

**PELAKSANAAN PERTANGGUNG JAWABAN PT. LIMAS
SEMARANG SEBAGAI PENGANGKUT TERHADAP
PENGIRIMAN BARANG HANTARAN**

Skripsi

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum
Program Kekhususan Hukum Perdata**



Diajukan oleh :

Nama : Dwi Nurcahyanti

NIM : 03.99.9890

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2003**

SKRIPSI

**PELAKSANAAN PERTANGGUNG JAWABAN PT. LIMAS
SEMARANG SEBAGAI PENGANGKUT TERHADAP
PENGIRIMAN BARANG HANTARAN**

Dipersiapkan dan Disusun oleh :

Dwi Nurcahyanti

03.99.4890

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji
Pada Tanggal 6 Oktober 2003
dan dinyatakan telah memenuhi syarat dan lulus

Tim Penguji
Ketua

Soeyono, S.H,Sp.N.

Anggota,

Ibu Sukarni, S.H,M.Hum

Anggota,

Aryani Witasari, S.H

Mengetahui :

Dekan,

H. Gunarto, S.H., S.E.Akt., M.Hum.

Motto:

♣ *Persahabatan dapat melipatgandakan kebahagiaan dan mengurangi kesedihan.*

(Paul P. Parker)

♣ *Hidup kita akan penuh dengan makna jika hati kita selalu mau memberi.*

(Hati Nurani)



KATAPENGANTAR

Assalamu 'alaikum Wr. Wb.

Bismillahirrohmanirrohim

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, karena atas rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang sangat sederhana ini dengan judul : **“Pelaksanaan Pertanggungjawaban PT.Limas Semarang sebagai Pengangkut Terhadap Pengiriman Barang Hantaran “.**

Suatu hasil karya yang memberikan kebahagiaan tersendiri bagi penulis, walaupun karya ini masih jauh dari sempurna. Sebagai manusia biasa penulis sadari bahwa kesalahan dan kekhilafan tidak dapat dihindari, walaupun segala cara dan usaha telah penulis lakukan untuk menuju kesempurnaan. Penulis menyadari sepenuhnya bahwa di dalam penyusunan skripsi ini masih sangat sederhana, hal ini disebabkan masih terbatasnya pengetahuan serta terbatasnya waktu yang ada pada diri penulis. Untuk itu kritik dan saran demi sempurnanya penulisan ini akan penulis terima dengan senang hati.

Pada kesempatan ini juga penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan ucapan terima kasih yang sedalam-dalamnya atas segala bantuan, bimbingan dan dorongan serta jerih payah yang telah diberikan kepada penulis dalam membantu penyusunan skripsi ini, terutama kepada :

1. Bapak Dr.dr.H.M. Rofiq Anwar, Sp. PA, selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Bapak H. Gunarto, S.H., S.E. Akt., M.Hum, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
3. Ibu Aryani Witasari, S.H. selaku Dosen Pembimbing yang telah memberikan bimbingan, pengarahan serta dorongan dengan penuh perhatian dan kesabaran dalam penulisan skripsi ini mulai dari awal sampai dengan selesainya skripsi ini.
4. Ibu Marsiyem, S.H. selaku Dosen Wali yang telah memberikan nasehat dan bimbingan selama penulis di bangku kuliah Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
5. Bapak Dharsono selaku Pimpinan Perwakilan PT.Limas Sentosa Antar Nusa cabang Semarang.
6. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan kepada kami selama ini.
7. Semua Staf Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah memberikan bantuan secara teknis maupun administrasi kepada kami atas segala sesuatu yang berhubungan dengan kegiatan akademis mulai dari awal hingga akhir penulisan skripsi ini.
8. Bapak dan Ibu serta kakak dan adikku yang telah banyak memberikan dorongan dan bantuan baik secara moril maupun materiil kepada penulis serta

selalu memberikan dukungan doa kepada penulis selama penyusunan skripsi ini.

9. Darwiyah, Farida, Fauzi, Mudji, Shiam, Retno, Rizqi, Rina, Silvi, Riesia dan Rielia dan lain-lain sahabat-sahabatku yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu namanya, yang dengan setia telah memberikan dorongan serta semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
10. Kepada semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu namanya, yang secara langsung membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Akhir kata semoga kebaikan dan budi baik Bapak / Ibu / Saudara / Saudari yang telah memberikan bantuan dengan penuh keikhlasan kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini mendapat balasan dari Allah SWT, Amien.

