

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Definisi Hukum Pengangkutan

Pengangkutan adalah proses pemindahan barang dan/atau orang dari tempat asal ke tempat tujuan.¹ Adapun yang menjadi fungsi pengangkutan itu adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.²

Pada dasarnya fungsi pengangkutan yaitu untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Jadi dengan pengangkutan dapat diadakan perpindahan barang-barang dari suatu tempat yang dirasa barang itu kurang berguna ketempat di mana barang-barang tadi dirasakan akan lebih bermanfaat.³

Hukum pengangkutan adalah hukum yang mengatur bisnis pengangkutan baik pengangkutan di laut, udara, darat dan perairan pedalaman dan termasuk bagian dari hukum dagang yang tidak terlepas dari bidang hukum perdata.⁴ Pengaturan pengangkutan pada umumnya tidak ditemukan dalam peraturan perundang-undangan, tetapi pengaturannya dibuat secara khusus menurut jenis-jenis pengangkutan. Ketentuan-ketentuan umum mengenai pengangkutan dalam

¹Ridwan Khairandy, 2014, *Pokok-pokok Hukum Dagang*, Yogyakarta: FH UII Press, Hlm.371.

²HMN.Purwosujitjpto, 1981, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Jakarta : Djambatan, hlm.1.

³ Paramitha Rahma Ristyanti, 2016, *Tanggung Jawab Para Pihak terhadap kerugian dalam Pengangkutan Sepeda Motor (Studi PT.Astra Honda Motor)*, Universitas Diponegoro : Diponegoro Law Journal, Vol.5, No.5, ISSN: 2527-4031, Hlm.2.

⁴Zainal Asikin, 2013, *HukumDagang*, Depok: PT. Raja grafindo Persada, Hlm 154.

hukum dagang dalam KUHD (Kitab undang-undang Hukum Dagang) dapat ditemukan di dalam beberapa pasal, yaitu sebagai berikut :

1. Buku I Bab V Bagian 2 Pasal 86 sampai dengan Pasal 90 mengenai kedudukan para ekspeditur sebagai pengusaha perantara;
2. Buku I Bab V Bagian 2 dan 3, mulai dari Pasal 90 sampai dengan Pasal 98 tentang pengangkutan darat dan pengangkutan perairan darat;
3. Buku II Bab V Pasal 453 sampai dengan Pasal 465 tentang Percarteran Kapal, Buku II Bab V A Pasal 466 sampai dengan Pasal 520 tentang Pengangkutan Barang, dan Buku II Bab VB Pasal 521 sampai dengan Pasal 544a tentang Pengangkutan orang.
4. Buku II Bab XIII Pasal 748 sampai dengan Pasal 754 mengenai kapal-kapal dan alat-alat pelayaran yang berlayar di sungai dan perairan pedalam.

Sedangkan ketentuan-ketentuan tentang pengangkutan di luar KUHD terdapat dalam sumber-sumber khusus, yaitu antara lain ;

1. Undang-undang Nomor 13 Tahun 2007 tentang perkeretaapian;
2. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran;
3. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan;
4. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan; dan
5. Perjanjian-perjanjian para pihak.

B. Pihak-pihak yang Terkait dalam Pengangkutan Barang

1. Pengirim barang

Pengirim disebut *consigner*, khusus pada pengangkutan perairan disebut *shipper*. Pengirim barang adalah pihak yang mengikatkan dirinya dalam perjanjian tersebut dan meminta barang dikirim ketempat tujuan serta dengan memberikan upah kepada ekspediter ataupun pengangkut.⁵

2. Ekspediter

Ekspediter termasuk subyek pengangkutan karena memiliki tugas sebagai pencari pengangkut barang dalam proses pengiriman barang.⁶ Berdasarkan Pasal 86 KUHD “Ekspediter adalah seseorang yang pekerjaannya menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat atau di perairan. Ia diwajibkan membuat catatan-catatan dalam register harian secara berturut-turut tentang sifat dan jumlah barang-barang atau barang-barang dagangan yang harus diangkut dan bila diminta, juga tentang nilainya”.⁷ Selain itu dalam Pasal 87 KUHD yang berbunyi “Ia harus menjamin pengiriman dengan rapi dan secepatnya atas barang-barang dagangan dan barang-barang yang telah diterimanya untuk itu, dengan mengindahkan segala sarana yang dapat diambilnya untuk menjamin pengiriman yang baik”.⁸ Pasal tersebut dapat menjelaskan ekspediter hanya memberikan jasa dalam pengiriman saja atau memberikan keperantara antara

⁵ Abdulkadir, Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung : PT.Citra Aditya Bakti, hlm.71.

