**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PEMILIK BARANG ATAS RUSAK DAN MUSNAHNYA BARANG PADA MODA PENGANGKUTAN DARAT DIHUBUNGKAN DENGAN KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM DAGANG DAN KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM PERDATA**

TESIS

Diajukan Untuk Memenuhui Salah Satu Syarat Guna

Meraih Gelar Magister Hukum

Disusun Oleh :

**Nama : PARLIN GULTOM**

**NPM : 108412004**

**Konsentrasi : HUKUM EKONOMI**

**Di bawah Bimbingan :**

## Prof, Dr. H. Mashudi, S.H., M.H.



**PROGAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM**

**PROGRAM PASCASARJANA**

**UNIVERSITAS PASUNDAN**

**BANDUNG**

**2016**

**ABSTRAK**

Perkembangan usaha dalam bidang jasa pengangkutan yang mulai mendapat tanggapan positif dari perusahaan-perusahaan industri yang membutuhkan jasa tersebut untuk mengirimkan barangnya ke perusahaan lain atau ke konsumen, ternyata juga mengakibatkan terjadinya kasus-kasus yang pada dasarnya berkaitan dengan masalah pertanggungjawaban pihak pengangkut. Pada prakteknya, tidak semua pengangkut dapat menjamin seratus persen barang bagasi penumpang. Hal tersebut terbukti dengan masih adanya kasus yang sangat merugikan penumpang akibat tidak terpenuhinya kewajiban pengangkut karena kesalahan dan kelalaian pengangkut maupun awak pengangkut terhadap barang bagasi penumpang, misalnya disebabkan karena tertukar antara sesama barang titipan penumpang, dan adakalanya juga hilang serta penyebab-penyebab lainnya. Atas tindakan tersebut sehingga kewajiban pokok pengangkut yang sebenarnya diinginkan oleh penumpang tidak terlaksana. Hal ini tentu saja melanggar perjanjian pengangkutan yang telah disepakati. Berdasarkan hal tersebut dipertanyakan mengenai kedudukan dan hubungan hukum pengangkut dengan pemilik barang angkutan dalam perspektif peraturan perundang-undangan, bentuk tanggung jawab pengangkut terhadap pemilik barang apabila terjadi kerusakan atau musnahnya barang angkutan yang menjadi tanggungannya serta bentuk penyelesaian sengketa yang dapat ditempuh jika terjadi perselisihan antara para pihak dalam Perjanjian Pengangkutan

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini bersifat deskriptis analitis dengan pendekatan yuridis normatif, tahapan penelitian dilakukan dengan dua tahap yaitu studi kepustakaan dan studi lapangan sedangkan analisis data yang digunakan adalah yuridis kualitatif yaitu analisis yang digunakan berdasarkan penguraian sehingga tidak mempergunakan rumus matematis maupun statistik.

Hasil penelitian menyebutkan bahwa kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan, terdapat asas perjanjian pengangkutan yakni “Asas Koordinasi”, yang menjelaskan bahwa kedudukan yang sejajar, sama tinggi atau koordinasi (*geeoordineerd*) antara para pihak dalam perjanjian pengangkutan, walaupun perjanjian pengangkutan merupakan “pelayanan jasa”, maka “Asas Sub-Ordinasi” yang terdapat dalam perjanjian perburuhan, tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan. Bentuk tanggung jawab pengangkut barang pada moda pengangkutan darat atas rusak dan musnahnya barang angkutan, yang dikarenakan adanya kelalaian dan/atau kesalahan pihak pengangkut, maka sesuai dengan isi perjanjian pengangkutan maupun peraturan perundang-undangan tentang pengangkutan, pihak pengangkut wajib mengganti kerugian sesuai dengan jumlah barang yang rusak dan musnah tersebut, yang mana bentuk ganti rugi yang sering dipergunakan yaitu berupa uang. Pada tahap pertama pihak pengangkut dan pemilik barang angkutan dapat menyelesaikan permasalahan tersebut secara kekeluargaan, yakni dengan alternatif penyelesaian sengketa (non-litigasi) yang meliputi konsultasi, negosiasi, mediasi, konsiliasi, atau penilaian ahli, sehingga permasalahan tersebut mendapat solusi tanpa harus menyelesaikan permasalahannya melalui pengadilan (jalur litigasi).

Kata Kunci : Tanggung Jawab Pengangkut, Perjanjian dan wanprestasi.

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PEMILIK BARANG ATAS RUSAK DAN MUSNAHNYA BARANG PADA MODA PENGANGKUTAN DARAT DIHUBUNGKAN DENGAN KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM DAGANG DAN KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM PERDATA**

1. **LATAR BELAKANG PENELITIAN**

Sejalan dengan berkembangnya perekonomian di Indonesia terutama dalam peningkatan produksi barang dan jasa, maka perlu sekali adanya sarana dan prasarana transportasi. Sarana dan prasarana tersebut dibutuhkan untuk menunjang mobilitas orang, barang dan jasa dari satu tempat ke tempat yang lain guna memenuhi kebutuhan masyarakat. Salah satu sarana yang diperlukan untuk itu adalah pengangkutan.

Pengangkutan di Indonesia memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri karena adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari daerah produksi ke konsumen sehingga kebutuhan konsumen dapat terpenuhi. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan dewasa ini jasa pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan ditandainya banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan.

Demikian juga, pengangkutan dibutuhkan bagi masyarakat untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu dalam melaksanakan aktifitasnya sehari-hari. Hal tersebut mengingat bahwa seringkali aktifitas terjadi di sentra-sentra tertentu. Berdasarkan pemaparan di atas, dapat diketahui bahwa pengangkutan memegang peranan penting dalam menunjang pembangunan. Oleh karena itu, peran pengangkutan diharapkan dapat memberikan jasa sebaik mungkin sesuai dengan fungsinya yaitu memindahkan barang maupun orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai suatu barang[[1]](#footnote-2). Selain fungsi-fungsi di atas, adanya pengangkutan juga berfungsi untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia untuk membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal.

Ekspeditur dalam menjalankan tugas dibebani kewajiban dan tanggung jawab. Dalam pelaksanaannya kewajiban ekspeditur adalah 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 sesuai dengan ketentuan Pasal 87 KUHD. Dalam hal tanggung jawab ekspeditur dalam pelayanan pengiriman barang setelah barang kiriman diserahkan kepada pengangkut sesuai dengan Pasal 86 KUHD, yang telah dikutip di atas. Terhadap kelalaian ekspeditur sehingga barang-barang yang sebelumnya diserahkan ke tangan pengangkut menjadi rusak/hilang, maka kerugian yang terbit akibat dari kelalaian tidak sempurnanya beban tanggung jawabnya dapat dituntut ekspeditur mengganti kerugian, sesuai dengan Pasal 88 KUHD, yang menentukan: “Ia juga harus menanggung kerusakan atau kehilangan barang-barang dagangan dan barang-barang sesudah pengirimannya yang disebabkan oleh kesalahan atau keteledorannya”.