Akhirul Kalam,

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Penyusun Skripsi

Dwi Nurcahyanti



DAFTAR ISI

HALAMAN

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Pembatasan Masalah	7
C. Perumusan Masalah	7
D. Tujuan Penelitian	8
E. Metodologi Penelitian.....	8
F. Sistematika Penulisan	11

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengangkutan Darat	
1. Pengangkutan Darat Pada Umumnya.....	13
2. Perjanjian Pengangkutan.....	18
2.1. Pengertian Perjanjian	19
2.2. Perjanjian Pengangkutan.....	25
3. Dasar Hukum Pengangkutan Darat.....	26
4. Subyek Dan Obyek	29
4.1. Subyek Pengangkutan.....	29

4.2. Obyek Pengangkutan	31
B. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengiriman Barang	
1. Pengertian Tanggung Jawab	32
2. Prinsip – prinsip Tanggung Jawab Pengangkut	35
3. Hak Dan Kewajiban Pengangkut	37
4. Dasar Hukum Tanggung Jawab Pengangkut.....	39
5. Dokumen Angkutan Pengiriman Barang	40
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum PT.Limas Sentosa Antar Nusa	43
B. Tanggung Jawab PT. Limas Semarang Terhadap Pengiriman Barang Hantaran	45
1. Ketentuan atau syarat yang harus dipatuhi oleh konsumen	48
2. Sistem pembayaran pengiriman barang di PT Limas Semarang.....	49
C. Hambatan Atau Kendala saat Pengiriman Barang dan Upaya Penyelesaiannya.....	51
1. Hambatan saat Pengiriman Barang.....	51
2. Upaya Penyelesaian	51
BAB IV PENUTUP	
A. Kesimpulan	52
B. Saran-saran.....	53
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi (pengangkutan) sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonominya , dalam rangka menyusun sistem transportasi nasional atau dalam menetapkan kebijakan transportasi nasional harus menentukan terlebih dahulu tujuan-tujuan mana yang membutuhkan jasa angkutan dalam sistem transportasi nasional.

Adapun tujuan yang hendak dicapai dengan pengembangan ekonomi adalah :

1. Meningkatkan pendapatan nasional , disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk , bidang-bidang usaha dan daerah-daerah.
2. Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen , industri dan pemerintah.
3. Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensupply pemasaran dalam negeri.
4. Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Transportasi atau pengangkutan memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan – tujuan pengembangan ekonomi tersebut.¹

Seperti diketahui , negara Indonesia merupakan negara kepulauan meliputi darat dan laut. Darat meliputi \pm 1,9 juta km persegi dan laut \pm 3 juta km persegi. Hal ini jelas tampak dalam ketetapan MPR tahun 1973, TAP MPR No.IV / MPR / 1978 Jo. TAP MPR No.11/ MPR/1983 tentang Wawasan Nusantara yang meliputi:

- 1.Adanya kesatuan politik
2. Adanya satu kesatuan dalam bidang sosial dan budaya
3. Adanya satu kesatuan pertahanan dan keamanan
- 4.Adanya satu kesatuan ekonomi

Empat prinsip wawasan nusantara tersebut hanya dapat terwujud bila diciptakan suata perhubungan yag lancar dan mantap.²

Telah menjadi kenyataan, bahwa hubungan antar bangsa dewasa ini dimana negara Indonesia terlibat didalamnya , terutama dibidang perniagaan , memaksakan negara kita untuk berperan secara aktif dan positif untuk mengimbangi negara lain dalam mewujudkan komunikasi yang aman ,lancar ,murah dan intensif.

¹ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo Perkasa, Jakarta, 1993, hal.1-2.

² Bambang Wiryawan, *Kewiraan*, Buku Pegangan Mahasiswa, Universitas Diponegoro, Semarang, 1992, hal. 17-18.

Pada masa sekarang ini, pengangkutan memang mempunyai peran yang sangat penting dan strategis dalam mencapai tujuan nasional . Transportasi memang merupakan alat yang sangat vital sebagai sarana pemenuhan kebutuhan manusia. Hal ini terutama disebabkan karena semakin luasnya hubungan antara individu dalam masyarakat dan semakin meningkat kebutuhan yang harus mereka lakukan dengan usaha pengangkutan .

