

PERLINDUNGAN HUKUM KONSUMEN TERHADAP KERUGIAN AKIBAT ADANYA KERUSAKANBARANG DALAM PERJANJIAN ANGKUTAN MELALUI DARAT

Alifqa Dwitami Mokoagow¹, Sulwan Pusadan², Ilham Nurman³

Fakultas Hukum, Universitas Tadulako

Email : Alifkamokoagow24@gmail.com

Abstract

That the implementation of the agreement for the transportation of goods by land transportation between consumers and PO Dwijaya Sakti is carried out using a standard agreement, at least for 2 (two) reasons: First, legally, where the principle of freedom of contract in the law of agreements opens up opportunities for everyone to make agreements but with restrictions, which must not conflict with the law, must not conflict with decency or public order and good faith (Article 1337 to Article 1339 of the Civil Code). In addition, standard agreements have also become customary in the field of law on transportation agreements. Second, the economic reason is because standard transportation agreements are considered more practical, time and cost efficient. The use of standard agreements in transportation agreements can be implemented because so far consumers do not object to the agreement being made in a standard form, even though in reality the standard agreement is not in accordance with the provisions of Article 1320 of the Civil Code because the subjective conditions in the agreement are not fulfilled and if the subjective conditions are not fulfilled, then the agreement can be requested for cancellation by one of the interested parties.

Keywords : Consumer, Transportation, Freight Services

Abstrak

Bahwa pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui angkutan darat antara konsumen dengan PO Dwijaya Sakti dilakukan dengan menggunakan perjanjian baku, setidaknya karena 2 (dua) alasan: Pertama, secara hukum di mana asas kebebasan berkontrak dalam hukum perjanjian membuka kesempatan pada setiap orang untuk membuat perjanjian tetapi dengan batasan-batasan, yaitu tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, tidak boleh bertentangan dengan kesusilaan atau ketertiban umum dan itikad baik (Pasal 1337 sampai dengan Pasal 1339 KUHPerdara). Selain itu, perjanjian baku juga sudah menjadi kebiasaan dalam lapangan hukum pada perjanjian pengangkutan. Kedua, secara ekonomi alasannya, dikarenakan perjanjian pengangkutan secara baku dianggap lebih praktis, hemat waktu dan biaya. Penggunaan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan dapat dilaksanakan karena selama ini konsumen merasa tidak keberatan perjanjian tersebut dibuat dalam bentuk baku, walaupun pada kenyataannya perjanjian baku tersebut tidak sesuai dengan ketentuan pasal 1320 KUHPerdara karena tidak terpenuhinya syarat subyektif dalam perjanjian dan apabila syarat subyektif tersebut tidak terpenuhi, maka perjanjian tersebut dapat dimintakan pembatalannya oleh salah satu pihak yang berkepentingan.

Kata Kunci : Konsumen, Transportasi, Pengangkutan Jasa

I. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sarana yang sangat di butuhkan Masyarakat banyak akan berpengaruh perkembangan di bidang pengangkutan itu sendiri yang mendorong perkembangan dibidang teknologi, sarana dan prasarana pengangkutan, ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang pengangkutan, serta hukum pengangkutan, disamping tidak dapat

dihindari pula timbulnya berbagai permasalahan yang diakibatkan dengan adanya pengangkutan itu.

Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air dan luar negeri. Karena saat transportasi berfungsi untuk mempertemukan barang yang diproduksi di suatu tempat dengan konsumen yang membutuhkan.

Peran transportasi pada masa sekarang ini jelas sangat dibutuhkan, terutama kebutuhan bagi kalangan pengusaha dalam menjalankan kegiatan usahanya. Dalam pelaksanaannya transportasi dapat ditempuh melalui darat dengan jasa angkutan seperti gerobak, truk, mobil penumpang, sado, bajaj, kereta api, becak dan jasa angkutan laut dengan menggunakan kapal, kapal laut, kapal motor, kapal sungai, speed boat, sedangkan jasa angkutan udara dengan menggunakan pesawat udara dan helikopter.

Peranan pengangkutan tidak hanya sebagai alat fisik, yaitu alat yang dipergunakan membawa barang-barang yang diperdagangkan dan produsen ke konsumen, penyalur kepada penerima barang, namun pengangkutan dapat juga sebagai alat penentu suatu nilai harga dan barang. Hal ini dikarenakan barang dapat dipindahkan dari tempat yang satu ke tempat yang lain yang membutuhkan barang tersebut. Seperti prinsip ekonomi yang menyatakan dimana barang itu berlebihan maka nilainya akan turun, sebaliknya dimana barang itu langka maka harga akan melambung tinggi. Dengan demikian, adanya jasa pengangkutan diharapkan adanya penyamarataan pembagian keperluan terhadap barang menurut keadaannya dan juga pemerataan harga di seluruh lokasi kegiatan ekonomi masyarakat.

Penggunaan jasa pengangkutan juga akan dapat menentukan harga dari suatu barang. Hal ini disebabkan nilai barang akan bertambah dengan adanya tambahan biaya pengangkutan dari produsen ke konsumen. Semakin besarnya biaya pengangkutan barang dari produsen ke konsumen, maka semakin tinggi nilai harga barang tersebut.

Kewajiban pengangkut yaitu untuk menyelenggarakan suatu pengangkutan barang dari tempat pemuatan sampai ke tempat tujuan dengan selamat, artinya disini telah terjadi perikatan antara para pihak. Para pihak tersebut kemudian terikat dengan suatu perjanjian. Perjanjian itu lahir sejak tercapainya kata sepakat, yang kemudian disertai dengan suatu persyaratan yang nyata, yaitu berupa penyerahan dari objek atau berupa barang yang menjadi tujuan utama dari perjanjian tersebut dan selanjutnya akan diserahkan pada pemilik barang ditempat tujuannya.

Pengangkutan bertujuan untuk menyangkut kebutuhan manusia dalam memenuhi kehidupannya sehari-hari. Salah satu cara pemenuhan kebutuhan itu adalah dengan memindahkan atau mengirimkan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Pengangkutan dengan mengirimkan barang bisa dilakukan dengan darat dan udara. Barang-barang yang akan dikirimkan itu bisa berupa perangkat keras seperti, pupuk, sembako dan juga perangkat lunak baik itu surat atau dokumen yang menjadi objek pengangkutan.