1. **IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas, peneliti mengidentifikasikan permasalahnnya sebagai berikut :

1. Bagaimana kedudukan dan hubungan hukum pengangkut dengan pemilik barang angkutan dalam perspektif peraturan perundang-undangan ?
2. Bagaimana bentuk tanggung jawab pengangkut terhadap pemilik barang apabila terjadi kerusakan atau musnahnya barang angkutan yang menjadi tanggungannya ?
3. Bagaimana bentuk penyelesaian sengketa yang dapat ditempuh jika terjadi perselisihan antara para pihak dalam Perjanjian Pengangkutan ?
4. **PEMBAHASAN**
5. **Kedudukan Dan Hubungan Hukum Pengangkut Dengan Pemilik Barang Angkutan Dalam Perspektif Peraturan Perundang-Undangan**

Dalam kehidupan manusia, pengangkutan memegang peranan yang sangat penting, juga halnya dalam dunia perdagangan, bahkan pengangkutan memegang peranan yang mutlak, sebab tanpa pengangkutan perusahaan akan mengalami kesulitan untuk dapat berjalan. Nilai suatu barang tidak hanya tergantung dari barang itu sendiri, tetapi juga tergantung pada tempat dimana barang itu berada, sehingga dengan pengangkutan nilai suatu barang akan meningkat.

Menurut Abdulkadir Muhammad, Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang dan penumpang ke dalam alat pengangkut, membawa barang dan penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan dari alat pengangkut satu tempat yang ditentukan.[[2]](#footnote-3)

Hal yang sangat mendasar dalam pengangkutan adalah adanya pengangkut dan pengguna jasa/pemilik barang angkutan. Antara pengangkut dan pemilik barang angkutan terdapat hak dan kewajiban yang dituangkan dalam bentuk perjanjian. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Abdulkadir Muhammad bahwa sebelum menyelenggarakan pengangkutan, terlebih dahulu harus ada perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan pemilik barang angkutan. [[3]](#footnote-4).

Menurut Soekardono, bahwa yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan di sini adalah sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ketempat tujuan tersebut. Sedangkan pihak lainnya (pengirim penerima, pengirim atau penerima dan penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut. [[4]](#footnote-5)

Dalam peraturan perundang-undangan tidak dijelaskan secara tegas mengenai definisi perjanjian pengangkutan, namun hanya mengatur mengenai inti dari perjanjian tersebut yaitu sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 186 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa “Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang dan/atau pengirim barang.”

Berdasarkan ketentuan diatas dapat disimpulkan bahwa perjanjian pengangkutan terjadi setelah ada kesepakatan antara para pihak yang mengadakannya. Pihak pengangkut dikatakan menerima barang dan sepakat untuk mengantarkan barang kiriman pada alamat yang dituju dan pihak pengirim sepakat untuk membayar biaya pengangkutannya.

Bentuk kesepakatan pengangkutan itu dapat berwujud lisan ataupun tulisan, yang terpenting telah memenuhi syarat sahnya suatu perjanjian sebagaimana telah diatur berdasarkan Pasal 1320 KUHPerdata, bahwa kesepakatan telah melahirkan suatu perjanjian yang mengikat para pihak. Menurut Pasal 1320 KUHPerdata, sahnya perjanjian harus memenuhi 4 (empat) syarat yaitu :

1. Sepakat untuk mengikatkan diri

Sepakat maksudnya adalah bahwa para pihak yang mengadakan perjanjian itu harus bersepakat, setuju untuk seia sekata mengenai segala sesuatu yang diperjanjikan. Kata sepakat ini harus diberikan secara bebas, artinya tidak ada pengaruh dipihak ketiga dan tidak ada gangguan.

1. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian

Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian berarti mempunyai wewenang untuk membuat perjanjian atau mngadakan hubungan hukum. Pada asasnya setiap orang yang sudah dewasa dan sehat pikirannya adalah cakap menurut hukum.

1. Suatu hal tertentu

Suatu hal tertentu merupakan pokok perjanjian. Syarat ini diperlukan untuk dapat menentukan kewajiban debitur jika terjadi perselisihan. Pasal 1338 KUHPerdata menyatakan bahwa suatu perjanjian harus mempunyai sebagai suatu pokok yang paling sedikit ditetapkan jenisnya.

1. Sebab yang halal

Sebab ialah tujuan antara dua belah pihak yang mempunyai maksud untuk mencapainya. Menurut Pasal 1337 KUHPerdata, sebab yang tidak halal ialah jika ia dilarang oleh Undang Undang, bertentangan dengan tata susila atau ketertiban. Menurut Pasal 1335 KUHPerdata, perjanjian tanpa sebab yang palsu atau dilarang tidak mempunyai kekuatan atau batal demi hukum.

Menurut sistem hukum yang masih berlaku di Indonesia, untuk mengadakan perjanjian pengangkutan barang atau orang tidak disyaratkan harus secara tertulis, jadi cukup diwujudkan dengan persetujuan kehendak secara lisan saja.[[5]](#footnote-6) Hal tersebut sependapat dengan yang diutarakan oleh Sri Redjeki Hartono, yang menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan (darat) dapat terjadi tanpa adanya surat angkutan, artinya dapat terjadi dengan atau secara lisan. Sehingga cukup dengan adanya kata sepakat saja.[[6]](#footnote-7)

Dari pengertian diatas dapat diartikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (konsensus) diantara para pihak. Dengan kata lain perjanjian pengangkutan bersifat konsensual, maksudnya bahwa perjanjian dimana antara kedua belah pihak telah tercapai persesuaian kehendak untuk mengadakan perjanjian. Menurut KUHPerdata perjanjian ini sudah mempunyai kekuatan mengikat (Pasal 1338).

Dalam kenyataannya, hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara dibuat secara tidak tertulis, tetapi selalu didukung dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan diantara pihak-pihak itu ada. Perjanjian pengangkutan tidak dibuat tertulis karena hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian pengangkutan telah diatur dalam Pasal 186-186 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, sehingga mereka hanya menunjuk atau menerapkan ketentuan perundang-undangan tersebut.

Perjanjian pengangkutan selain tergolong ke dalam bentuk perjanjian konsensual, juga merupakan bentuk perjanjian timbal balik dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dan pengiriman barang membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama.