Pentingnya transportasi tercermin dari semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan barang dari dan seluruh pelosok tanah air. Transportasi sangat berperan sebagai penunjang , pendorong dan penggerak bagi perkembangan daerah yang berpotensi namun belum berkembang didalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya. Dengan demikian transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda ekonomi

Usaha jasa pengangkutan tidak hanya digunakan untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan dari suatu tempat ke tempat lain yang menjadi tujuannya dengan selamat, tetapi juga dibutuhkan untuk mengangkut barang dari suatu tempat ketempat yang lain yang menjadi tujuannya juga. Hal ini disebabkan oleh karena pada dasarnya untuk setiap kegiatan, terutama kegiatan perniagaan , tidak mungkin berjalan dengan semestinya untuk memperoleh laba atau tanpa adanya alat-alat pengangkutan yang antara lain memungkinkan sampainya barang-barang produksi dan perdagangan ditempat pemakai, pada waktu yang tepat serta

didalam keadan yang utuh dan lengkap, sehingga pemakai dapat memanfaatkan barang-barang produksi dan perdagangan yang diperlukan itu, dengan cukup.³

Menyadari peran transportasi pengangkutan sangat penting tersebut diatas, maka lalu lintas jalan dan pengangkutan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa pengangkutan atau pengiriman barang yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan yang tertib, selamat aman, nyaman, cepat, teratur, lancar dan terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Pengangkutan darat dengan menggunakan Mobil Pengangkut (kendaraan bermotor) sebagai alat transportasi semakin penting dan terus mengalami peningkatan sebagai akibat dari perkembangan perdagangan diIndonesia . Disamping itu semakin berkembang industri diIndonesia memerlukan daerah pemasaran, untuk ini Indonesia sebagai negara yang sedang berkembang jelas kekurangan produk-produk yang belum mampu menciptakan sendiri.

Mengingat betapa besar peran yang dimainkan oleh pengangkutan darat ini, maka perlu diadakan pengembangan dan pembinaan usaha pengangkutan darat, yaitu dengan jalan meningkatkan jumlah terminal angkutan yang ada maupun peningkatan kualitas sistem pengangkutan darat dan sarana-sarana penunjang menempuh berbagai usaha untuk meningkatkan kuantitas maupun kualitas sistem pengangkutan darat di Indonesia. Usaha-usaha di tempuh antara

³ R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia, Jilid II*, CV. Rajawali, Jakarta, 1981, hal. 1.

lain peningkatan fasilitas-fasilitas gudang bongkar muat dan sarana penunjangnya.

Pengangkutan darat di dalam KUHD di atur dalam bagian ke tiga, Bab ke V Buku I, mulai Pasal 90 KUHD. Sedang peraturan pokok mengenai pengangkutan melalui jalan raya, seperti yang di atur dalam Undang-undang No.14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penggunaan mobil pengangkut (kendaraan bermotor) dalam pengiriman barang semakin di rasakan pentingnya sehingga lama kelamaan untuk angkutan tertentu akan menggeser pengangkutan barang dengan sistem tradisional. Terlebih lagi pengangkutan barang semakin meningkat. Hal ini dapat dimaklumi mengingat manfaat-manfaat yang cukup besar dari pemakaian mobil pengangkut. Adapun manfaat tersebut antara lain :

1. Muatan angkutan darat dapat terlindungi dan terhindar dari kerusakan atau setidak-tidaknya dapat mencegah.
2. Aman dari barang-barang lain yang merusak, jika terjadi kebakaran muatan barang dapat diangkut dapat diangkut dengan cepat, terutama sekali jika terbuat dari bahan-bahan api maka muatan yang ada di dalamnya akan lebih aman lagi.

Sebagaimana tergambar dengan jelas di atas bahwa penggunaan mobil pengangkut dalam pengiriman barang sangat menguntungkan karena lebih cepat, aman dan efisien.

Penggunaan mobil pengangkut sebagai alat dalam pengiriman barang masih tergolong konvensional sehingga teknis operasionalnya dalam arti keterampilan pengoperasiannya belum dikuasai dengan baik. Hal ini mengakibatkan adanya kerusakan-kerusakan. Dan sebagai sarana angkutan yang aman dan yang menguntungkan bukan berarti menghilangkan sama sekali resiko-resiko angkutan, akan tetapi hanya bersifat mengurangi atau memperkecil kemungkinan adanya resiko itu. Karena bagaimanapun juga itu tergantung pada kondisi cuaca yang baik selama masa pengangkutan, akan tetapi hanya bersifat mengurangi atau memperkecil kemungkinan adanya resiko.

Berkaitan dengan masalah-masalah kerusakan barang maka untuk menghindari kemungkinan adanya tindakan tidak bertanggung jawab dari para pihak maka perlu dilakukan langkah-langkah preventif. Yaitu adanya suatu perjanjian pengangkutan yang mengatur secara tegas hak dan kewajiban para pihak. Khusus untuk pengangkut dalam Pasal 468 KUHD (Kitab Undang-undang Hukum Dagang) menegaskan bahwa, dengan adanya persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut menjaga keselamatan barang yang diangkutnya sejak barang itu di terima sampai barang diserahkan ke tangan pemilik atau penerima.