⁶Zainal Asikin, *Hukum Dagang, op.cit*, Hlm.165.

⁷ *KUHD (Kitab Undang-undang Hukum Dagang)*, Buku Kesatu, Bab V, Bagian 2, Ekspediter Pasal 86.

⁸ *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, Buku kesatu, Bab V, Bagian Kedua, Ekspediter, Pasal 87.

pihak yang hendak mengirimkan barang dan pihak yang mengangkut barang tersebut.⁹

3. Pengangkut

Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, pengangkut adalah badan usaha penyelenggara sarana perkeretaapian. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pengangkutan adalah penyelenggara angkutan perairan. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, pengangkutan adalah penyelenggara angkutan udara. Sementara dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menjelesakan bahwa pengangkutan adalah penyelenggara angkutan dengan kendaraan di Ruang lalu lintas jalan. Berdasarkan perundang-undangan tersebut mengartikan bahwa setiap pengangkut disesuaikan dengan jenis transportasi yang digunakan untuk mengirim barang.

Menurut Abdulkadir Muhammad, “Pada umumnya pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dan/atau barang.”¹⁰ Menurut Zainal Asikin, “Pengangkut barang adalah pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan barang.”¹¹

Pengangkut berdasarkan jasa pengangkutan dapat dikelompokkan menjadi perusahaan pengangkutan dengan kereta api, perusahaan

⁹ H.M.N.Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3, *op.cit*, hlm 12.

¹⁰ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, *op.cit*, hlm. 54.

¹¹ Zainal Asikin, Hukum Dagang, *op.cit*, Hlm.163.

pengangkutan di jalan, perusahaan pengangkutan di perairan, dan perusahaan pengangkutan di udara.¹²

Dilihat dari sisi kepemilikan badan badan usaha, pengangkut dapat dikelompokkan menjadi :¹³

- a. Badan usaha milik negara (BUMN).
- b. Badan Usaha Milik Daerah (BUMD).
- c. Perseroan Terbatas
- d. Koperasi

4. Penerima Barang

Penerima barang dapat berupa perorangan atau badan hukum. Alamat penerima barang merupakan tempat tujuan barang itu dikirim. Penerima barang dan alamatnya dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Selain itu dari dokumen pengangkut dapat diketahui bahwa penerima adalah sebagai pihak ketiga yang berkepentingan dan memperoleh kuasa (hak) untuk menerima barang yang dikirimkan kepadanya.¹⁴

5. Pengusaha Muat Bongkar (*Stevedoring*)

Pasal 1 angka 16 Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999, tentang Angkutan Perairan yang berbunyi “Pengusaha muat bongkar adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dan/atau hewan dari dan ke kapal”.¹⁵

¹²*Ibid*, Hlm 164.

¹³Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, *op.cit*, Hlm.55.

¹⁴*ibid*, Hlm.69.

¹⁵RI, *Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999*, tentang “Angkutan Perairan”, Pasal 1, angka 16.

Perusahaan tersebut bertugas sebagai pengatur penyimpanan barang di dalam kapal. Barang-barang tersebut akan disimpan ke dalam ruang kapal dan disesuaikan dengan sifat barang. Hal ini diperlukan agar barang tidak bergeser, mudah dibongkar, efisien dan tidak rusak.¹⁶

6. Pengusaha Pergudangan (*Warehousing*)

Pengusaha pergudangan adalah perusahaan yang bergerak di bidang jenis jasa penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan selama barang yang tersebut menunggu pemuatan ke dalam kapal atau penunggu pemuatan ke dalam kapal atau menunggu pengeluarannya dari gudang pelabuhan yang berada di bawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai.¹⁷