Menurut Abdulkadir Muhammad, terdapat asas-asas yang mendasari perjanjian pengangkutan antara lain :[[7]](#footnote-8)

* 1. Asas konsensional

Asas ini mensyaratkan adanya perjanjian pengangkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Perjanjian pengangkutan dibuat secara tidak tertulis (lisan) namun didukung oleh surat angkutan. Surat angkutan tersebut bukanlah perjanjian tertulis melainkan hanya sebagai bukti bahwa persetujuan antara pihak-pihak itu ada.

* 1. Asas koordinasi

Asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam hal ini, perjanjian keseluruhan tidak berlaku dalam perjanjian pengangkutan. Pihak pengangkut baik dalam pengangkutan darat, laut dan udara bukan merupakan buruh pihak pengirim.

* 1. Asas campuran

Perjanjian pengangkut merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpan barang, dan melakukan perkerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut

* 1. Asas tidak ada hak retensi

Penggunaan hak retensi dalam perjanjian pengangkutan tidak dibenarkan. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan. Penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkutan sendiri misalnya penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan, dan perawatan barang.

Berkaitan dengan kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan, terdapat asas perjanjian pengangkutan yakni “Asas Koordinasi”, yang menjelaskan bahwa kedudukan yang sejajar, sama tinggi atau koordinasi (*geeoordineerd*) antara para pihak dalam perjanjian pengangkutan. Walaupun perjanjian pengangkutan merupakan “pelayanan jasa”, asas sub-ordinasi seperti halnya kedudukan antara buruh dan majikan pada perjanjian perburuan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan.

Ketika telah terjadinya suatu kesepakan antara pengangkut dengan pemilik barang angkutan, maka lahirlah suatu perjanjian pengangkutan yang menimbulkan adanya suatu hubungan hukum antara kedua belah pihak. Hubungan hukum ialah hubungan antara dua atau lebih subjek hukum. Dalam hubungan hukum ini, hak dan kewajiban pihak yang satu akan berhadapan dengan hak dan kewajiban pihak yang lain. Dengan demikian hukum memberikan suatu hak kepada subjek hukum untuk berbuat sesuatu atau menuntut sesuatu yang diwajibkan oleh hak tersebut. Pada akhirnya terlaksananya hak dan kewajiban itu dijamin oleh hukum. Setiap hubungan hukum mempunyai 2 (dua) segi, yaitu hak dan kewajiban. Hak dan kewajiban ini keduanya timbul dari satu peristiwa hukum dan lenyapnya pun bersamaan.

Dengan adanya hubungan hukum tersebut, maka pihak pengangkut dan pihak pemilik barang mempunyai hak dan kewajiban yang harus dipenuhinya. Sebagaimana telah dijelaskan diatas bahwa kewajiban pokok pihak pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dengan selamat. Sebagai imbalan haknya atas penyelenggaraan pengangkutan tersebut, maka pihak pemilik barang angkutan berkewajiban membayar biaya pengangkutan sesuai dengan kesepakatan. Adapun mengenai ketentuan hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian pengangkutan secara eksplisit telah diatur dalam Pasal 186-186 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009.

1. **Bentuk Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pemilik Barang Apabila Terjadi Kerusakan Atau Musnahnya Barang Angkutan Yang Menjadi Tanggungannya**

Dalam melaksanakan suatu kegiatan pengangkutan barang dan/atau orang, baik dilakukan melalui jalur darat, laut, maupun udara, tentunya pihak pengangkut maupun pihak yang diangkut akan dihadapkan dengan sesuatu yang tidak diinginkan. Banyak sekali risiko yang akan dihadapi dengan diselenggarakannya suatu kegiatan pengangkutan, yang mana penanggungan risiko tersebut dapat dibebankan tergantung perjanjian yang dibuat oleh para pihak yang melakukannya.

Pengangkutan barang melalui moda pengangkutan darat, sering kali dihadapkan dengan situasi yang tidak diharapkan terjadi oleh para pihak, yang mana tujuan yang dikehendaki oleh para pihak dalam melakukan suatu pengangkutan yaitu menuju kepada suatu tempat untuk memindahkan suatu barang, namun pada kenyataannya tidak tidak menjamin bahwa barang yang diangkut selamat sampai tujuan.

Menurut Abdulkadir Muhammad, bahwa keadaan tidak selamat mempunyai 2 (dua) arti, yaitu:[[8]](#footnote-9)

1. Pada pengangkutan barang, barangnya tidak ada, lenyap atau musnah, atau barangnya ada tapi rusak sebagian atau seluruhnya disebabkan oleh berbagai kemungkinan peristiwa;
2. Pada pengangkutan penumpang, penumpang meninggal dunia atau menderita luka/cacat sementara atau tetap, karena suatu peristiwa atau kejadian.

Pihak pengangkut harus dapat menjalankan pengangkutan sebagaimana mestinya agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Apabila pengangkut tidak menyelenggarakan pengangkutan sebagaimana mestinya, ia harus bertanggung jawab, artinya memikul semua akibat yang timbul dari perbuatan penyelenggaraan pengangkutan baik karena kesengajaan ataupun karena kelalaian pengangkutan sendiri.[[9]](#footnote-10)

Berbicara mengenai pertanggungjawaban, Saefullah Wiradipraja berpendapat bahwa setidak-tidaknya ada 3 (tiga) prinsip dari tangung jawab pengangkutan dalam hukum pengangkutan yaitu :

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*Fault Liability*)

Berdasarkan pada prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti rugi atas segala kerugian yang timbul akibat kesalahan itu. Untuk pihak yang dirugikan harus membuktikan kesalahan pengangkut. Dengan demikian beban pembuktian bukan pada pihak yag dirugikan. Prinsip adalah umum dipakai, seperti dalam Pasal 1365 KUHPerdata tentang perbuatan melawan hukum yaitu “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian pada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian itu, mengganti kerugan tersebut”

1. Prinsip tanggug jawab berdasarkan praduga (*Persumption of Liability*)

Berdasarkan prinsip ini pegangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang muncul dari pengangkut yang diselenggarakannya. Tetapi bilamana pengangkut daat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka dapat dibebaskan dari kewajibannya membayar ganti rugi. Maksud tidak bersalah disini adalah tidak melakukan kelalaian dan tidak mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin untuk dihindari. Dengan demikian beban pembuktian ada pada piak pengangkut. Untuk pihak yag dirugikan cukup menunjukkan kerugian yang diderita.

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

Menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab mengganti ganti rugi terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan tanpa adanya keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak mungkin membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan, sehingga unsur kesalahan tidak relevan.