Sebagai contoh, seorang pengirim yang akan mengirim barang melalui jasa pengangkutan (jasa pengiriman) sebelumnya harus memberitahukan terlebih dahulu mengenai kondisi barangnya, jenis dan tujuan barang tersebut. Hal ini sangat penting bagi kedua belah pihak yaitu pengangkut dan pengirim, agar pada

saat penyerahannya kiriman barang yang diterima oleh penerima tidak berkurang nilainya.

Secara teoritis maupun praktek masalah-masalah mengenai pengiriman barang dapat dibahas dan diteliti lebih lanjut, oleh karena itu penulis merasa tertarik untuk mengadakan penelitian mengenai pengiriman barang tersebut. Dalam hal ini penulis ingin menyusun skripsi dengan judul : PELAKSANAAN PERTANGGUNGJAWABAN PT. LIMAS SEMARANG SEBAGAI PENGANGKUT TERHADAP PENGIRIMAN BARANG HANTARAN.

B. PEMBATASAN MASALAH

Dalam penelitian ini penulis melakukan pembatasan-pembatasan terhadap materi yang akan diteliti yaitu bagaimana tanggungjawab PT. LIMAS sebagai pengangkut terhadap pengiriman barang ke konsumen. Penelitian ini akan dilaksanakan di PT.limas Santosa Antarnusa jl. Imam Bonjol No.115 Semarang.

C . PERUMUSAN MASALAH

- a. Bagaimana pertanggungjawaban hukum pengangkut (PT.Limas Semarang) dalam Praktek terhadap pengiriman barang hantaran ?
- b. Hambatan – hambatan apa yang terjadi selama pengiriman barang dan bagaimana solusinya ?

D. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui bagaimana tanggungjawab PT. Limas, Semarang dalam prakteknya.
- b. Untuk mengetahui hambatan-hambatan apa saja yang terjadi selama pengiriman barang berlangsung disertai dengan solusi.

Disamping memiliki tujuan maka penelitian ini juga mempunyai manfaat, yakni:

- a. Dapat memahami arti penting dari suatu tanggung jawab.
- b. Dapat mengetahui bagaimana proses pengiriman barang hantaran.

E. METODE PENELITIAN

- a. Metode Pendekatan

Metode yang dipakai adalah pendekatan *Yuridis Sosiologis*, yaitu suatu penelitian yang akan menekankan ilmu hukum, akan tetapi juga berusaha menelaah kaidah-kaidah sosial yang berlaku di masyarakat. Pendekatan *yuridis* maksudnya adalah pendekatan yang didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku sesuai dengan masalah yang diteliti, sedangkan pendekatan *sosiologis* adalah penelitian yang bertujuan untuk memperjelas keadaan yang sesungguhnya terhadap masalah yang diteliti. Jadi pendekatan secara *Yuridis Sosiologis* maksudnya adalah selain menggunakan

asas-asas dan prinsip hukum juga menggunakan kaidah-kaidah sosial yang berlaku di masyarakat dalam meninjau , melihat dan menganalisa masalah.⁴

b. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Deskriptif Analisis*, dikatakan *deskriptif* karena penelitian ini diharapkan dapat diperoleh gambaran yang jelas , rinci dan sistematis. Sedangkan dikatakan *analisis*, karena data yang diperoleh baik dari penelitian kepustakaan maupun penelitian lapangan akan dianalisis untuk pemecahan terhadap permasalahan yang sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

c. Populasi

Populasi adalah seluruh obyek atau seluruh individu atau seluruh kejadian atau seluruh unit yang diteliti karena populasi biasanya sangat besar dan luas , maka kerap kali tidak mungkin untuk meneliti seluruh populasi itu , sehingga cukup diambil sebagian saja untuk diteliti sebagai sampel yakni :

1. Pimpinan PT. Limas Sentosa Antar Nusa Semarang.
2. Konsumen atau pemakai jasa transportasi darat.

d. Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan di PT. Limas Sentosa Antar Nusa Semarang
Jl.Imam Bonjol No.115 Semarang

⁴ Ronny Hanitjo Soemitro, *Metode Penelitian dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Semarang, 1990, hal. 135.

e. Metode Pengumpulan Data

Terdiri dari :

1) Studi Kepustakaan (*Library Research*)

Studi kepustakaan diperoleh melalui beberapa literature baik berupa buku-buku , referensi , peraturan perundang-perundangan , maupun sumber bacaan lain yang berkaitan dengan masalah yang diteliti . Data – data yang berhasil diperoleh dipergunakan sebagai landasan pemikiran yang bersifat teoritis . Data yang diperoleh melalui studi kepustakaan disebut data sekunder.