Dalam perjanjian pengangkutan, pihak pengangkut telah menjamin dan bertanggungjawab terhadap keselamatan dari barang milik pengirim. Hal tersebut diatur dalam Pasal 90 KUHDagang, yang menyatakan bahwa :

Surat muatan harus dicatat dalam daftar harian oleh ekspediter."Interaksi yang terjadi dalam kebutuhan pengangkutan acapkali dibuat dalam suatu bentuk perjanjian. Perjanjian diartikan sebagai suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang berjanji untuk melaksanakan suatu hal".¹

Pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi di tempat tujuan dari pada di tempat asalnya. Oleh karena itu pengangkutan dikatakan member nilai terhadap barang yang diangkut. Nilai itu akan lebih besar dari biaya yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). "Kedua nilai tersebut diperoleh jika barang yang diangkut ketempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Dengan demikian pengangkutan dapat memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut jasa angkutan".

¹ Subekti, *Hukum Perjanjian*, Intermasa. Jakarta 2005,

Karena kebutuhan akan jasa pengangkutan menyebabkan banyaknya bermunculan perusahaan pengangkutan. Dalam hubungan antara perusahaan pengangkutan sebagai pihak pengangkut dengan pihak yang akan mengirimkan barang, muncullah suatu perjanjian pengangkutan yang bersifat timbal balik, “dimana pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu dan pihak pengirim membayar biaya / ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama”.

Pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan dan pengiriman barang dari suatu tempat ke tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, sedangkan pengirim mengikat diri untuk membayar biaya pengiriman yang telah diperjanjikan dan pengirim akan diberikan suatu tanda bukti bahwa barang yang akan dikirim melalui jasa pengangkutan itu sudah diterima dengan baik.

Standard baku merupakan suatu bentuk perjanjian tertulis yang dibuat oleh salah satu pihak dalam perjanjian. “Dalam perjanjian baku salah satu pihak tidak memiliki sedikit kesempatan untuk bernegosiasi mengubah klausula-klausula yang sudah dibuat oleh lawannya, seperti dalam klausula ganti kerugian dan cara penyelesaian perselisihan yang tidak dapat ditawarkan lagi”.

Standard baku digunakan juga dalam perjanjian pengangkutan dimana pihak pengangkut telah menyiapkan terlebih dahulu klausula-klausula dalam perjanjian dan pihak pengirim hanya bisa menyetujuinya tanpa memiliki kesempatan untuk bernegosiasi mengubah klausula-klausula yang dibuat oleh pihak pengangkut.

Penggunaan perjanjian baku ini bukan tanpa masalah apabila dihubungkan dengan asas kebebasan berkontrak. Kebebasan berkontrak berkaitan erat dengan isi perjanjian yaitu kebebasan menentukan apa dan dengan siapa perjanjian itu diadakan dan kedua belah pihak yang berjanji berusaha untuk mencapai kesepakatan dalam membuat perjanjian melalui proses negosiasi.

Perjanjian terjadi berlandaskan asas kebebasan berkontrak diantara para pihak yang mempunyai kedudukan seimbang, sedangkan dalam perjanjian baku, kebebasan berkontrak tersebut patut dipertanyakan karena dapat dikatakan bahwa dalam perjanjian baku tidak ada kesetaraan kedudukan yang seimbang antara para pihak yang membuat perjanjian tersebut.

Perjanjian pengangkutan barang yang dibuat berdasarkan atas kebebasan berkontrak juga terjadi karena adanya kesepakatan antara para pihak. “Sehingga menimbulkan hubungan hukum antara 2 (dua) orang atau lebih, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut hak dari pihak yang lain, dan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu”.

Beranjak pada perjanjian pengangkutan tersebut maka pihak pengangkut dan pihak pengirim mempunyai hak dan kewajiban yang harus dipenuhinya. Kewajiban pokok pihak pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dengan selamat. Sebagai imbalan atas penyelenggaraan pengangkutan tersebut, maka pihak pengirim berkewajiban membayar biaya pengangkutan sesuai dengan kesepakatan. “Apabila pengangkut melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan yang menimbulkan kerugian pihak pengirim, maka pihak pengangkut bertanggung jawab untuk membayar ganti kerugian”.²

II.METODE PENELITIAN

Penelitian ini bersifat deskriptif, bertujuan untuk menggambarkan secara cermat karakteristik dari fakta-fakta melukiskan keadaan objek atau peristiwa, menganalisa data secara mendalam serta menguji berbagai peraturan perundangan yang berlaku maupun dari berbagai pendapat para ahli hukum untuk mendapatkan data secara factual terkait dengan pelaksanaan perjanjian standard baku dalam perjanjian pengangkutan barang melalui darat.

Sumber data dalam penelitian ini diperoleh dengan mengumpulkan data primer dan data sekunder. Data primer didapat dengan melihat dan meneliti perjanjian pengangkutan yang dilakukan oleh perusahaan pengangkutan PO. Dwijaya Sakti dengan konsumen / pengguna jasa

² Abdulkadir Muhammad, *Op.cit.*, hal76.

angkutan yang diambil secara acak, serta dengan melalui hasil wawancara dengan responden yang terlibat secara langsung dalam pelaksanaan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan barang melalui perusahaan angkutan darat, selain itu wawancara yang dilakukan dengan informan, yaitu pemilik perusahaan PO. Dwijaya Sakti dan pegawai perusahaan tersebut. Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari studi kepustakaan dengan mempelajari :

1. Bahan Hukum Primer

Yaitu bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan, dokumen resmi yang mempunyai otoritas yang berkaitan dengan permasalahan, yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Kontrak Perjanjian Pengangkutan.

2. Bahan Hukum Sekunder

Yaitu "semua bahan hukum yang merupakan publikasi dokumen tidak resmi meliputi buku-buku, karya ilmiah"³ dan kontrak perjanjian pengangkutan.

3. Bahan Hukum Tertier

Yaitu bahan yang memberikan maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus umum, kamus hukum, jurnal ilmiah, majalah, surat kabar dan internet.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Darat

Pertanggungjawaban pengangkut dapat dikemukakan bilamana dilihat dari pengaturan undang-undang.