Selain ketiga prinsip yang dijelaskan oleh Saefullah Wiradipraja, terdapat juga prinsip hukum pengangkutan yang lainnya yaitu :[[10]](#footnote-11)

1. Prinsip Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation of Libelity*)

Dalam prinsip ini menyatakan bahwa apabila jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan oleh Pasal 468 KUHD itu tidak dibatasi, maka ada kemungkinan pengangkut akan menderita rugi dan jatuh pailit. Untuk menghindari hal ini, maka undang-undang memberikan batasan tentang ganti rugi. Dengan demikian, pembatasan ganti rugi dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan, konosemen atau charter party, dan oleh pembentuk undang-undang, hal ini diatur dalam Pasal 475, 476 dan Pasal 477 KUHD.

1. Prinsip Praduga Selalu Tidak Bertanggung Jawab(*Presumtion of Non Liability*)

Dalam prinsip ini, pengangkut dianggap tidak memiliki tanggung jawab, namun bukan berarti pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawabnya ataupun dinyatakan bebas tanggungan atas benda yang diangkutnya, tetapi terdapat pengecualian-pengecualian dalam mempertanggungjawabkan suatu kejadian atas benda dalam angkutan. Pengaturan ini ditetapkan dalam :

1. Pasal 43 ayat (1) b UU Penerbangan;
2. Pasal 86 UU Pelayaran.

Pada prinsipnya mengenai masalah tanggung jawab tidak hanya terletak pada pihak pengangkut saja, tetapi juga membebani pemilik barang angkutan, apabila kewajiban-kewajiban tidak dipenuhi ataupun larangan-larangan yang ditentukan dilanggar, hal tersebut dikarenakan perjanjian pengangkutan merupakan kategori perjanjian timbal balik.

Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. 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 (Pasal 468 KUHD).

Sedangkan bentuk pertanggungjawaban pengangkut berdasarkan Pasal 234 UU No. 22 Tahun 2009, meliputi :

1. Pertanggungjawaban atas kerugian yang diderita oleh pemilik barang dan/atau pihak ketiga atas kelalaian.

Adapun yang dimaksud dengan “pihak ketiga” yaitu: orang yang berada di luar kendaraan bermotor, dan instansi yang bertanggung jawab di bidang Jalan serta sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

1. Pertanggungjawaban atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi.

Terhadap bentuk pertanggungjawaban pengangkut sebagaimana disebutkan diatas, tidak berlaku jika:

1. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
2. disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau
3. disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Adapun terhadap pertanggungjawaban pengangkut terhadap pihak ketiga, dapat dilaksanakan apabila pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian yang dideritanya tersebut merupakan bentuk kesalahan dan kelalaian pihak pengangkut (Pasal 194 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009). Kemudian apabila dalam hal tersebut diatas terdapat kekurangan jumlah barang, terlambat datangnya barang, tidak adanya penyerahan (musnah), terdapat kerusakan pada barang yang terjadi selama pelaksanaan pengangkutan, maka hal tersebut merupakan tanggungjawab pihak pengangkut. Pengangkut harus bertanggungjawab atas kerugian yang timbul dari akibat-akibat tersebut dan harus mengganti kerugian yang terjadi atas kerusakan pada barang itu. Hal tersebut sebagaimana telah diatur dalam Pasal 193 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyatakan 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, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.”

Tanggungjawab pengangkut dapat ditiadakan, apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian itu timbul sebagai akibat dari cacat pada barang itu sendiri atau kesalahan dan kealpaan si pemilik barang angkutan/pengirim, keadaan memaksa sebagaimana ditentukan dalam Pasal 91 KUHD.

Dalam praktek dapat dilihat kerugian akibat dari kerusakan atau kemusnahan barang yang terjadi karena keadaan memaksa atau di luar tanggungjawab pihak pengangkut. Maksudnya, pengangkut tidak diharuskan untuk mengganti kerugian jika kerugian itu terjadi karena keadaan memaksa. Misalnya terjadi kebakaran pada kendaraan tersebut, maka dalam hal ini pihak yang memikul risiko terhadap rusaknya barang tersebut adalah pihak pengirim atau penerima barang kecuali pihak pengangkut tidak dapat membuktikan risiko itu terjadi diluar kekuasaannya.

Dalam hal kurang sempurnanya pembungkusan barang yang akan diangkut diketahui oleh pengangkut sebelum dimulai pelaksanaan pengangkutan, maka dalam hal ini seharusnya ia menolak atau mengingatkan kepada si pengirim/ pemilik barang bahwa pembungkusan barang kurang sempurna. Maksudnya apabila terjadi kerusakan akan barang tersebut akan menjadi tanggungjawabnya, sebaliknya apabila hal demikian dilakukan, maka kerusakan atas barang tidak merupakan tanggungjawabnya.

Mengenai ketidaksempurnaan pelaksanaan pengangkutan barang tersebut, yang menjadi kewajiban pengangkut tidak diwajibkan untuk mengganti kerugian, hanyalah diakibatkan langsung dari kesalahan atau kelalaian pengangkut.

Dalam hal ini berarti, jika kelalaian diluar kesalahannya, maka pengangkut tidak diwajibkan untuk mengganti kerugian terhadap kerusakan barang tersebut. Kerugian akibat kemusnahan atau kerusakan yang terjadi karena cacat pada barang itu sendiri, maka harus mengganti rugi adalah pihak pengirim, sebab ia sendiri yang lalai melakukan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan tersebut sehingga timbulnya kerugian.

Cacat pada barang itu sendiri dimaksud karena sifat dari barang itu sendiri atau dengan kata lain kerusakan tersebut mengakibatkan tidak tahan lama barang tersebut dalam masa pengangkutan seperti buah-buahan atau barang yang mudah busuk, maka kerusakan itu terjadi karena sifat dan kondisi mengenai barang tersebut.

Kesalahan pengiriman juga dapat terjadi karena atau salah menghitung jumlah barang ke dalam bungkusan yang akan dikirim. Jadi kekurangan jumlah barang tidak sesuai dengan faktur barang adalah di luar tanggungjawab pihak pengangkut. Karena hal itu dapat dilihat pada ketentuan yang dikeluarkan perusahaan pengangkutan di dalam surat angkutan menyatakan : “Bahwa kiriman yang tidak sesuai dengan faktur barang adalah tanggungjawab pengirim. Selain itu juga ada ketentuan lain menyatakan: Isi tidak diperiksa.” Maksud ketentuan tersebut pada dasarnya adalah sama, dimana isinya bahwa setiap kerusakan dan kemusnahan yang terdapat dalam bungkusan adalah di luar tanggungjawab pihak pengangkut.