C. Objek Pengangkutan Barang

Objek pengangkutan barang adalah barang. Konsep barang merupakan muatan yang diangkut dari tempat pemberangkatan ke tempat tujuan yang telah ditentukan dalam perjanjian.¹⁸ Barang muatan adalah barang yang sah dan dilindungi undang-undang, dimuat dalam alat pengangkut yang sesuai dengan atau tidak dilarang undang-undang, serta tidak bertentangan dengan ketertiban umum atau kesusilaan.¹⁹ Adapun klasifikasi barang muatan antara lain sebagai berikut :²⁰

1. Berdasarkan keperluannya barang muatan dibedakan menjadi
 - a. barang untuk sandang

¹⁶ Zainal, Asikin, Hukum Dagang, *op.cit*, hlm.166.

¹⁷RI, Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969, tentang "Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut", Pasal 1 angka 2.

¹⁸Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, *op.cit*, hal.37.

¹⁹*Ibid*, hlm.115.

²⁰*Ibid*, hlm.116.

- b. barang untuk pangan,
 - c. barang untuk rumah tangga
 - d. barang untuk pendidikan
 - e. barang untuk pembangunan.
2. Berdasarkan fisik barang muatan dibedakan menjadi;
- a. Barang berbahaya (misalnya racun, *carbide*, binatang buas dan lain-lain).
 - b. Barang tidak berbahaya (misalnya besi kayu, tekstil, dan lain-lain).
 - c. Barang berharga (misalnya emas, perak, muatiara, dan lain-lain).
 - d. Barang khusus (misalnya ikan dingin, tembakau, obat-obatan, dan lain-lain).
3. Berdasarkan sifat alamiah, barang muatan dibagi menjadi :
- a. Barang padat (misalnya besi, kayu, balok, suku cadang, dan lain-lain).
 - b. Barang cair (misalnya minyak tanah, bensin, air mineral, dan lain-lain).
 - c. Barang gas (misalnya LNG, LPG, amoniak, dan lain-lain)
 - d. Barang rongga (misalnya mobil, boneka, televise, *cabinet*, dan lain-lain)
4. Berdasarkan cara menjaga dan mengurusnya, barang muatan dibagi menjadi :

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

5. Berdasarkan dari jenisnya barang muatan dibedakan menjadi :

- a. *General cargo*, yaitu berbagai jenis barang yang dimuat dengan cara pembungkusan/pengepakan dalam bentuk unit-unit kecil (misalnya peti).
- b. *Bulk cargo*, yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara mencurahkan ke dalam kapal atau tanki, misalnya pengapalan 500.000 barel minyak mentah.
- c. *Homogenous cargo*, yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara pembungkusan/pengepakan, misalnya pengapalan 100.000 zak semen.

D. Alat Pengangkutan Barang

1. Kereta api

Pengangkutan dengan kereta api diatur dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.²¹Jenis alat angkut tersebut disebut kereta api. Dalam Pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, “ Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api”²².

Adapun kegiatan yang dilakukan merupakan kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.²³ Jenis angkutan barang pada kereta api menggunakan gerbong. Angkutan barang terdiri atas barang umum; barang khusus; barang bahan berbahaya dan beracun; limbah bahan berbahaya dan beracun.²⁴

2. Kendaraan bermotor

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa kendaraan adalah suatu sarana angkut di

²¹RI, *Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007*, tentang “Perkeretaapian”, Pasal 1 angka 1.

²²RI, *Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007*, tentang “Perkeretaapian”, Pasal 1 angka 2.

²³RI, *Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007*, tentang “Perkeretaapian”, Pasal 1, angka 14.

²⁴Zainal Azikin, *Hukum Pengangkutan, Op.cit*, Hlm. 190.

jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.²⁵

Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.²⁶

Kendaraan bermotor umum adalah “setiap kendaraan yang digunakan untuk mengangkut orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran.”²⁷

Kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor yang penggunaannya untuk keperluan khusus atau mengangkut barang-barang khusus. Termasuk keperluan khusus antara lain kendaraan derek, kendaraan pemadam kebakaran, kendaraan ambulance, kendaraan ternak, kendaraan barang berbahaya, dan kendaraan pencampuran beton.