Pengertian tanggung jawab sangat mudah untuk dimengerti oleh setiap orang, tetapi jika diminta untuk melakukannya sesuai dengan definisi tanggung jawab, maka seringkali masih merasa sulit, merasa keberatan, bahkan ada orang yang merasa tidak sanggup jika diberikan kepadanya suatu tanggung jawab. Sebagian besar orang mengelak bertanggung jawab, karena jauh lebih mudah untuk menghindari tanggung jawab, daripada menerima tanggung jawab. Makna dari istilah tanggung jawab itu sendiri adalah siap untuk menerima tugas atau kewajiban atau berkewajiban menanggung.

Mendefinisikan tanggung jawab melalui kamus hukum adalah sebagai "keadaan wajib menanggung segala sesuatunya, apabila ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, diperbolehkan dan sebagainya". Tanggung jawab dalam pengangkutan barang menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga, yang berarti bahwa tanggung jawab pengangkut dapat dihindarkan bila pengangkut dapat membuktikan pihaknya tidak bersalah. Hal ini sesuai dengan Pasal 91 KUHD dagang yang menyatakan bahwa "pengangkut menanggung segala kerugian yang terjadi kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut diakibatkan karena cacat pada barang itu sendiri, keadaan yang memaksa, atau karena kesalahan atau kealpaan si pengirim atau ekspediter". Terhadap tanggung jawab pengangkut dalam pelaksanaan pengangkutan, setidaknya-tidaknya ada (3) tiga prinsip tanggung jawab dalam hukum pengangkutan yaitu: "pertama prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*), kedua prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), ketiga prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*)".⁴

a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault principle*).

Mengenai prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan pada mulanya dikenal dengan kebudayaan Babylonia kuno. "Dalam bentuknya yang lebih modern, prinsip ini dikenal pada awal pertumbuhan hukum Romawi termasuk dalam doktrin *culpa* dalam *lex aquilia. Lex*

³ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Grup, Jakarta, 2005.

⁴ Saefullah Wiradiprja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 2006

aquilia menentukan bahwa kerugian baik disengaja ataupun tidak harus selalu diberikan santunan.

Atas prinsip tersebut, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut.

Prinsip ini diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara yang menyatakan bahwa “setiap perbuatan melawan hukum, yang oleh karena itu menimbulkan kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menyebabkan kerugian tersebut mengganti kerugian”.

Beban pembuktian ada pada pihak penggugat yaitu pihak yang merasa dirugikan. Pihak penggugat berkewajiban untuk membuktikan bahwa pihak pengangkut telah melakukan suatu perbuatan melawan hukum serta telah melakukan suatu kesalahan/kelalaian dan akibat dari kesalahannya itu mengakibatkan kerugian yang diderita oleh pihak penggugat. “Apabila penggugat gagal membuktikan salah satu elemen-elemen tersebut, maka tuntutananya gagal”.

Unsur-unsur yang harus dipenuhi dalam suatu gugatan berdasarkan ketentuan dalam Pasal 1365 KUHPerdara haruslah terdapat: “adanya perbuatan melawan hukum dari pihak tergugat, perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya dan adanya kerugian yang diderita penggugat sebagai akibat dari kesalahan tersebut”.

b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*).

Terhadap prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Tidak bersalah artinya tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. “Beban pembuktian ada pada pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan pengangkut.

Prinsip tanggung jawab karena praduga ini diatur dalam Pasal 468 ayat 2 KUHDagang yaitu :

Pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikan bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya.

c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict liability principle*)

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian dan unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat, “Pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apa pun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini.

Dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak diatur mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Pihak-pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak “Jika prinsip ini

digunakan maka di dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan”.

Yang membedakan dari prinsip-prinsip tanggung jawab yang lain adalah tanggung jawab mutlak tidak mempersoalkan ada atau tidak adanya kesalahan. Pengangkut harus bertanggung jawab terhadap kerugian yang ditimbulkan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Timbulnya konsep tanggung jawab karena pengangkutan memenuhi kewajiban tidak sebagaimana mestinya, atau tidak baik atau tidak jujur atau tidak dipenuhi sama sekali. Luas tanggung jawab pengangkut dalam KUHPerdara ditentukan pada Pasal 1236 dan Pasal 1246.

Menurut ketentuan Pasal 1236 KUHPerdara, “pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak diterima, bila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan”. Selanjutnya dalam ketentuan Pasal 1246 KUHPerdara menentukan bahwa “biaya, kerugian dan bunga itu pada umumnya terdiri dari kerugian yang telah diderita dan laba yang sedianya akan diterima”. Dengan memperhatikan ketentuan Pasal 468 KUHD, maka tanggung jawab pengangkut adalah pada saat barang yang diterimanya dan berakhir pada saat penyerahan pada pihak yang berhak. Dari pasal tersebut belum tampak jelas tentang saat mulai dan berakhirnya tanggung jawab pengangkut, karena pasal tersebut hanya menyebutkan saat penerimaannya sampai saat penyerahannya. Selanjutnya dalam Pasal 468 KUHDagang merumuskan bahwa perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahan.

Ketentuan tersebut pada hakekatnya mengatur 2 (dua) hal, yaitu:

1. Bahwa periode tanggung jawab pengangkut adalah sejak barang diterima untuk diangkut sampai penyerahannya pada penerima.
2. Pengangkut mempunyai kewajiban untuk menjaga keselamatan barang selama periode tersebut.

Ketentuan tersebut bersifat umum, karena tidak dijelaskan secara konkrit di mana barang dianggap telah diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dan di mana barang dianggap telah diserahkan kepada penerima. Pembuat Undang-undang tersebut nampaknya menyerahkan hal tersebut kepada pihak-pihak yang bersangkutan untuk menyepakatinya atau perihal tersebut diserahkan kepada kebiasaan praktek di lapangan.

Pada umumnya pengangkut membuat perjanjian pengangkutan guna membebaskan diri sepenuhnya dari tanggung jawab atas barang yang diangkut. Akan tetapi dalam Pasal 470 KUHDagang melarang pengangkut untuk membuat perjanjian bahwa pengangkut tidak akan menanggung atau hanya menanggung sebagian kerusakan pada barang yang diangkut karena penyelenggaraan pengangkutan. Menurut pasal tersebut dinyatakan bahwa:

Pengangkut tidak bebas untuk mempersyaratkan, bahwa ia tidak bertanggung jawab atau bertanggung jawab tidak lebih daripada sampai jumlah yang terbatas untuk kerugian yang disebabkan karena kurang cakupnya usaha untuk pemeliharaan, perlengkapan atau pemberian awak untuk alat pengangkutnya, atau untuk kecocokannya bagi pengangkutan yang diperjanjikan, maupun karena perlakuan yang keliru atau penjagaan yang kurang cukup terhadap barang itu. Persyaratan yang bermaksud demikian adalah batal.