2) Studi Lapangan (*Field Research*)

Dilakukan dengan harapan untuk mendapatkan data primer yaitu data yang didapat dengan terjun langsung di lapangan menemui responden sebagai nara sumber dengan cara melakukan *interview* atau wawancara.

f. Analisis Data

Sebagai cara untuk menarik kesimpulan dari hasil penelitian yang sudah terkumpul, digunakan metode analisis *Normatif Kualitatif*. *Normatif* karena penelitian ini bertitik tolak dari peraturan-peraturan yang ada sebagai norma hukum positif ,sedangkan *Kualitatif* dimaksudkan analisis data yang bertitik tolak pada usaha-usaha penemuan asas – asas dan informasi – informasi dari responden.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Dalam Penyusunan skripsi ini, penulis membagi dalam 4 (empat) hal dalam tiap-tiap Bab dibagi dalam beberapa sub bab. Adapun sistematika penulisan ini adalah sebagai berikut :

Bab I, Pada bagian Pendahuluan ini memuat hal-hal sebagai berikut : Latar belakang, Pembatasan masalah, Perumusan masalah, Tujuan penelitian, dan Metode yang dipakai dalam penelitian.

Bab II, Pada bab ini penulis mencoba untuk menguraikan mengenai Pengangkutan darat dan Tanggung jawab Pengangkut Terhadap Pengiriman barang. Adapun mengenai Pengangkutan darat, terdiri dari: Pengangkutan darat pada umumnya, Perjanjian Pengangkutan, Dasar hukum pengangkutan darat serta Subyek dan Obyek pengangkutan.

Sedangkan Tanggungjawab pengangkut terhadap pengiriman barang, terdiri dari : Pengertian tanggung jawab, Prinsip- prinsip tanggung jawab pengangkut, Hak dan Kewajiban pengangkut, Dokumen angkutan pengiriman barang, Dasar hukum Tanggung jawab pengangkut.

Bab III, merupakan Hasil penelitian dan Pembahasan yang berisi tentang : Gambaran Umum Perusahaan Limas Sentosa Antar Nusa, Ketentuan atau syarat yang harus dipatuhi oleh konsumen, Tanggung jawab PT.Limas Semarang terhadap pengiriman barang hantaran, Sistem pembayaran pengiriman barang di PT.Limas Semarang, Hambatan saat pengiriman barang dan Upaya penyelesaiannya.

Bab IV, Penutup berisi tentang: kesimpulan dan saran – saran setelah diuraikan panjang lebar dalam bab-bab sebelumnya.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengangkutan Darat

1. Pengangkutan Darat Pada umumnya

Pengangkutan mencakup bidang yang sangat luas sekali. Apalagi sejak manusia sudah mengenal pengangkutan, sehingga hampir seluruh kegiatan manusia tidak terlepas dari keperluan angkutan. Hal ini dimulai dari cara yang paling sederhana dengan memikul atau menjinjing barang diatas kepala, dengan kayu yang dijadikan perahu hingga menggunakan bantuan motor penggerak .Disini pengangkut mengalami perkembangan dan kemajuan sejalan dengan majunya tingkat kehidupan dan budaya manusia. Kehidupan masyarakat yang maju ditandai oleh mobilitas yang tinggi, yang dimungkinkan karena tersedianya fasilitas pengangkutan yang cukup.⁵

Pengangkutan mempunyai peran yang sangat penting didalam kehidupan masyarakat,karena dengan pengangkutan hampir semua kegiatan masyarakat umumnya dapat terpenuhi. Karena disamping untuk menjamin kelancaran masyarakat

Dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari, pengangkut juga dianggap sebagai salah satu fiaktor pemersatu bangsa.

⁵ Sri Redjeki Hartono, *Pengangkutan dan Pengangkutan Darat*,(Semarang,FH Undip), 1980,hal.1

Pengangkutan merupakan hasil produksi dalam bentuk jasa yang merupakan kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat asal ketempat tujuan. Oleh karena itu proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal dimana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan atau kemana kegiatan angkutan diakhiri.⁶

Pada Dasarnya suatu aktivitas yang berisikan suatu perpindahan yang lazim disebut pengangkutan itu dapat dibagi menjadi tiga jenis pengangkutan yaitu⁷:

- a. Pengangkutan yang diselenggarakan melalui darat yang sering disebut sebagai pengangkutan darat dan termasuk didalamnya pengangkutan perairan pedalaman.
- b. Pengangkutan yang diselenggarakan melalui laut (dengan kapal laut) yang sering disebut dengan pengangkutan laut.
- c. Pengangkutan yang diselenggarakan melalui udara (dengan pesawat udara) yang sering dikenal pula dengan sebutan pengangkutan udara.