3. Kapal

Angkutan diperaian dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebut dengan kapal. Dalam Pasal 1 angka 10 dijelaskan kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun; yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda; termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis; kendaraan di bawah permukaan air; serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.²⁸

4. Pesawat udara

Alat pengangkutan udara yang disebut pesawat udara diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pesawat Udara

²⁵ RI, *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009*, tentang “Lalu lintas dan Angkutan Jalan”, Pasal 1, angka 7.

²⁶ RI, *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009*, tentang “Lalu lintas dan Angkutan Jalan”, Pasal 1, angka 8.

²⁷ RI, *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009*, tentang “Lalu lintas dan Angkutan Darat”, Pasal 1, angka (10).

²⁸RI, *Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008*, tentang “Pelayaran”, Pasal 1, angka 36.

adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.²⁹

Kegiatan menggunakan pesawat udara disebut angkutan udara. Hal ini dijelaskan dalam Pasal 1 angka 13 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berbunyi “angkutan udara adalah kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara”.³⁰ Jenis angkutan yang digunakan dalam pengiriman barang adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut biaya disebut dengan angkutan udara niaga.

E. Perjanjian Pengangkutan

Perikatan (*Verbinten*) merupakan hubungan hukum antara dua pihak di dalam lapangan harta kekayaan, dimana pihak yang satu (kreditur) berhak atas prestasi dan pihak yang lain (debitur) berkewajiban memenuhi prestasi itu.³¹ Pasal 1233 KUHPerdara menyatakan “Tiap-tiap perikatan dilahirkan baik karena persetujuan, baik karena undang-undang”.³² Dalam hal ini persetujuan diartikan sebagai perjanjian. Jadi Perikatan dapat lahir dari perjanjian ataupun undang-

²⁹RI, *Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009*, tentang “Penerbangan”, Pasal 1 angka 3.

³⁰RI, *Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009*, tentang “Penerbangan”, Pasal 1 angka 13.

³¹Ridwan Syahrani, *Selak Beluk dan asas-asas hukum perdata*, 2010, Bandung : PT.Alumni, Hlm. 196.

³² *KUHPerdara (Kitab Undang-undang Hukum Perdata)*, Buku Ketiga, Bab I, Perikatan pada umumnya, Bagian kesatu, Pasal 1233.

undang. Perjanjian merupakan kesepadanan dari istilah bahasa Belanda yaitu *overeenkomst* atau *agreement*.³³

Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan/atau orang dari tempat asal ke tempat tujuan sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati. “Menurut R.Subekti, perjanjian pengangkutan merupakan suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu kelain tempat, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya”.³⁴

Dalam konteks pengangkutan barang terdapat perjanjian pengangkutan barang yang merupakan suatu perjanjian antara pengangkut dan pengirim untuk mengangkut dan memindahkan barang milik pengirim ke tempat tujuan dengan selamat, dengan membayar biaya pengangkut.³⁵

F. Dokumen Pengangkutan

Pada dasarnya perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan dengan tertulis tetapi dapat dengan lisan disertai kehendak para pihak. Dalam prakteknya pengangkutan barang dalam kegiatannya terdapat surat muatan. Pasal 90 KUHD menjelaskan surat muatan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau juragan kapal dan meliputi selain apa yang mungkin menjadi persetujuan antara pihak-pihak bersangkutan, seperti misalnya jangka

³³Ahdiana Yuni Lestari, Endang Hariyani, 2009, *Dasar dasar Pembuatan Kontrak dan Aqad*, Yogyakarta: Moco Media, Hal.1.

³⁴R.Subekti, 1995, *Aneka Perjanjian cetakan kesepuluh*, Bandung : PT.Citra Aditya Bakti, Hlm.69.

³⁵Zainal Asikin, Hukum Dagang, *op.cit.* Hlm.169.

waktu penyelenggaraan pengangkutannya dan penggantian kerugian dalam hal kelambatan.³⁶ Adapun isi surat muatan dalam pengangkutan adalah :

1. Barang muatan, jenis, isi dan berat.
2. Nama, jumlah, berat ukuran, merek dari barang yang diangkut.
3. Alamat dan nama pengirim.
4. Nama dan tempat kediaman pengangkut; uang atau upah angkutan.
5. Tanggal dibuatnya surat muatan/ surat angkutan.
6. Tanda tangan pengirim.