Bentuk nyata dari tanggung jawab pengangkut adalah dengan memberikan ganti rugi atas biaya, kerugian yang diderita dan laba yang seharusnya diterima oleh pengirim namun demikian hal tersebut tidak mutlak, melainkan ada batasan-batasannya.

2. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Perusahaan pengangkut berkewajiban mengangkut barang-barang yang diserahkan ke tempat tujuan dan menyerahkannya tepat pada waktunya dalam keadaan seperti pada waktu diterimanya pada pihak penerima. Selain itu, perusahaan pengangkutan harus menjaga bahwa keadaan barang-barang tersebut dalam keadaan seperti pada waktu diterimanya dari pihak pengirim. Dalam hal terdapat kekurangan, barang-barang itu terlambat datangnya, tidak ada penyerahan dari barang-barang itu atau terdapat kerusakan dalam barang-barang yang

diangkut itu terjadi selama pengangkutannya, “maka ia bertanggung jawab terhadap pihak pengirim dan pihak penerima serta harus mengganti semua kerugian yang terjadi atas barang-barang itu”.⁵

Pengaturan mengenai tanggung jawab pengangkut dalam UULLAJ diatur pada beberapa pasal, yaitu di antaranya:

1. Perusahaan angkutan umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan (Pasal 187).
2. Perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan (Pasal 188).
3. Perusahaan angkutan umum wajib mengansuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188 (Pasal 189).
4. Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan (Pasal 191).
5. Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang (Pasal 192 ayat 1).
6. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dimulai sejak penumpang diangkut dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati (Pasal 192 ayat 3).
7. Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim (Pasal 193 ayat 1).
8. Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami (Pasal 193 ayat 2).
9. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat I dimulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati (Pasal 193 ayat 3).
10. Perusahaan angkutan umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang (Pasal 193 ayat 4).

B. Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Akibat Kerusakan Barang Dalam Perjanjian Pengangkutan Antara Perusahaan Angkutan Darat Dengan Konsumen

1. Tangung Jawab Pengangkut Atas Kerusakan Barang

Bilamana perusahaan pengangkut melaksanakan kewajibannya dalam pengangkutan barang, maka pada saat itu telah terikat pada konsekuensi-konsekuensi yang harus dipikul oleh pihak perusahaan pengangkut barang yaitu tanggung jawab terhadap muatan yang diangkutnya.

Pengangkut harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang-barang setelah diterimanya untuk diangkut, kecuali kerusakan-kerusakan yang diakibatkan karena cacat pada barang itu sendiri, karena keadaan yang memaksa atau karena kesalahan atau kelalaian pengirim atau ekspediter. “Dengan cacat ini dimaksudkan sifat pembawaan (*ergenschap*) dari barang itu sendiri, yang menyebabkan rusak atau terbakarnya barang dalam perjalanan”.

Berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan PO Dwijaya Sakti selaku pihak pengangkut terhadap barang-barang yang diangkutnya dimulai dari pergudangan sampai dengan tempat si penerima barang. Namun dalam pelaksanaannya pengangkutan yang dilakukan PO Dwijaya Sakti tidak mengasuransikan barang-barang yang diangkutnya. “Apabila terjadi kerusakan, kehilangan, atau kemusnahan terhadap barang-barang dalam pelaksanaan pengangkutan, maka

⁵ Achmad Ichsan, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, 2009

pihak perusahaan akan mengganti kerugian yang diderita pihak pengirim dengan biaya dari pihak perusahaan, tanpa mengikutsertakan pihak asuransi.⁶ Selain itu, pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti akan bertanggung jawab atas kesalahan atau kelalaian yang diperbuat oleh karyawan atau supirnya dalam menyelenggarakan pengangkutan yang menyebabkan barang yang diangkut tersebut terjadi kerusakan sehingga akan berkurang nilai ekonomisnya. Pengalihan bentuk pertanggungjawaban tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 1367 KUHPerdara yang menyatakan: "Seseorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh berada di bawah pengawasannya".

Menurut Wirjono Prodjodikoro, istilah kesalahan dan kelalaian (*schuld and nalatigheid*) ini diartikan dalam tantangan dengan kesengajaan dan kesalahan yang agak besar, *opzet* atau *culpa (grove schuld)*. "Dengan demikian harus disimpulkan, bahwa tidak diperbolehkan si pengangkut menjanjikan bebas dari pertanggung jawaban, apabila dari pihaknya ada kesengajaan atau kelalaian yang agak besar (*culpa*). Sedangkan apabila terjadi kerusakan atau kecelakaan pada kendaraan pengangkut (*truck*) pada saat dilakukan pengangkutan, "maka dalam hal ini pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti akan bertindak secara kekeluargaan untuk meminta pengertian kepada pihak pengirim barang atas ketidaknyamanan atau kelalaian pengangkutan tersebut tanpa adanya mendapat kompensasi (ganti rugi) dari pihak perusahaan pengangkutan".⁷

Ketentuan dalam Pasal 94 KUHDagang mendorong kepada pihak penerima, untuk secepatnya membuka *perpackingan* (pembungkus) dan selanjutnya memeriksa dengan teliti barang-barang yang diangkut atau diterimanya khususnya untuk barang yang berharga atau bernilai. Begitu juga dengan pihak perusahaan pengangkut, biasanya terlebih dahulu memeriksa keadaan barang yang akan diangkut pada saat diterima dari pihak pengirim barang, sehingga dengan demikian akan diketahui kondisi barang yang sebenarnya pada saat diterima.