Dari uraian-uraian di atas, maka apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu terjadi di luar kesalahannya, maka risiko dan tanggungjawab dipikul pengirim maupun oleh pihak penerima sendiri. Karenanya ada tanggungjawab yang sangat besar pada perjanjian pengangkutan, maka biasanya diusahakan adanya pembatasan tanggungjawab. Dalam prinsip Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation of Libelity*) ini menjelasakan bahwa apabila jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan oleh Pasal 468 KUHD itu tidak dibatasi, maka ada kemungkinan pengangkut akan menderita rugi dan jatuh pailit. Untuk menghindari hal ini, maka undang-undang memberikan batasan tentang ganti rugi. Dengan demikian, pembatasan ganti rugi dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan, konosemen atau charter party, dan oleh pembentuk undang-undang, hal ini diatur dalam Pasal 475, 476 dan Pasal 477 KUHD. Pembatasan tanggungjawab tersebut oleh undang-undang tidak dilarang, karena ketentuan seperti ini bersifat tidak memaksa asal tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan, dimana biasanya ketentuan tanggungjawab itu dimuat pada surat angkutan yang menyertai barang tersebut.

Walaupun ada kemungkinan bagi pengangkut untuk memperjanjikan bahwa ia sama sekali tidak bertanggungjawab tetapi hal seperti itu tidak jarang terjadi, sebab para pengirim akan memilih pengangkut yang mau bertanggungjawab. Dengan demikian, jika ada sama sekali tidak bertanggungjawab atas barang yang diangkut akan mengakibatkan kehilangan langganannya, sehingga akan merugikan perusahaannya sendiri.

Apabila kemusnahan atau kerusakan itu adalah akibat dari kesalahan penempatan atau kurang tepatnya cara penempatan barang di dalam angkutan, jika hal ini dapat dibuktikan oleh pihak pengirim atau pemilik barang, maka yang wajib mengganti kerugian itu adalah pihak pengangkut. Pengangkut dalam hal ini bukanlah supir atau kru yang menjalankan kendaraan tersebut, tetapi yang dimaksud adalah majikan atau perusahaan angkutan, hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 1367 KUHPerdata yang menyatakan bahwa :

“Seseorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri tetapi juga kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah penguasaannya.”

Dengan demikian timbulnya suatu kerugian yang diderita oleh si pengirim atau si pemilik barang angkutan, karena suatu kejadian atas kelalaian atau kesalahan yang mengakibatkan rusak atau musnahnya barang tersebut, maka bentuk tanggungjawab yang diberikan oleh pihak pengangkut yaitu berupa ganti rugi dalam bentuk uang sesuai dengan ketentuan yang termuat dalam surat perjanjian pengangkutan barang. Dalam hal jumlah ganti rugi yang telah ditentukan pada perjanjian pengangkutan barang, maka ganti rugi yang dapat dipenuhi oleh pengangkut hanyalah sebesar yang dimuat dalam perjanjian. Ketentuan besarnya ganti rugi tersebut termuat dalam surat yang dikeluarkan oleh pihak pengangkut.

Berbicara mengenai ganti kerugian, terlebih dahulu harus diketahui mengenai pengertian ganti rugi. Istilah rugi menurut Pasal 170 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 menyebutkan, yang dimaksud dengan rugi adalah kerugian nyata (*Feitelijknadee*) yang dapat diduga atau diperkirakan pada saat perikatan itu diadakan yang timbul sebagai akibat ingkar janji. Jumlahnya ditentukan dengan suatu perbandingan diantara keadaan kekayaan seandainya tidak terjadi ingkar janji, masalah kerugian tidak akan terlepas dari masalah ganti rugi.

Menurut Pasal 1243 KUH Perdata yang menyatakan bahwa yang dimaksud dengan ganti kerugian itu adalah ganti kerugian yang timbul karena debitur tidak melakukan prestasi karena lalai. Menurut Pasal 1246 KUH Perdata, ganti kerugian itu terdiri dari tiga unsur, yaitu :

1. Ongkos-ongkos atau biaya-biaya yang telah dikeluarkan;
2. Kerugian karena kerusakan, kehilangan atas barang kepunyaan kreditur akibat kelalaian debitur;
3. Bunga atau keuntungan yang diharapkan.

Undang-Undang memberikan batasan-batasan terhadap ganti kerugian yang harus dibayar oleh debitur kepada kreditur, yaitu bahwa debitur hanya wajib membayar ganti kerugian yang nyata atau sedianya harus dapat diduga sewaktu perikatan dilahirkan, kecuali jika hal tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan oleh tipu daya yang dilakukan olehnya. Hal tersebut tercantum dalam Pasal 1247 KUH Perdata. Lebih lanjut dalam Pasal 1248 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata juga mengadakan pembatasan kerugian sekedar mengenai kerugian yang diderita oleh kreditur dan keuntungan yang hilang baginya, hanyalah terdiri atas apa yang merupakan akibat langsung dari tidak dipenuhinya perikatan. Pada dasarnya bentuk ganti rugi yang lazim dipergunakan adalah uang, karena menurut para ahli Hukum Perdata, uang merupakan alat yang paling praktis, yang paling sedikit menimbulkan selisih dalam menyelesaikan suatu sengketa.

Hal-hal yang dapat menimbulkan kerugian terhadap barang-barang angkutan pada moda pengangkutan darat adalah :

1. Keadaan atau sifat barang itu sendiri

Hal ini bisa terjadi terhadap barang-barang yang karena sifatnya akan cepat membusuk, mudah terbakar dalam perjalanan, mengalami penyusutan dan lain-lain atau bisa juga disebut sebagai cacat pada barang itu sendiri yang menyebabkan rusak dalam perjalanan, jika pengirim dalam menyerahkan barang itu kepada pengangkut telah mencantumkan keterangan-keterangan tentang barangnya, namun karena kesalahan pengangkut barang itu menjadi rusak atau membusuk, maka dalam keadaan seperti itu pengirim dapat menuntut ganti rugi pada pengangkut.

1. Kesalahan yang dilakukan oleh satu pihak
   1. Pihak pengirim

Dalam Pasal 91 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang kesalahan atau kelalaian yang disebabkan karena pihak pengirim tidak mentaati ketentuan yang ditetapkan oleh pihak pengangkut, misalnya masalah pembungkusan barang kiriman yang kurang rapat, maka kerugian yang diderita oleh pengirim oleh sebab di atas pengangkut tidak bertanggung jawab, kecuali sebelum diangkut pihak pengirim telah memberitahukannya kepada pihak pengangkut.