Jenis pengangkutan yang diselenggarakan melalui darat dan perairan pedalaman keadaannya sangat bervariasi, baik pada alat angkutannya sendiri, maupun fasilitas yang dilalui oleh setiap alat pengangkutan yang bersangkutan.

⁶ M.D.Soetisna, *Mana jemen Pengangkutan*, Penerbit Alumni, Bandung, 1985, hal. 1

⁷ Sri Redjeki Hartono, *Op.cit.*, hal.8

Pengangkutan darat adalah pengangkutan yang tidak diselenggarakan melalui laut atau udara, tetapi diselenggarakan melalui darat. Secara umum dapat dikatakan bahwa pengangkutan darat melalui⁸:

1. Jalan raya, yaitu meliputi semua jenis pengangkutan barang dan atau orang melalui jalan raya, baik mempergunakan kendaraan bermotor. Pengangkutan dengan kendaraan bermotor antara lain meliputi pengangkutan barang dan atau orang antar daerah, antar kota, dan mungkin antar pulau Sumatera, Jawa, Bali dan sebagainya.
2. Rel kereta api, yaitu meliputi semua pengangkutan baik pengangkutan orang dan atau barang dengan kereta api, melalui rel kereta api, termasuk kereta listrik. Dengan kata lain meliputi semua kegiatan atau aktivitas pengangkutan dengan kereta api
3. Perairan Pedalaman, yaitu semua pengangkutan baik pengangkutan barang dan atau orang melalui perairan pedalaman, yang meliputi sungai, danau, baik yang disebut sebagai angkutan lalu lintas sungai, ferry dan danau.
4. Pengangkutan berita atau kawat melalui kawat dan alat komunikasi yang lain. Disini termasuk didalamnya pengangkutan surat-surat dan berita serta kartu pos yang merupakan monopoli setiap negara .
5. Pengangkutan benda dan pipa.

⁸ Ibid, hal.13.

Selain meliputi jenis tersebut diatas, sering dikenal istilah pengangkutan melalui jalan umum. Pengangkutan melalui jalan umum yaitu meliputi semua jalan yang bukan jalan kereta api, yang bisa dilalui oleh umum atau setiap orang dan kendaraan bermotor. Jadi pengangkutan melalui jalan umum adalah sama dengan pengangkutan melalui jalan raya, karena alat pengangkutan yang dipergunakan diatas jalan umum ini adalah kendaraan bermotor.

Pengangkutan darat sebagaimana pengangkutan yang lain juga mempunyai arti yang penting dalam kehidupan masyarakat dan dapat dilihat dari segi sosio-politik, pertahanan, hukum, tehnik, dan ekonomi yang dapat dijelaskan sebagai berikut:⁹

- Pertama, Pengangkutan adalah salah satu sasaran utama dalam mewujudkan dan meningkatkan kesatuan dan persatuan bangsa (dari segi sosio-politik).
- Kedua, Pengangkutan merupakan alat mobilitas yang harus tersedia bukan saja untuk keperluan rutin angkutan, unsur-unsur pertahanan, tetapi yang lebih penting lagi merupakan alat mobilitas yang bisa dikerahkan dalam keadaan darurat (dari segi pertahanan).
- Ketiga, Tercapainya mobilitas dari aparat hukum dan masyarakat, melalui lancarnya pengangkutan akan mempermudah usaha penegakan hukum (dari segi hukum).

⁹ Much. Tarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Perusahaan*, LP-Ekonomi UI, Jakarta, 1981, hal. 4

- Keempat, Pengangkutan juga dapat ditinjau dari aspek teknik pembangunan dan pengoperasian fasilitas pengangkutan. Tingkat kemampuan merencanakan membuat desain peralatan-peralatan angkutan akan menentukan besarnya kapasitas alat angkutan dan tingkat keselamatan dalam pengoperasian (dari segi teknik).
- Kelima, Dilihat dari segi ekonomi pengangkutan merupakan salah satu prasarana yang menunjang pelaksanaan pembangunan nasional.

Dengan demikian pengangkutan mempunyai peran yang sangat penting dan mendasar didalam setiap aktivitas sehari-hari yang berarti selain untuk meningkatkan daya guna dan manfaat juga sebagai suatu sarana utama untuk penunjang program pemerintah dalam pembangunan terutama mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

Pengangkutan darat dan pengangkutan yang lainnya sangat dibutuhkan oleh masyarakat agar semua kebutuhan dan kegiatan dapat berjalan lancar dan terpenuhi, mempunyai fungsi untuk memenuhi segala kebutuhan baik primer maupu sekunder, memperlancar perpindahan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain yang menjadi tujuannya serta mempercepat tercapainya tujuan nasional. Oleh karena itu pengangkutan memberikan jasa yang sangat besar kepada masyarakat. Jasa tersebut dikenal dengan sebutan jasa pengangkutan atau jasa angkutan. Untuk itu Jasa angkutan atau jasa pengiriman harus tersedia secara merata dan diselenggarakan secara aman, selamat, utuh,

dan cermat juga cepat dan tepat waktunya. Selain itu tidak boleh menyebabkan perubahan bentuk, terutama pada pengangkutan dan atau pengiriman barang.¹⁰