Tujuan pemeriksaan (*expretie*) ialah untuk menetapkan besarnya kerugian diderita penerima akibat rusak dan hilangnya barang diterimanya sedangkan ongkos angkutan telah dibayar lunas. Pemeriksaan *expretie* dianggap tidak perlu lagi apabila:

1. Nilai barang yang diangkut lebih kecil sehingga tidak seimbang dengan biaya pemeriksaan (*expretie*).
2. *Expretie* juga dapat diminta lebih dari waktu 2x24 jam manakala barang tersebut datangnya terlambat dari *schedule* yang ditetapkan dan melebihi batas perkiraan menurut undang-undang maupun kebiasaan seharusnya.⁸

Expretie itu mungkin akan menghasilkan pembuktian tentang kerugian yang diderita, yaitu mengenai jenis dan besarnya sebagai terdiderita menurut kenyataan-kenyataan dan mungkin akan merupakan persangkaan kenyataan tentang timbulnya kerugian itu selama perjalanan pengangkutan. "Dalam hal *expresie* di dalam tenggang 2x24 jam termaksud atau kemudian sama sekali tidak digunakan oleh penerima, tetapi penerima masih dapat membuktikan kerugian itu dengan surat-surat. Tidak adanya kompensasi (ganti rugi) yang akan diterima pihak pengirim terhadap keterlambatan dari pihak pengangkut, didasarkan tidak dicantumkan klausula mengenai ganti rugi atas keterlambatan yang dilakukan oleh pihak perusahaan pengangkutan dalam perjanjian pengiriman barang, sehingga hal ini akan merugikan pihak pengirim.

Selama menjalankan kegiatan usahanya dibidang pengangkutan, pihak Perusahaan PO Dwijaya Sakti kadangkala pernah melakukan kesalahan (*wanprestasi*), yaitu dikarenakan: "terlambatnya barang kiriman di tempat tujuan karena angkutannya mogok atau kecelakaan, barang kiriman tidak sampai pada tujuannya karena salah alamat dan barang kiriman rusak saat proses pemuatan barang dari gudang ke dalam mobil angkutan (*truck*)".⁹ Terhadap kerusakan

⁶ Hasil Wawancara Ajis, Pimpinan PO Dwijaya Sakti tanggal 11 Maret 2024

⁷ Hasil Wawancara dengan Ajis, Pimpinan PO Dwijaya Sakti tanggal 12 Maret 2024

⁸ Soegijatna Tjakra Negara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010

⁹ Hasil Wawancara dengan Alimi Kepala Operasional PO Dwijaya Sakti tanggal 16 Maret 2024

barang-barang yang diakibatkan dari kelalaian dari pihak pengirim, maka pihak pengangkut tidak akan bertanggung jawab atas kerusakan barang tersebut. Hal tersebut sebagaimana tercantum klausula perjanjian pengangkutan yang mana pihak perusahaan dibebaskan dari tanggung jawabnya atas kerusakan barang yang diakibatkan kelalaian pihak pengirim. Adapun yang membebaskan pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti dari tanggung jawab ganti rugi adalah:

- a. Dus/kemasan pecah akibat overpacking yang tidak sempurna.
- b. Barang cairan yang bocor atau pecah dari drum/kaleng/botol dan kemasan sejenisnya

Menurut Sution Usman Adji, kerusakan terhadap benda yang tidak dapat dimintakan pertanggungjawaban dari pihak perusahaan pengangkut jika terbukti dikarenakan:

1. Kesalahan dan/atau kelalaian sendiri pada pengirim/ekspediter. Misalnya peti-peti berisikan benda-benda pengiriman yang ternyata kurang kokoh; atau peti-peti ternyata kurang rapat dan mudah dapat dimasuki air, dan sebagainya,
2. Keadaan memaksa (*overmacht*), dalam Pasal 91, 92 KUHDagang dan Pasal 1245 KUHPerdara.¹⁰

Pengangkut dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi apabila kerugian yang terjadi bukan karena perbuatan wanprestasi (kesalahan) pengangkut, melainkan kerugian tersebut terjadi karena adanya keadaan memaksa (*overmacht* atau *force majeure*) yaitu suatu keadaan yang disebabkan oleh hal-hal yang sama sekali tidak dapat diduga dan pihak yang bersangkutan tidak dapat berbuat apa-apa terhadap keadaan atau peristiwa yang timbul di luar dugaan tadi. Keadaan memaksa ini merupakan suatu alasan bagi pihak yang bersangkutan untuk dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi sesuai ketentuan Pasal 1245 KUHPerdara yang mengatur bahwa: “tidaklah biaya, rugi, dan bunga harus digantinya, apabila karena keadaan memaksa atau karena suatu kejadian yang tak disengaja, si berutang berhalangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau karena hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang”.

Untuk dapat dikatakan sebagai suatu keadaan memaksa, keadaan tersebut harus mempunyai unsur-unsur sebagai berikut:

1. Keadaan tersebut di luar kekuasaan pihak pengangkut.
2. Keadaan tersebut bersifat memaksa.
3. Keadaan tersebut merupakan suatu keadaan yang tidak dapat diketahui pada waktu perjanjian dibuat.

Menurut Abdulkadir Muhammad, “ketiga hal tersebut baik dalam undang-undang maupun dalam doktrin ilmu, di luar ketiga hal tersebut pengangkut bertanggung jawab”. Terhadap pembatasan tanggung jawab pihak perusahaan pengangkut tersebut, telah diatur dalam ketentuan Pasal 249 KUHDagang, yang menyatakan, “Penanggung sama sekali tidak wajib menanggung untuk kerusakan atau kerugian yang langsung timbul karena cacat, kebusukan sendiri, atau karena sifat dan kodrat dari yang dipertanggungkan sendiri, kecuali jika dipertanggungkan untuk itu dengan tegas.”

Pengiriman barang telah dianggap diterima dengan baik dan benar bila tidak ada keluhan pada saat barang kiriman diterima oleh pihak penerima, akan tetapi apabila ada keluhan munculnya suatu kerugian dalam kegiatan pengangkutan tersebut, maka pengangkut akan menganalisa terlebih dahulu apa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut. Jika kerugian tersebut terbukti akibat dari kesalahan pihak perusahaan pengangkut, maka pihak pengangkut bersedia mengganti kerugian tersebut tetapi apabila tidak terbukti bahwa kerugian tersebut akibat dari kesalahan pengangkut maka pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita.

Dalam Pasal 193 ayat 1 UULLAJ dinyatakan bahwa: “Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang,

¹⁰ Sution Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2011

atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim". Besarnya ganti rugi yang harus diberikan diatur dalam Pasal 193 ayat 2 yang mengatur bahwa: "kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami".