* 1. Pihak pengangkut

Perikatan yang bersifat timbal balik senantiasa menimbulkan sisi aktif dan sisi pasif. Sisi aktif menimbulkan hak bagi kreditur untuk menuntut pemenuhan prestasi, sedangkan sisi pasif menimbulkan beban kewajiban bagi debitur untuk melaksanakan prestasinya. Pada situasi normal antara prestasi dan kontra prestasi akan saling bertukar, namun pada kondisi tertentu pertukaran prestasi tidak berjalan sebagaimana mestinya, sehingga muncul peristiwa yang disebut wanprestasi.

Dalam membicarakan wanprestasi, tidak terlepas dari pernyataan lalai. Pengertian wanprestasi adalah pelaksanan kewajiban tidak tepat pada waktunya atau dilakukan tidak menurut selayaknya. Pembayaran ganti rugi karena prestasi tidak begitu saja diberikan. Orang yang dirugikan tersebut harus dapat membuktikan bahwa ada perikatan, debitur tidak melaksanakan perikatan, debitur telah dinyatakan lalai dan kreditur juga harus membuktikan bahwa ia menderita kerugian karena wanprestasi yang dilakukan oleh debitur. Dalam hal ini dikarenakan pihak pengangkut di dalam melakukan angkutan barang melakukan suatu wanprestasi. Wanprestasi itu dapat berupa :

* 1. Debitur sama sekali tidak berprestasi, hal ini disebabkan karena debitur memang tidak mau berprestasi;
  2. Debitur keliru berprestasi, debitur dalam pikirannya telah memberikan prestasinya, tetapi dalam kenyataannya yang diterima kreditur lain dari apa yang diperjanjikan;
  3. Debitur terlambat berprestasi, debitur terlambat berprestasi, obyek prestasinya benar, tetapi tidak sebagaimana yang diperjanjikan.

Pelanggaran hak-hak kontraktual dalam suatu perjanjian atau kontrak menimbulkan kewajiban ganti rugi berdasarkan wanprestasi. Sebagaimana diatur dalam Pasal 1236 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (untuk prestasi memberikan sesuatu) dan Pasal 1239 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (untuk prestasi berbuat sesuatu). Masih terkait dengan wanprestasi tersebut Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyatakan bahwa : “Penggantian biaya, rugi dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan, apabila si berhutang, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya.” Wanprestasi yang dilakukan oleh pihak pengangkut ini tidak semuanya dapat dimintakan ganti rugi oleh pengirim atas kerugian barangnya, jadi hanya kerugian barang yang benar-benar disebabkan kesalahan dari pihak pengangkut.

Pada umumnya wanprestasi itu baru terjadi setelah ada pernyataan lalai dari pihak kreditur kepada debitur. Pernyataan lalai ini pada dasarnya bertujuan menetapkan tenggang waktu (yang wajar) kepada debitur untuk memenuhi prestasinya dengan sanksi tanggung gugat atas kerugian yang dialami kreditur. Menurut Undang-Undang, peringatan (*somatie*) kreditur mengenai lalainya debitur harus dituangkan dalam bentuk tertulis (Pasal 1238 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata).

* 1. Keadaan memaksa atau *overmacht*

Menurut Pasal 1244 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata keadaan memaksa atau *overmacht* adalah sesuatu keadaan yang datangnya di luar kehendak para pihak, sehingga terpaksa pengangkut tidak memenuhi perjanjian. Syarat-syarat suatu keadaan dikatakan *overmacht* adalah sebagai berikut :

* + 1. Pemenuhan prestasi terhalang atau tercegah;
    2. Terhalangnya pemenuhan prestasi tersebut di luar kesalahan debitur;
    3. Peristiwa yang menyebabkan terhalangnya prestasi tersebut bukan merupakan risiko debitur.
    4. Keterlambatan datangnya barang di tempat tujuan yang disebabkan karena keadaan memaksa seperti diatur dalam Pasal 92 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, dalam pasal ini barang tidak rusak atau musnah.

Dengan demikian, bentuk tanggung jawab pengangkut barang pada moda pengangkutan darat atas rusak dan musnahnya barang angkutan, yang dikarenakan adanya kelalaian dan/atau kesalahan pihak pengangkut, maka pihak pengangkut sesuai dengan isi perjanjian pengangkutan maupun peraturan perundang-undangan yang mengaturnya wajib mengganti kerugian sesuai dengan jumlah barang yang rusak dan musnah tersebut. Adapun pada dasarnya bentuk ganti rugi yang lazim dipergunakan yaitu berupa uang, karena menurut para ahli Hukum Perdata, uang merupakan alat yang paling praktis, yang paling sedikit menimbulkan selisih dalam menyelesaikan suatu sengketa. Kemudian apabila terjadi wanprestasi dalam hal pelaksanaan ganti kerugian sesuai dengan isi perjanjian pengangkutan, maka perusahaan pengangkutan dapat digugat ke pengadilan.

1. **Bentuk Penyelesaian Sengketa Yang Dapat Ditempuh Jika Terjadi Perselisihan Antara Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan**

Dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan, khususnya pengangkutan barang melalui moda pengangkutan darat, seringkali dihadapkan dengan situasi yang tidak diharapkan oleh kedua belah pihak. Seperti halnya apabila barang angkutan hilang, mengalami kerusakan atau cacat pada barang, maka pihak pemilik barang angkutan akan mengalami kerugian. Dengan adanya kerugian tersebut, maka menimbulkan suatu pertanggungjawaban yang harus dilaksanakan oleh pihak pengangkut atau perusahaan pengangkutan terhadap pengirim atau pemilik barang angkutan, kecuali adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau diluar kemampuan pengangkut.

Dengan adanya peristiwa yang menimbulkan suatu kerugian kepada salah satu pihak, sehingga mengakibatkan timbulnya konflik diantara para pihak, maka terhadap pihak pengangkut dan pemilik barang angkutan dapat menyelesaikan permasalahan tersebut secara kekeluargaan, yakni dengan alternatif penyelesaian sengketa atau yang dikenal dengan penyelesaian sengketa melalui jalur non-litigasi, hingga permasalahan tersebut mendapat solusi tanpa harus menyelesaikan permasalahannya melalui pengadilan (jalur litigasi).

Alternatif penyelesaian sengketa diatur dalam Undang-Undang No. 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa, disebutkan bahwa alternatif penyelesaian sengketa yaitu lembaga penyelesaian sengketa atau beda pendapat melalui prosedur yang disepakati para pihak, yakni penyelesaian dengan cara konsultasi, negosiasi, mediasi, konsiliasi, atau penilaian ahli.

