan barang produksinya kepada konsumen dll. Klasifikasi biaya penggunaan layanan *Go-Box*:<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> *Ibid.*

<sup>49</sup> <https://help.go-jek.com/hc/id/articles/224493868-Bagaimana-Perhitungan-Tarif-GO-BOX->, diakses tanggal 13 Januari, pada pukul 21.34 WIB.

Tabel 1. Daftar Harga Layanan *Go-Box*

NO	Klasifikasi	Mobil Pick Up	Mobil Box	Truck Engkel	Truck Engkel Box
1	<b>Harga</b>	Rp7.500,- /km	Rp7.500,- /km	Rp9.000,- /km	Rp9.500,- /km
2	<b>Luas</b>	2 x 1,3 x 1,2m <sup>3</sup>	2 x 1,3 x 1,3m <sup>3</sup>	3 x 1,6 x 1,3m <sup>3</sup>	3 x 1,6 x 1,6m <sup>3</sup>
3	<b>Berat Maksimal</b>	1 Ton	1 Ton	2 Ton	2 Ton
4	<b>Minimal Pemesanan</b>	Rp170.000,-	Rp210.000,-	Rp300.000,-	Rp370.000,-

Sumber: [https://help.go-jek.com/hc/id/articles/224493868-Bagaimana-](https://help.go-jek.com/hc/id/articles/224493868-Bagaimana-Perhitungan-Tarif-GO-BOX)

[Perhitungan-Tarif-GO-BOX](https://help.go-jek.com/hc/id/articles/224493868-Bagaimana-Perhitungan-Tarif-GO-BOX)

### C. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Kemitraan

#### 1. Pengertian Perjanjian

Perjanjian menurut Subekti adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal, dari perjanjian tersebut maka timbulah perikatan. Perikatan menurut Subekti adalah suatu perhubungan hukum antara dua orang atau dua pihak, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hal yang lain, dan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu.<sup>50</sup> Pengertian perjanjian dalam Kitab

<sup>50</sup> Subekti, 2002, *Hukum Perjanjian*, Bandung, Intermasa, hlm. 1.

Undang-Undang Hukum Perdata yang selanjutnya disebut dengan KUHPerdata terdapat pada Pasal 1313 yang menyatakan bahwa persetujuan adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.

## 2. Asas Hukum dalam Perjanjian

Berikut erupakan beberapa asas dalam perjanjian:<sup>51</sup>

### a. Asas Kebebasan Berkontrak

Asas ini mengandung pengertian bahwa setiap orang dapat mengadakan perjanjian apapun juga, baik yang telah diatur dalam undang-undang, maupun yang belum diatur dalam undang-undang. Dalam Pasal 1338 Ayat (1) KUHPerdata menyatakan bahwa : “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.” Asas ini merupakan suatu asas yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk :

- 1) Membuat atau tidak membuat perjanjian;
- 2) Mengadakan perjanjian dengan siapa pun;
- 3) Menentukan isi perjanjian, pelaksanaan, dan persyaratannya;
- 4) Menentukan bentuk perjanjiannya, apakah tertulis atau lisan

### b. Asas Konesualisme

Asas ini terdapat dalam Pasal 1320 Ayat (1) KUHPerdata yang menentukan bahwa salah satu syarat sahnya perjanjian adalah adanya kata kesepakatan antara kedua belah pihak. Asas ini merupakan asas

---

<sup>51</sup> Mariam Darus Badruzaman dkk, 1993, *Perjanjian Kredit Bank*, Bandung, Alumni, hlm.108

yang menyatakan bahwa perjanjian pada umumnya tidak diadakan secara formal, melainkan cukup dengan adanya kesepakatan kedua belah pihak.

Kesepakatan adalah kesesuaian antara kehendak dan pernyataan yang dibuat oleh kedua belah pihak. Asas kebebasan berkontrak pun diatur dalam Pasal 1338 Ayat (1) KUHPerdara yang menyatakan bahwa : “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”, dimana ditemukan istilah “semua” yang menunjukkan bahwa setiap orang diberi kesempatan untuk menyatakan keinginannya.

c. Asas Kepercayaan

Seseorang yang mengadakan perjanjian dengan pihak lain, akan menumbuhkan kepercayaan diantara kedua pihak itu bahwa satu sama lain akan memegang janjinya atau akan memenuhi prestasinya.

d. Asas Kekuatan Mengikat

Asas ini menyatakan bahwa perjanjian hanya mengikat bagi para pihak yang mengikatkan diri pada perjanjian tersebut. Pasal 1340 KUHPerdara menyatakan bahwa : “Perjanjian hanya berlaku antara pihak yang membuatnya.” Hal ini mengandung maksud bahwa perjanjian yang dibuat oleh para pihak hanya berlaku bagi mereka yang membuatnya.