Dalam perjanjian baku yang dibuat oleh pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti mencantumkan klausula tentang besarnya ganti rugi yang akan diberikan kepada pengirim jika muncul kerugian akibat kesalahannya sebesar 8 kali biaya pengangkutan. Ganti rugi yang diberikan sangat tidak adil dan merugikan bagi pihak pengirim serta tidak sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 193 ayat 2 tersebut di atas. Seharusnya pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti menilai kerugian yang diderita pihak pengirim berdasarkan nilai barang yang rusak bukan dari biaya ongkos pengiriman. Selain itu, terhadap besarnya biaya ganti rugi akibat kerusakan barang yang ditetapkan oleh pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti tersebut sangatlah merugikan pihak pengirim dan selain itu juga bertentangan dengan ketentuan Pasal 473 KUHDagang, yang berbunyi: "dalam hal-hal adanya kerusakan, maka harus diganti jumlah uang yang diperoleh dengan mengurangi nilai yang dimaksud dalam Pasal 472 dengan nilai barang yang rusak, dan selisih ini dikurangi dengan apa yang dihemat untuk bea, biaya dan biaya angkutan karena adanya kerusakan". Selanjutnya dalam proses mengajukan klaim atas kerusakan barang pengiriman, pihak pengirim dapat mengajukan klaim apabila disaksikan utusan pegawai pihak pengangkutan sewaktu penyerahan barang 2 x 24 jam setelah barang yang dikirim diterima oleh pihak pengirim.

2. Tanggung Jawab Pengangkut Atas Barang Yang Hilang

Masalah resiko selalu berkaitan dengan tanggung jawab, karena jika resiko itu terjadi, maka timbullah suatu tanggung jawab atas suatu peristiwa yang tidak diharapkan itu. Dalam bidang pengangkutan melalui jalan darat, pihak perusahaan pengangkut harus bertanggung jawab terhadap keselamatan barang-barang yang diangkutnya.

Menurut Pasal 192 ayat 3 UULLAJ "tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak penumpang diangkut dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati", tentu saja dalam hal penyerahan ini harus terjadi pada waktu yang telah ditentukan, dan keadaan barang-barang dalam keadaan utuh dan lengkap, dengan kata lain tidak kurang dan tidak rusak. Apabila terjadi suatu peristiwa di mana pengangkutan tidak dapat membawa atau mengangkut barang kiriman dengan selamat sehingga mengakibatkan timbulnya kerugian bagi pengirim maupun pihak pengirim, maka pihak perusahaan pengangkut harus bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang timbul.

Pertanggungjawaban PO Dwijaya Sakti akibat terjadinya kerusakan barang dalam kegiatan pengangkutan barang adalah berdasarkan perjanjian pengangkutan yang diadakan oleh pihak perusahaan pengangkut dengan pihak pengirim sebelum dilakukan pengangkutan. Lebih lanjut Ajis menyatakan mengenai perjanjian pengangkutan yang dilakukan PO Dwijaya Sakti yaitu setiap pengiriman barang yang dilakukan pihak perusahaan akan dibuktikan dengan adanya surat angkutan barang yang dibuat dalam rangkap 3 (tiga) oleh pihak perusahaan. Satu helai untuk diserahkan kepada pengirim yang berarti bahwa pengirim telah menyetujui ketentuan mengenai hak dan kewajiban yang ditetapkan oleh pihak perusahaan dan telah melakukan pelunasan biaya pengangkutan, satu helai untuk agen pengirim, dan satu helai lagi diserahkan kepada sopir untuk diserahkan lagi pada agen penerima di tempat tujuan. Adakalanya pihak perusahaan pengangkutan tidak mencantumkan klausula tentang tanggung jawabnya dalam perjanjian pengiriman yang dibuat, sehingga jika muncul kerugian di kemudian hari maka hal tersebut akan sangat merugikan pihak pengirim. Ini memberikan kesan bahwa perusahaan angkutan tersebut memiliki itikad tidak baik kepada konsumen (pengirim) dalam berkontrak dan hal tersebut bertentangan dengan Pasal 1338 KUHPerdara yang mengatur bahwa suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Pihak pengirim dapat dirugikan atas ketidakjelasan informasi mengenai besarnya ganti rugi yang akan diterima pengirim. Hak pengirim dalam menerima ganti rugi terhadap kerugian yang dideritanya menjadi tidak jelas dan besar kemungkinan pihak pengirim sebagai pengguna

jasa dapat terlampaui dirugikan oleh perusahaan angkutan karena pengangkut akan sewenang-wenang dalam memberikan ganti rugi. Pada pelaksanaan pengangkutan di PO Dwijaya Sakti apabila barang-barang yang diangkut hilang seluruhnya, maka pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti akan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang diderita oleh pihak pengirim. Dalam ganti rugi yang akan diberikan, pihak perusahaan akan mengganti kerugian atas kehilangan barang kiriman tersebut sebesar maksimum 8 kali ongkos angkutan barang yang hilang, hal tersebut sesuai dengan klausula dalam perjanjian pengiriman barang.

Dalam pengangkutan barang melalui jalan darat, sangatlah besar kemungkinan terjadi hilangnya terhadap barang yang diangkut, dalam hal ini PO Dwijaya Sakti sebagai pihak pengangkut telah melakukan tindakan pencegahan sebelum terjadinya resiko-resiko yang tidak diinginkan dalam pengangkutan barang tersebut. Resiko yang timbul dalam pengangkutan barang melalui jalan darat dapat disebabkan karena dijarah orang, kecelakaan dan terbakar hingga musnah. Walaupun dalam pelaksanaan pengangkutan yang dilakukan oleh perusahaan PO Dwijaya Sakti penuh dengan resiko, akan tetapi pihak perusahaan tidak mengasuransikan barang-barang yang dikirimnya tersebut. Dalam hal kehilangan barang kiriman, pihak perusahaan akan mengganti kerugian yang diderita pihak pengirim dengan biaya dari perusahaan sendiri.