1. Konsultasi

Menurut Sudarson, Konsultasi adalah proses tukar pendapat untuk memperoleh kesimpulan, nasihat, saran dan sebagainya yang sebaik-baiknya dalam masalah khusus yang dihadapi.[[11]](#footnote-12) Menurut Frans Hendra Winarta, konsultasi adalah suatu tindakan yang bersifat “personal” antara suatu pihak tertentu (klien) dengan pihak lain yang merupakan pihak konsultan, dimana pihak konsultan memberikan pendapatnya kepada klien sesuai dengan keperluan dan kebutuhan kliennya.[[12]](#footnote-13)

1. Negosiasi

Negosiasi adalah suatu upaya penyelesaian sengketa yang tanpa melalui proses pengadilan dengan tujuan mencapai kesepakatan bersama atas dasar kerja sama yang lebih harmonis dan kreatif.[[13]](#footnote-14) Negosiasi dilakukan jika:

* 1. Telah ada sengketa antara para pihak
  2. Belum ada sengketa karena masalahnya belum pernah dibicarakan Negosiasi yang sederhana adalah negosiasi yang hanya dilakukan oleh pihak yang berkepentingan, sedangkan negosiasi yang kompleks akan melibatkan seorang negosiator khusus, misalnya Lawer sebagai Negosiator, dimana masing-masing mempunyia negosiatornya sendiri.[[14]](#footnote-15)

1. Mediasi

Mediasi merupakan suatu prosedur penengahan dimana seorang bertidak sebaggai “kendaraan” untuk berkomunikasi antara para pihak, sehingga pandangan mereka yang berbeda atas sengketa tersebut dapat dipahami dan mungkin didamaikan, tetapi tanggung jawab utama tercapainya suatu perdamaian tetap berada di tangan para pihak sendiri.[[15]](#footnote-16) Mahkamah Agung dalam Peraturan Mahkamah Agung No. 1 Tahun 2008 tentang Prosedur Mediasi di Pengadilan menyebutkan bahwa mediasi sebagai cara penyelesaian sengketa melalui proses perundingan untuk memperoleh kesepakatan para pihak dengan dibantu oleh mediator.

1. Konsiliasi

Konsiliasi mirip sengan mediasi, yakni juga merupakan suatu proses penyelesaian sengketa berupa negosiasi untuk memecahkan masalah melalui pihak luar yang netral dan tidak memihak yang akan bekerja dengan pihak yang bersengketa untuk membentu menemukan solusi dalam penyelesaian sengketa tersebut. Pihak ketiga yang netral disebut konsiliator. Perbedaan antara mediasi dan konsiliasi adalah adanya kewenangan dari mediasi untuk juga mengusulkan penyelesaian sengketa, hal mana, paling tidak secara teoritis tidak dimiliki oleh konsiliasi. Namun demikian, sama seperti mediasi, dalam proses konsiliasi juga tidak dipunyai kewenangan memberikan putusan terhadap sengketa tersebut, hal inilah yang membedakannya dengan arbitrase, yang memiliki kewenangan memberikan keputusan terhadap sengketa tersebut yang mengikat kedua belah pihak yang bersengketa.[[16]](#footnote-17)

1. Penilaian Ahli

Terhadap kasus-kasus yang rumit dan memerlukan tenaga ahli untuk menelaahnya, maka dapat saja para pihak menunjuk seorang atau lebih ahli yang ilmunya relevan dengan bidang yang dipersengketakan, dan kewenangan dari ahli tersebut hanya sampai batas memberikan pendapat saja.[[17]](#footnote-18)

Jika barang angkutan pemilik mengalami kerusakan maka pihak pengangkut dan pemilik barang angkutan menyelesaikan permasalahan tersebut secara kekeluargaan dengan musyawarah mufakat agar masalah tersebut mendapat solusi.

Pada PT. Multi Ekspres Transindo Bandung pernah terjadi sengketa antara pemilik barang angkutan dan pihak pengangkut, namun sejauh ini sengketa tersebut dapat diselesaikan dengan jalan damai secara kekeluargaan antara pihak pengangkut dan pihak pemilik barang angkutan. Pada penyelesaian sengketa ini pihak PT. Multi Ekspres Transindo Bandung dan pemilik barang angkutan tidak melibatkan pihak ketiga dalam penyelesaian masalah. Jika dilihat dari cara penyelesaian sengketanya, maka penyelesaian yang dilakukan para pihak disini adalah “negosiasi” karena hanya dilakukan oleh pihak yang berkepentingan, tanpa melibatkan pihak ketiga.

Apabila alternatif penyelesaian sengketa sebagaimana dijelaskan di atas masih belum bisa menyelesaikan suatu perselisihan para pihak dalam perjanjian pengangkutan, maka langkah selanjutnya yang harus dilakukan oleh para pihak yaitu dengan melakukan suatu gugatan tuntutan ganti kerugian kepada Pengadilan.

1. **KESIMPULAN**

Dari uraian yang sebagaimana yang telah disebutkan di atas, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Mengenai kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan, terdapat asas perjanjian pengangkutan yakni “Asas Koordinasi”, yang menjelaskan bahwa kedudukan yang sejajar, sama tinggi atau koordinasi (*geeoordineerd*) antara para pihak dalam perjanjian pengangkutan, walaupun perjanjian pengangkutan merupakan “pelayanan jasa”, maka “Asas Sub-Ordinasi” yang terdapat dalam perjanjian perburuhan, tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan.

Setelah terjadinya suatu kesepakan antara pengangkut dengan pemilik barang angkutan, maka lahirlah suatu perjanjian pengangkutan yang menimbulkan adanya suatu hubungan hukum antara kedua belah pihak. Dengan adanya hubungan hukum tersebut, maka pihak pengangkut dan pihak pemilik barang mempunyai hak dan kewajiban yang harus dipenuhinya. Adapun mengenai ketentuan hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian pengangkutan secara eksplisit telah diatur dalam Pasal 186-186 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009.

1. Bentuk tanggung jawab pengangkut barang pada moda pengangkutan darat atas rusak dan musnahnya barang angkutan, yang dikarenakan adanya kelalaian dan/atau kesalahan pihak pengangkut, maka sesuai dengan isi perjanjian pengangkutan maupun peraturan perundang-undangan tentang pengangkutan, pihak pengangkut wajib mengganti kerugian sesuai dengan jumlah barang yang rusak dan musnah tersebut, yang mana bentuk ganti rugi yang sering dipergunakan yaitu berupa uang.
2. Adapun bentuk penyelesaian sengketa yang dapat ditempuh jika terjadi perselisihan antara para pihak dalam perjanjian pengangkutan yaitu dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara yakni melalui jalur litigasi dan non-litigasi.