e. Asas Kepastian Hukum

Asas ini disebut juga dengan asas *pacta sunt servanda* merupakan asas yang berhubungan dengan akibat perjanjian. Asas *pacta sunt servanda* merupakan asas bahwa hakim atau pihak ketiga harus menghormati substansi kontrak yang dibuat oleh para pihak, sebagaimana layaknya sebuah undang-undang. Mereka tidak boleh melakukan intervensi terhadap substansi kontrak yang dibuat oleh para pihak. Asas *pacta sunt servanda* dapat disimpulkan dalam KUHPerdara Pasal 1338 Ayat (1) yang menyatakan bahwa : “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.

f. Asas Kepatutan

Asas ini terdapat dalam KUHPerdara Pasal 1339 yang menyatakan bahwa: "suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang dengan tegas dinyatakan di dalamnya, tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat perjanjian, diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan atau undang-undang". Asas ini menunjuk terikatnya perjanjian kepada sifat, kepatutan, kebiasaan, dan undang-undang.

g. Asas Kepribadian

Merupakan asas yang menentukan bahwa seseorang yang akan melakukan dan/atau membuat kontrak hanya untuk kepentingan perseorangan saja. Hal ini dapat dilihat dalam KUHPerdara Pasal 1315

dan Pasal 1340. KUHPerdara dalam Pasal 1340 menyatakan bahwa: “Perjanjian hanya berlaku antara pihak yang membuatnya.” Pasal 1315 KUHPerdara menegaskan: “Pada umumnya seseorang tidak dapat mengadakan perikatan atau perjanjian selain untuk dirinya sendiri”, inti ketentuan ini sudah jelas bahwa untuk mengadakan suatu perjanjian, orang tersebut harus untuk kepentingan dirinya sendiri.

#### h. Asas Itikad Baik

Asas itikad baik tercantum dalam KUHPerdara Pasal 1338 Ayat (3) menyatakan bahwa : “Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.” Asas ini merupakan asas bahwa para pihak, yaitu pihak kreditur dan debitur harus melaksanakan substansi kontrak berdasarkan kepercayaan atau keyakinan yang teguh maupun kemauan baik dari para pihak. Asas itikad baik terbagi menjadi dua macam, yakni itikad baik nisbi (*relative*) dan itikad baik mutlak. Pada itikad yang pertama, seseorang memperhatikan sikap dan tingkah laku yang nyata dari subjek. Pada itikad yang kedua, penilaian terletak pada akal sehat dan keadilan serta dibuat ukuran yang obyektif untuk menilai keadaan (penilaian tidak memihak) menurut norma-norma yang objektif.

### 3. Pengertian Kemitraan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kemitraan berasal dari kata “mitra” yang berarti teman, kawan kerja, pasangan kerja dan

rekan. Sedangkan kemitraan berarti perihal hubungan atau jalinan kerjasama sebagai mitra.<sup>52</sup>

Menurut Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1997 tentang kemitraan, Pasal 1 Ayat (1) menyatakan bahwa : “Kemitraan adalah kerja sama usaha antara Usaha Kecil dengan Usaha Menengah dan atau Usaha Besar dengan memperlihatkan prinsip saling memerlukan, saling memperkuat dan saling menguntungkan”. Menurut Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah Pasal 1 Ayat (13) menyatakan bahwa: "Kemitraan adalah kerjasama dalam keterkaitan usaha, baik langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat dan menguntungkan yang melibatkan pelaku usaha mikro, kecil dan menengah dengan usaha besar”.

Perjanjian kemitraan adalah bentuk umum suatu hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak lainnya atas dasar hubungan kemitraan (*partnership agreement*). Ketentuan umum perjanjian kemitraan adalah Pasal 1338 jo Pasal 1320 KUHPerduta. Sedangkan ketentuan khusus, bisa merujuk pada ketentuan persekutuan perduta dalam Pasal 1618 KUH Perdata – Pasal 1641 KUHPerduta, yakni hubungan hukum para pihak antara mitra satu dengan mitra lainnya dengan memasukkan suatu “modal” sebagai pertukaran.

#### a. Unsur-unsur Kemitraan

---

<sup>52</sup> Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Depdikbud, 1991, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta, Balai Pustaka, hlm. 28.

Tujuan utama kemitraan adalah untuk mengembangkan pembangunan yang mandiri dan berkelanjutan dengan landasan dan struktur perekonomian yang kukuh dan berkeadilan dengan ekonomi rakyat sebagai tulang punggung utamanya.<sup>53</sup> Berkaitan dengan kemitraan seperti yang telah disebut di atas, maka kemitraan itu mengandung beberapa unsur pokok, yaitu :

- 1) Kerjasama Usaha;
- 2) Antara pengusaha besar atau menengah dengan pengusaha kecil atau pelaku usaha lainnya;
- 3) Pembinaan dan pengembangan;
- 4) Prinsip saling memerlukan;

---

<sup>53</sup> Julius Bobo, 2003, *Transformasi Ekonomi Rakyat*, Jakarta, PT. Pustaka Cidesindo, hlm. 182