Tindakan pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti dengan tidak mengasuransikan barang yang diangkutnya tersebut telah nyata-nyata melanggar ketentuan UULLAJ. Di mana dalam ketentuan Pasal 189 dinyatakan bahwa: "Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188". Alasan pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti tidak mengasuransikan barang yang diangkutnya tersebut ternyata lebih disebabkan karena faktor ekonomis, karena dengan mengasuransikan barang-barang yang diangkutnya akan berpengaruh pada biaya pengiriman barang, sementara persaingan antar perusahaan pengangkut pada saat ini makin ketat. "Oleh karena itu, apabila barang-barang yang diangkut dimasukkan dalam perlindungan asuransi otomatis akan menambah beban biaya pengangkutan. Selain itu, alasan lainnya adalah pihak perusahaan tidak mau repot dengan aturan-aturan yang telah ditentukan oleh perusahaan asuransi".¹¹

Terhadap kerugian yang diderita pihak pengirim terhadap kehilangan barangnya, maka pihak pengirim dapat mengajukan klaim pada kantor cabang perusahaan di mana seharusnya barang tersebut diterima maupun pada kantor pusat perusahaan di Palu. Dalam pengajuan klaim yang dilakukan, pihak pengirim diminta untuk mengisi laporan pengaduan dalam bentuk formulir yang telah disediakan pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti.

Menurut Pasal 95 KUHDagang dinyatakan bahwa: Semua hak menuntut terhadap ekspediter, pengangkut atau juragan kapal berdasarkan kehilangan barang-barang seluruhnya, kelambatan penyerahan, dan kerusakan pada barang-barang dagangan atau barang-barang, kedaluwarsanya pengiriman yang dilakukan dalam wilayah Indonesia, selama satu tahun dan selama dua tahun dalam hal pengiriman dari Indonesia ke tempat-tempat lain, bila dalam hal hilangnya barang-barang, terhitung dari hari waktu seharusnya pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barangnya selesai, dan dalam hal kerusakan dan kelambatan penyampaian, terhitung dari hari waktu barang-barang itu seharusnya akan sampai di tempat tujuan.

Terhadap pengajuan klaim yang dilakukan oleh pihak pengirim akibat kehilangan barang kiriman, maka tindakan yang dilakukan oleh pihak perusahaan yaitu dengan cara: Pihak perusahaan akan memprosesnya dengan melakukan investigasi dengan mencari terlebih dahulu keberadaan barang yang dinyatakan hilang tersebut. Apabila dari hasil investigasi tidak menemukan barang yang dimaksud, maka selanjutnya pihak perusahaan akan menghubungi pihak pengirim dan selanjutnya akan memberi ganti rugi sesuai kesepakatan dalam perjanjian pengangkutan barang. Walaupun pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti bertanggung jawab kepada pihak pengirim untuk mengganti kerugian atas kehilangan barangnya, namun kadangkala pihak

¹¹ Hasil Wawancara dengan Ajis, Pimpinan PO Dwijaya Sakti tanggal 16 Maret 2024

pengirim merasa tidak sesuai dengan ganti rugi yang diberikan pihak perusahaan yang hanya memberi ganti rugi sebesar 8 kali ongkos angkut.

Pihak pengirim merasa ganti rugi tersebut tersebut tidak dibanding dengan nilai dari barang yang hilang tersebut dan pada akhirnya seringkali terjadi perdebatan antara pihak perusahaan dengan pihak pengirim. Namun pada akhirnya, perdebatan mengenai ganti rugi tersebut dapat segera diselesaikan dengan jalan musyawarah antara kedua belah pihak. "Sampai saat ini belum pernah sekalipun masalah-masalah yang timbul pada pelaksanaan kegiatan pengangkutan di perusahaan PO Dwijaya Sakti diselesaikan pada tingkat pengadilan".

Upaya dalam penyelesaian perselisihan antara pengangkut dengan pengirim, apabila salah satu pihak yang dirugikan dapat menggugat kemuka pengadilan. Dalam hal ini pengirim dapat menggugat pengangkut atas kerugian kehilangan barang yang dideritanya, sebaliknya pengangkut juga dapat menggugat pengirim atau penerima ketika biaya angkutan tidak dibayar. Hanya saja upaya hukum tersebut jarang ditempuh oleh para pihak yang berselisih karena jumlah kerugian yang timbul masih sedikit dan masih batas kewajaran yang masih dapat diselesaikan dengan jalan musyawarah.

IV. PENUTUP

A. Simpulan

Bahwa pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui angkutan darat antara konsumen dengan PO Dwijaya Sakti dilakukan dengan menggunakan perjanjian baku, setidaknya karena 2 (dua) alasan: **Pertama**, secara hukum di mana asas kebebasan berkontrak dalam hukum perjanjian membuka kesempatan pada setiap orang untuk membuat perjanjian tetapi dengan batasan-batasan, yaitu tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, tidak boleh bertentangan dengan kesusilaan atau ketertiban umum dan itikad baik (Pasal 1337 sampai dengan Pasal 1339 KUHPerdara). Selain itu, perjanjian baku juga sudah menjadi kebiasaan dalam lapangan hukum pada perjanjian pengangkutan. **Kedua**, secara ekonomi alasannya, dikarenakan perjanjian pengangkutan secara baku dianggap lebih praktis, hemat waktu dan biaya. Penggunaan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan dapat dilaksanakan karena selama ini konsumen merasa tidak keberatan perjanjian tersebut dibuat dalam bentuk baku, walaupun pada kenyataannya perjanjian baku tersebut tidak sesuai dengan ketentuan pasal 1320 KUHPerdara karena tidak terpenuhinya syarat subyektif dalam perjanjian dan apabila syarat subyektif tersebut tidak terpenuhi, maka perjanjian tersebut dapat dimintakan pembatalannya oleh salah satu pihak yang berkepentingan.

Bahwa tanggung jawab pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti terhadap kerusakan dan kehilangan barang dalam pelaksanaan pengangkutan hanya sebatas pada ganti rugi yang akan diberikan secara langsung kepada pihak pengirim yaitu sebesar 8 kali ongkos angkut. Ganti rugi yang diberikan tersebut jelas sangat merugikan pihak pengirim, karena pihak perusahaan menilai ganti rugi berdasarkan ongkos angkut, bukan dinilai dari nilai barang yang dikirim. Pemberian ganti rugi yang dialami oleh pihak pengirim akan dibayar pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti tanpa mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana yang telah ditentukan dalam UULLAJ. Tindakan pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti dalam penyelenggaraan kegiatan pengangkutan dengan tidak mengasuransikan barang yang diangkutnya tersebut telah melanggar ketentuan perundang-undangan, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 189 UULLAJ. Selain itu, pencantuman mengenai ganti rugi dalam perjanjian baku yang dibuat oleh pihak perusahaan PO Dwijaya Sakti hanya sebatas terhadap kerusakan dan kehilangan barang. Sedangkan terhadap keterlambatan terhadap pengiriman barang yang dilakukan oleh pihak perusahaan, dalam hal ini pihak perusahaan tidak akan menanggung kerugian yang diderita oleh pihak pengirim akibat keterlambatan tersebut.