Jenis-jenis surat muatan pengangkutan barang disetiap alat angkut juga berbeda diantaranya :

1. Kereta api, surat muatan pengangkutan barang dicetak dan dibakukan berbentuk formulir dan pengirim hanya mengisi keterangan yang diperlukan dan menandatangani.³⁷ Surat muatan ini disebut dengan surat muatan kereta api.
2. Kendaraan bermotor, surat muatan pengangkutan barang meliputi surat perjanjian pengangkutan dan surat muatan barang.
3. Kapal, surat muatan pengangkutan barang dalam kapal disebut dengan *Konosemen (Bill Of Lading)*. “Pada pasal 506 KUHD menjelaskan bahwa konosemen adalah surat yang diberi tanggal yang di dalamnya diterangkan oleh pengangkut, bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu, dengan maksud untuk mengangkut barang-barang ke tempat yang ditunjuk, dan

³⁶ KUHD (*Kitab Undang-undang Hukum Dagang*), Buku Kesatu, Bab V, Bagian 2, Ekspediter, Pasal 90.

³⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, *Op.cit*, Hlm.133.

menyerahkannya di sana kepada orang yang ditunjuk, demikian pula dengan persyaratan perjanjian yang bagaimana penyerahan itu akan dilakukan”.³⁸ Dari pasal tersebut dapat diketahui bahwa konosemen memiliki 2 fungsi antara lain:³⁹

- a. Sebagai bukti penerimaan barang.
 - b. Sebagai dokumen angkutan.
4. Pesawat udara, surat muatan pengangkutan barang berbentuk formulir yang dibakukan dan dicetak yang akan diisi oleh pengirim dengan rangkap 3 (tiga).⁴⁰ Surat muatan ini disebut dengan Surat Muatan Udara (*Airway Bill*).

G. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Pengangkutan

Perjanjian akan menimbulkan hak dan kewajiban para pihak. Hubungan kewajiban dan hak timbal balik antara pengangkut, ekspediter, dan pengirim terjadi karena perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses pengiriman. Akibat dari hubungan hukum tersebut akan menimbulkan hak dan kewajiban, dimana hak merupakan suatu yang diterima, sedangkan kewajiban merupakan beban.⁴¹ Hak dan kewajiban para pihak antara lain sebagai berikut :

³⁸ *KUHD (Kitab Undang-undang Hukum Dagang)*, Buku Kedua, Bab VA., Pengangkutan Barang-barang, Sub 1, Ketentuan Umum, Pasal 506.

³⁹Wiwoho Soedjono,1986, *Hukum Laut Khusus tentang Pengangkutan Barang di Indonesia*,Yogyakarta: Liberty, Hlm.54.

⁴⁰Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, *Op.cit.*Hlm.136.

⁴¹ Ariyanto, 2016, Jurnal, *Perbandingan Asas Itikad Baik;Dalam Perjanjian Menurut system Hukum Civil Law (EropaContiniental) dan Common Law (Anglosaxon)*, Vol.2, Nomor 2, ISSN : 2356-4164, Singaraja : Faculty of Law and Social Sciences Ganesha University of Education.Hlm.2.

1. Hak dan Kewajiban Ekspediter

Kewajiban perusahaan ekspedisi antara lain :⁴²

- a. Melaksanakan kuasa dari pengirim untuk melakukan segala tindakan untuk mengirim barang. Dengan ini maka dia tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai pemberian kuasa (Pasal 1792 sampai dengan 1819 KUHPerdara).
- b. Menyimpan dan menjaga barang pengirim ketika ekspediter belum mendapatkan pengangkut yang memenuhi syarat. Untuk itu diberlakukan ketentuan-ketentuan mengenai penyimpanan barang (*bewaargeving*), Pasal 1694 KUHPerdara.
- c. Memelihara register harian tentang macam, jumlah barang-barang dagangan dan barang lainnya yang harus diangkut, begitu pula harganya (Pasal 86 ayat (2) KUHD). Hal ini erat hubungannya dengan Pasal 6 KUHD. Kecuali register harian tersebut di atas, dia harus membuat surat muatan (*vrachtbrief*-Pasal 90 KUHD) pada tiap-tiap barang yang akan diangkut.⁴³

Selain kewajiban-kewajiban di atas, ekspediter juga mendapatkan hak untuk menerima provisi (imbalan jasa) dari pengirim barang.