2. Perjanjian Pengangkutan

Istilah “pengangkutan“ mempunyai dua arti, yaitu sebagai pihak penyelenggara pengangkutan dan sebagai alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Pengangkutan dalam arti yang pertama termasuk dalam subyek pengangkutan, sedangkan pengangkutan dalam arti yang kedua termasuk dalam obyek pengangkutan.

Dalam KUHD tidak ada aturan definisi pengangkutan secara umum, kecuali dalam pengangkutan laut. Tetapi dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkutan adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan selamat. Singkatnya pengangkutan adalah pihak-pihak penyelenggara pengangkutan.¹¹

Sehingga yang dimaksud pengangkutan adalah : “Proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkut, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan “. ¹²

Dari definisi pengangkutan dapat diketahui berbagai aspek pengangkutan yaitu:

¹⁰ Sri Redjeki Hartono, Op.Cit., hal.7

¹¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, Aditya Bakti, Bandung, 1990, hal.33-34

¹² Ibid, hal.19

- a) Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Seperti badan usaha, perusahaan pengangkutan, dan ada pula yang berupa manusia pribadi, seperti buruh pengangkutan dipelabuhan.
- b) Alat angkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan, Alat ini digerakkan secara mekanik dan memenuhi syarat yang ada dalam undang-undang, seperti kendaraan bermotor, kapal laut, dan sebagainya.
- c) Barang atau penumpang, yaitu muatan yang diangkut.
- d) Perbuatan, yaitu kegiatan menyangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan ditempat tujuan yang ditentukan.
- e) Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan nilai barang atau penumpang.
- f) Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba ditempat tujuan yang ditentukaan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.

Untuk terselenggaranya pengangkutan darat maka terlebih dahulu diadakan perjanjian pengangkutan.

2.1. Pengertian Perjanjian

Perjanjian itu sendiri diatur didalam buku III KUHPerdara, dan dalam hal pemakaian istilah perjanjian atau persetujuan ini adalah terjemahan dari kata *Overeenkomst*.

Didalam Buku III KUHPerdara menganut azas kebebasan berkontrak, hal ini dapat disimpulkan dari pasal 1338 KUHPerdara, yang berbunyi:

“Semua perjanjian yang secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya .”

Dalam pasal 1338 KUHPerdara tersebut menjamin adanya kebebasan berkontrak untuk membuat perjanjian, sehingga pasal tersebut dapat disimpulkan, bahwa setiap orang adalah bebas untuk membuat perjanjian dengan memuat isi dan bentuk perjanjian apapun. Selain yang telah diatur dalam undang-undang asalkan tidak dilarang dalam undang-undang dan tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan. Sehubungan dengan kebebasan berkontrak mengadakan perjanjian yang berisi apa saja oleh para pihak, dalam hal ini hukum perjanjian hanya disediakan dalam hal para pihak yang mengadakan perjanjian. Untuk mengetahui lebih jelas apa yang dimaksud dengan perjanjian, dapat dilihat dalam pasal 1313 KUHPerdara yang memberi definisi sebagai berikut:

“Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.”

Suatu perjanjian agar dapat menimbulkan akibat hukum perjanjian itu harus memenuhi kriteria – kriteria sebagaimana yang telah ditetapkan oleh hukum itu sendiri. Untuk sahnya suatu perjanjian para pihak yang

mengadakannya, harus memenuhi persyaratan sesuai dalam ketentuan pasal 1320 KUHPerdota yang diperlukan 4 (empat) syarat yaitu sebagai berikut :

- a. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian
- c. Suatu hal tertentu
- d. Suatu sebab yang halal

Untuk dua syarat pertama dinamakan syarat subyektif, karena mengenai orang-orang atau subyek hukum yang mengadakan perjanjian. Sedangkan dua syarat yang terakhir yaitu suatu hal tertentu dan sebab yang halal dinamakan syarat obyektif, hal ini mengenai perjanjiannya sendiri oleh obyek dari perbuatan hukum yang mengadakan perjanjian.¹³

Untuk lebih jelas mengenai syarat perjanjian akan diuraikan sebagai berikut:

- a. *Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya*

Hal ini sudah tercermin dalam azas konsensualitas bahwa para pihak yang mengadakan perjanjian harus ada kesepakatan mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian yang diadakan tersebut. Ukuran yang lazim dipergunakan sebagai pedoman untuk mengetahui ada tidaknya suatu kesepakatan para pihak yang terikat dalam perjanjian, terdapat dalam ketentuan pasal 1321 KUHPerdota yang menegaskan : “Tiada sepakat

¹³ Subekti, Hukum Perjanjian, PTIntermasa, Jakarta, 1991, hal. 7

yang sah apabila sepakatitu diberikan karena penipuan“. Berdasarkan pasal 1321 KUHPerdara diatas, dapat disimpulkan bahwa kesepakatan yang diberikan merupakan kata sepakat atau kemauan dari kehendak yang cacat.