B. Saran

Disarankan pihak perusahaan pengangkutan PO Dwijaya Sakti dalam membuat perjanjian pengangkutan untuk terlebih dahulu melihat pada ketentuan dan syarat-syarat yang berlaku

sesuai dengan peraturan perundang-undang. Sehingga perjanjian baku yang dibuat tidak merugikan konsumen dan akan berakibat perjanjian tersebut dapat dinyatakan batal demi hukum.

Disarankan kepada pihak Perusahaan PO Dwijaya Sakti dalam penyelenggaraan kegiatan pengangkutan barang untuk mengikuti ketentuan sebagaimana yang diatur dalam UULLAJ yang mewajibkan perusahaan pengangkutan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut pada pihak asuransi. Adanya keterlibatan pihak asuransi dalam pelaksanaan pengangkutan barang dapat melepaskan tanggung jawab perusahaan atas kerugian yang diderita oleh pihak pengirim.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Adji, Sution Usman, dkk, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta 2004
- Ali, Muhammad, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Pustaka Ilmu, Jakarta, 2001
- Apeldoorn, L.J. Van, *Pengantar ilmu Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta, 2000
- Badrulzaman, Mariam Darus, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung, 2001 _____ *Kompilasi Hukum Perikatan*, Cet. 1, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001
- Barata, Samadi Surya, *Metodologi Penelitian*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003
- Budiono, Herlien, *Asas Keseimbangan Bagi Hukum Perjanjian Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006
- Fuady, Munir, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003
- _____ *Arbitrase Nasional; Alternatif Penyelesaian Sengketa Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000
- Hadisoeparto, Hartono, *Pokok-pokok Hukum Perikatan dan Hukum Jaminan*, Liberty, Yogyakarta, 2007
- Hartono, Sunarjati, *Mencari Bentuk Dan Sistem Hukum Perjanjian Nasional Kita*, Alumni, Bandung, 2009
- Hartono, Sri Redjeki, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Seksi Hukum Dagang FR Universitas Diponegoro, Semarang, 2004
- Ichsan, Achmad, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, 2010
- Khairandy, Ridwan, dkk., *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Gama Media, Yogyakarta, 2010
- _____ *Iktikad Baik Dalam Kebiasaan Berkontrak*, Program Pascasarjana, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 2007
- Kamaluddin, Rustian, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003
- Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Grup, Jakarta, 2005
- Miru. Ahmadi dan Sutarnan Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004
- Muljadi, Kartini dan Gunawan Widjaja, *Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian*, cet. 1, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2009
- _____, *Perjanjian Baku Dalam Praktek Perusahaan Perdagangan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007
- Nasution, Az., *Hukum Perlindungan Konsumen: Suatu Pengantar*, Diadit Media, Jakarta, 2002
- Nugroho, Susanti Adi, *Proses Penyelesaian Sengketa Konsumen Ditinjau dari Hukum Acara Serta Kehendak Implementasinya*, Kencana, Jakarta, 2008
- Salim, HS., *Perkembangan Hukum Kontrak Innorninaat di Indonesia*, cet. 3, Sinar Grafika, Jakarta, 2005
- Satrio, J., *Hukum Perjanjian (Perjanjian Pada Umumnya)*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001
- Setiawan, R., *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Bina Cipta, Bandung, 2007
-

- Siahaan, N.H.T., *Hukum Konsumen Perlindungan Konsumen dan Tanggung Jawab Produk*, Panta Rei, Jakarta, 2005
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta, 2000
- Shofie Yusuf, *Penyelesaian Sengketa Konsumen Menurut Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK), Teori dan Praktek Penegakan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002
- _____ *Perlindungan Konsumen dan Instrumen-Instrumen Hukumnya*, Citra Aditya, Bandung, 2003
- Sidabalok, Janus, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006
- Siregar, Muchtaruddin, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Managemen Pengangkutan*, FE UI, Jakarta, 2001
- Sjahdeini, Sutan Remy, *Kebebasan Berkontrak Dan Perlindungan Yang Seimbang Bagi Para Pihak Dalam Perjanjian Kredit Bank di Indonesia*, Institut Bankir Indonesia, Jakarta, 2011
- Soekardono, R., *Hukum Dagang Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 2003
- Subekti, *Aspek-aspek Hukum Nasional*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003
- _____ *Hukum Perjanjian*, Intermasa, Jakarta, 2005
- _____ *Pokok-pokok Hukum Perdata*, Cet. XXXI, Intermasa, Jakarta, 2003
- Suherman, Ade Maman, *Aspek Hukum Dalam Ekonomi Global*, Ghalia indonesia, Jakarta, 2002
- Tjakranegara, Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 2007
- Patrik, Purwahid, *Asas Itikad Baik dan Keputusan Dalam Perjanjian*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 2005
- Philippus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat di Indonesia*, Bina Ilmu, Surabaya, 2003
- Prodjodikoro, Wiryono, *Asas-Asas Hukum Perdata Tentang Persetujuan-Persetujuan Tertentu*, Sumur Bandung, Bandung, 2003
- _____ *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Sumur Bandung, Jakarta, 2001
- _____ *Azas-Azas Hukum Perjanjian*, cet. 8, Mandar Maju, Bandung, 2003
- Purwosutjipto, HMN., *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Djambatan, Jakarta, 2006
- Widjaja, Gunawan dan Ahmad Yani, *Hukum Seri Bisnis; Hukum Arbitrase*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2001
- _____ dan Ahrnad Yani, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2003.
- Widjaya, I. G. Rai, *Merancang Suatu Kontrak; Contract Drafting Teori dan Praktek*, Edisi Revisi, Kesaint Blanc, Jakarta, 2003

B. Kamus Jurnal dan Internet

Ade Didik Irawan, *Pengantar Ilmu Hukum*, <http://www.mypulau.com/adedidik/irawan/blog/731632>.

Gunawan, Johannes, *Reorientasi Hukum Kontrak di Indonesia*, Jurnal Hukum Bisnis, Volume 22 No.6 Tahun 2003.

C. Undang-Undang

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.