2. Hak dan Kewajiban Pengirim barang

Hak pengirim adalah barang yang dia berikan kepada perusahaan ekspedisi sampai ke tempat tujuan dengan tepat waktu dan kondisi baik dan

⁴²H.M.N.Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3, *op.cit*, Hlm.15.

⁴³Zainal Asikin, Hukum Pengangkutan, *op.cit*, Hlm.165.

kewajibannya adalah memberikan ongkos pengiriman kepada pihak perusahaan ekspedisi.

3. Hak dan Kewajiban Pengangkut

Kewajiban pengangkut yaitu menyelenggarakan pengangkutan dari tempat asal ke tempat tujuan. Pengangkut juga berkewajiban menjaga keselamatan barang atau penumpang yang diangkutnya hingga sampai di tempat tujuan yang diperjanjikan. Sebaliknya pengangkut juga berhak atas ongkos angkutan yang telah ia selenggarakan.⁴⁴

H. Prinsip-prinsip Tanggung Jawab dalam Hukum Pengangkutan

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability, liability based on fault principle*);

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan adalah pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dirugikan atau penggugat.⁴⁵ Prinsip ini dapat sejalan pada Pasal 1365 KUHPerdara yang berbunyi “ Tiap perbuatan yang melanggar hukum, yang membawa kerugian terhadap orang lain, mewajibkan orang yang kena karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.⁴⁶ Unsur-unsur dari pasal tersebut antara lain;⁴⁷

- a. Adanya perbuatan melawan hukum dari tergugat;
- b. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya; dan

⁴⁴Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, dkk, 2011, *Pengantar Hukum Dagang I*, Yogyakarta : Pusat Studi Hukum FH UII, Hlm.200.

⁴⁵Zainal Azikin, Hukum Pengangkutan, *op.cit*, hlm. 158.

⁴⁶ KUHPerdara (*Kitab Undang-undang Hukum Perdata*), Pasal 1365.

⁴⁷Zainal Asikin, Hukum Pengangkutan, *op.cit*. Hlm.158.

c. Adanya kerugian yang diderita akibat kesalahan tersebut.

Pengertian kesalahan di sini adalah dalam pengertian umum, yaitu baik karena kesengajaan maupun karena kelalaian.⁴⁸ Adapun yang menjadi ukuran atau kriteria perbuatan pelaku adalah perbuatan manusia normal yang dapat membedakan kapan dia harus melakukan sesuatu dan kapan dia tidak melakukan sesuatu.⁴⁹

Perbuatan melawan hukum merupakan perbuatan yang melanggar hak (subjektif) orang lain atau perbuatan (aktif atau pasif) yang bertentangan dengan kewajiban menurut undang-undang atau bertentangan dengan apa yang menurut hukum tidak tertulis seharusnya dijalankan oleh seseorang dalam pergaulannya dengan sesama warga masyarakat dengan mengingatkan adanya alasan pembenar menurut hukum.⁵⁰

Jadi dalam prinsip ini memberikan kebebasan kepada Penggugat atau pihak yang dirugikan untuk membuktikan bahwa kerugian itu timbul akibat perbuatan melanggar hukum dari tergugat.⁵¹

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability principle*);

Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga didasarkan Pasal 468 KUHD yang berbunyi :⁵²

⁴⁸Ridwan Khairandy, 2014, *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia*, Yogyakarta : FH UII, Hlm.379.

⁴⁹E.Saifullah Wiradipradja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*. Yogyakarta : Liberty, Hlm.22-23.

⁵⁰ Rosa Agustina, 2003, *Perbuatan Melawan Hukum*, Jakarta : Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia), Hlm.11.

⁵¹Zainal Azikin, *Hukum Pengangkutan*, *op.cit.* Hlm.159.

⁵² *KUHD (Kitab Undang-undang Hukum Dagang)*, Pasal 468.

- a. Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya.
- b. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim.
- c. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.

Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga, tergugat (pengangkut) dianggap bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul, tetapi jika tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah (*absence of fault*) maka dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya.⁵³ Jadi beban pembuktian ada pada si tergugat. Berkaitan dengan prinsip tanggung jawab ini, dalam doktrin hukum pengangkutan khususnya, dikenal 4 (empat) variasi:⁵⁴

⁵³Ridwan Khairandy, Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia, *op.cit*, Hlm.380.

⁵⁴Elina Tri Siwi Kristiyanti, 2008, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta:Sinar Grafika, Hlm. 93-94.

- a. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab kalau ia dapat membuktikan, ia mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian;
- b. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya;
- c. Pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerugian itu ditimbulkan oleh kesalahan/kelalaian penumpang atau karena kualitas/mutu barang yang diangkut tidak baik.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability principle*);

Menurut prinsip ini, tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Dengan kata lain, suatu prinsip pertanggungjawaban yang memandang kesalahan sebagai sesuatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada⁵⁵.

Dalam masyarakat modern, tanggung jawab mutlak atau tanggung jawab yang tidak berdasarkan unsur kesalahan harus dipandang dari pertimbangan nilai sosial secara luas (*a broad social value judgement*), bahwa seseorang yang melakukan kegiatan untuk memperoleh keuntungan bagi dirinya sendiri harus menanggung segala risiko akibat dari kegiatannya tersebut.⁵⁶ Dengan demikian kewajiban pengangkut merupakan konsekuensi

⁵⁵E.Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, *op.cit.* hlm.35.

⁵⁶ Glanville Williams and B.A. Hepple, *Foundations of the Law of Tort*, Butterworths, London, 1986, hlm. 108.

dari kewajiban kontraktual, yaitu mengangkut penumpang dan/atau bagasi atau kargo sampai di tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat.⁵⁷

4. Prinsip Tanggung Jawab Dengan Pembatasan (*limitation of liability principle*)

Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan yaitu adanya hal-hal tertentu atau pembatasan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan oleh pelaku usaha (pengangkut). Pada dasarnya dalam Pasal 468 KUHD tidak ada pembatasan tanggung jawab pengangkut. Tidak adanya pembatasan tanggung jawab dapat mengakibatkan kerugian terhadap perusahaan maka dibentuklah pembatasan tanggung jawab dalam peraturan perundang-undangan.

Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability principle*) juga sangat disenangi oleh pelaku usaha untuk dicantumkan sebagai klausul dalam perjanjian standar yang dibuatnya.⁵⁸ Prinsip tanggung jawab ini sangat merugikan konsumen bila ditetapkan secara sepihak. Dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen seharusnya pelaku usaha tidak boleh secara sepihak menentukan klausul yang merugikan konsumen, termasuk membatasi maksimal tanggung jawabnya.⁵⁹

⁵⁷ Ahmad Sudiro, 2012, Jurnal, *Konsep Keadilan dan system tanggung jawab Keperdataan dalam hukum udara*, Yogyakarta : Ius Quia Iustum Law Journal of Islamic University of Indonesia, Vol.19, No.3, ISSN: 2527502, hlm.449.

⁵⁸Shidarta, 2004, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Jakarta, PT. Grasindo, hlm. 78.

⁵⁹Lumba Hemawan, *Pertanggung jawaban Perusahaan Ekspediter terhadap Konsumen Berdasarkan UU.No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen*, Jurnal Mimbar Keadilan. Surabaya : Laboratorium Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya. Edisi Januari-Juni 2015, Vol.I, No.1, ISSN: 0853-8964, Hlm.74.

5. Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab (*Presumption Of Nonliability*)

Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab hanya dikenal dalam transaksi konsumen yang sangat terbatas dan pembatasan. Pasal 143 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang berbunyi “Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya. Jumlah ganti kerugian untuk bagasi kabin ini ditetapkan setinggi-tingginya sebesar kerugian nyata”.⁶⁰

Pasal tersebut menjelaskan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas kehilangan atau rusaknya bagasi kabin kecuali penumpang dapat membuktikan pengangkut yang bersalah. Sehingga prinsip ini merupakan prinsip di mana pihak pelaku usaha dalam hal tertentu membataskan dirinya untuk tidak bertanggungjawab terhadap kerugian konsumennya.

⁶⁰ RI, *Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009*, tentang, “Penerbangan”, Pasal.143.