Pada tahap pertama pihak pengangkut dan pemilik barang angkutan dapat menyelesaikan permasalahan tersebut secara kekeluargaan, yakni dengan alternatif penyelesaian sengketa (non-litigasi) yang meliputi konsultasi, negosiasi, mediasi, konsiliasi, atau penilaian ahli, sehingga permasalahan tersebut mendapat solusi tanpa harus menyelesaikan permasalahannya melalui pengadilan (jalur litigasi). Apabila alternatif penyelesaian sengketa sebagaimana dimaksud masih belum bisa menyelesaikan suatu perselisihan para pihak dalam perjanjian pengangkutan, maka langkah selanjutnya yang harus dilakukan oleh para pihak yaitu dengan melakukan suatu gugatan tuntutan ganti kerugian kepada Pengadilan (litigasi) guna untuk memperoleh suatu putusan hakim yang berkekuatan hukum tetap (*inkracht*).

**DAFTAR PUSTAKA**

1. **Sumber Buku**

Abdul Halim Barkatullah, *Hak-hak Konsumen*, Nusa Media, Bandung, 2010.

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.

--------------, *Etika Profesi Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001.

-------------, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008.

-------------, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 2010.

Achmad Ichsan, *Hukum Dagang Lembaga Surat-surat Berharga, Pengangkutan*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1981.

Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2005.

C.F.G Sunaryati Hartono, *Hukum Ekonomi Pembagunan Indonesia,* BPHN, Jakarta, 1999.

C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil*, Modul Hukum Dagang,* Djambatan, Jakarta, 2001.

Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008.

Frans Hendra Winarta, *Hukum Penyelesaian Sengketa Arbitrasi Nasional Indonesia dan Internasional*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.

H. M. N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1991.

H. R. Ridwan, *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006.

Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut, Perspektif Teori dan Praktek,* Pustaka Bangsa Pers, Medan, 2005.

Lawrence M. Friedman, *The Republic Of Choice; Law, Authority, And Culture*, Harvard University Press, 1990.

Lili Rasjidi, *Dasar-dasar Filsafat Hukum,* Cetakan kelima*,* Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990.

Masyhur Efendi, *Dimensi/ Dinamika Hak Asasi Manusia Dalam Hukum Nasional Dan Internasional*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1994.

Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan*, Alumni, Bandung, 2002.

-------------, *Pembinaan Hukum Dalam Rangka Pembangunan Nasonal* *Cet. Ke 2*, Bina Cipta, , Bandung, 1986.

Nurnaningsih Amriani, *Mediasi Alternatif Penyelesaian Sengketa Perdata di Pengadilan*, Rajawali Pers, Jakarta, 2012.

Otje Salman S dan Anthon F. Susanto, *Teori Hukum, Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali,* Refika Aditama, Bandung, 2004.

Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3*, Djambatan, Jakarta, 1984.

--------------, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Kepailitan dan Penundaan Pembayaran, Jilid 8*, Djambatan, Jakarta, 1992.

R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia Jilid 11, Hukum Pengangkutan di Darat,* Rajawali Press, Jakarta,1981.

-------------, *Hukum Dagang Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 1986.

R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, *Cetakan Kesepuluh*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995.

Riduan Syahrani, *Seluk Beluk dan Asas-asas Hukum Perdata*, Alumni, Bandung, 2006.

Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin dan Djohari Santoso, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I,* Gama Media, Yogyakarta, 1999.

Rony Hanityo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990.

Roscoe Pound, *Pengantar Filsafat Hukum*, Diterjemahkan dari edisi yang diperluas oleh Drs. Mohammad Radjab, Bhratara Karya Aksara, Jakarta, 1982.

Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta, 2006.

Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia Bagian Pertama Hukum Pengangkutan di Darat*, Soerang, Jakarta, 1961.

-------------, *Hukum Dagang Di Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 1981.

Soekidjo Notoatmojo, *Etika dan Hukum Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010.

Sudarsono, Kamus Hukum, Rineka Cipta, Jakarta, 2007.

Sutarto, *Encyclopedia Administrasi*, MCMLXXVII, Jakarta, tanpa tahun.

Suwoto Mulyosudarmo, *Peralihan Kekuasaan: Kajian Teoritis dan Yuridis Terhadap Pidato Newaksara,* Gramedia, Jakarta, 1997.

Titik Triwulan dan Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010.

Tjakranegara Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta. 1995.

Wiradipraja Saefullah, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkut Udara Internasional Dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta,1989.

Yahya Harahap, *Segi-segi Hukum Perjanjian,* Alumni, Bandung, 1986.

1. **Sumber Peraturan Perundang-undangan**

Undang-Undang Dasar 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. **Sumber lain**

Hasan Alwi, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Ketiga, Balai Pustaka, Jakarta, tanpa tahun.

Hasnil Basri, *Hukum Pengangkutan*, Kelompok Studi Hukum Fakultas Hukum USU, Medan, 2002.

Sri Redjeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Seksi Hukum Dagang FH Universitas Diponegoro, Semarang, 2004.

Wahyu Sasongko, *Ketentua-Ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, Unila, Bandar Lampung, 2007

1. H. M. N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1991, hlm. 1. [↑](#footnote-ref-2)
2. Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga,* Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm. 19. [↑](#footnote-ref-3)
3. *Ibid,* hlm. 46. [↑](#footnote-ref-4)
4. Soekardono, *Hukum Dagang Di Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 1981, hlm. 14. [↑](#footnote-ref-5)
5. *Ibid*, hlm. 16. [↑](#footnote-ref-6)
6. Sri Redjeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Seksi Hukum Dagang FH Universitas Diponegoro, Semarang, 2004, hlm. 8. [↑](#footnote-ref-7)
7. Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hlm. 23. [↑](#footnote-ref-8)
8. Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, ctk.pertama, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hlm2 [↑](#footnote-ref-9)
9. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-10)
10. <http://aishkhuw.blogspot.co.id/> Dikutip pada tanggal 6 November 2015 [↑](#footnote-ref-11)
11. Sudarsono, Kamus Hukum, Rineka Cipta, Jakarta, 2007, hlm. 228 [↑](#footnote-ref-12)
12. Frans Hendra Winarta, Hukum Penyelesaian Sengketa Arbitrasi Nasional Indonesia dan Internasional, Sinar Grafika, Jakarta, Oktober 2011, hlm. 7. [↑](#footnote-ref-13)
13. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-14)
14. Munir Fuady, *Op.Cit*, hlm. 314. [↑](#footnote-ref-15)
15. Frans Hendra Winarta, *Op.Cit,* hlm. 16. [↑](#footnote-ref-16)
16. Munir Fuady, *Op.Cit*, hlm. 315. [↑](#footnote-ref-17)
17. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-18)