Menurut azas konsensualitas, suatu perjanjian lahir pada detik tercapainya kesepakatan atau persetujuan antara kedua belah pihak mengenai hal-hal yang pokok dari apa yang menjadi obyek perjanjian.

Sepakat adalah suatu persesuaian paham dan kehendak antara kedua belah pihak tersebut.

Apa yang dikendaki oleh pihak yang satu adalah yang dikehendaki oleh pihak yang lain, meskipun tidak secara sejurusan tetapi secara timbal-bali. Kedua kehendak itu bertemu satu sama lain terhadap azas konsensualitas yang dikandung oleh pasal 1320 KUHPerdara pada bagian 1 dari pasal itu, yaitu sepakat mereka yang mengikat dirinya. Sehingga dapat disimpulkan dari pasal tersebut bahwa dalam perjanjian yang dibuat oleh mereka sudah arti mengikat hal-hal pokok mendasari perjanjian. Apabila tidak terjadi kesepakatan kedua belah pihak maka perjanjian tersebut batal, bukan demi hukum, tetapi dapat diminta pembatalan.

Ada 3 (tiga) sebab terjadinya pembatalan perjanjian, yaitu:

1. Paksaan

Paksaan adalah paksaan rohani atau paksaan jiwa (psychis), jadi bukan paksaan badan (fisik). Misalkan salah satu pihak-pihak karena diancam atau ditakut-takuti terpaksa menyetujui perjanjian.

2. Kekhilafan atau kekeliruan

Terjadi apabila salah satu pihak khilaf tentang hal-hal yang pokok dari apa yang diperjanjikan atau tentang sifat-sifat yang penting dari barang yang menjadi obyek perjanjian, ataupun mengenai orang dengan siapa diadakan perjanjian itu.

Kekhilafan tersebut harus sedemikian rupa, hingga seandainya orang itu tidak khilaf mengenai hal-hal tersebut, ia tidak akan memberikan persetujuan.

3. Penipuan

Penipuan terjadi, apabila salah satu pihak dengan sengaja memberikan keterangan-keterangan yang palsu atau tidak benar disertai dengan tipu muslihat untuk membujuk lawannya memberikan perizinannya.

b. Kecakapan untuk pembuatan membuat suatu perjanjian.

Untuk membuat suatu perjanjian subyek hukum yang mengadakan haruslah cakap berbuat menurut hukum, sehingga mampu untuk mempertanggungjawabkan semua perbuatannya. Pada azasnya setiap orang yang telah dewasa atau akil balig dan sehat pikirannya, adalah cakap menurut hukum untuk membuat perjanjian, kecuali jika undang-

undang menyatakan tidak cakap (pasal 1329 KUHPerdara). Berdasarkan pasal 1330 KUHPerdara, mereka yang tergolong tidak cakap bertindak menurut hukum adalah :

1. Orang-orang yang belum dewasa

Menurut pasal 1330 KUHPerdara, Orang yang belum dewasa adalah mereka yang belum mencapai umur genap 21 tahun dan tidak lebih dulu telah kawin .

2. Mereka yang ditaruh dibawah Pengampuan

Orang-orang yang ditaruh dibawah pengampuan menurut pasal 1330 KUHPerdara adalah orang-orang yang telah dewasa secara umur namun mengalami gila (sakit ingatan), dungu, dan seorang pemboros.

3. Orang - orang Perempuan

Menurut KUH Perdata, Seorang perempuan dalam status perkawinan juga termasuk golongan orang yang tidak cakap melakukan perbuatan hukum. Sehingga seorang istri hendak melakukan suatu perbuatan hukum maka ia harus mendapatkan izin atau didampingi oleh suaminya, hal ini sesuai dengan pasal 108 dan 110 KUHPerdara.

c. Suatu hal tertentu

Bahwa dalam suatu perjanjian harus ada satu hal tertentu dengan menjelaskan ada suatu hal tertentu atau barang yang cukup jelas. Hal ini diperlukan guna menetapkan hak dan kewajiban para pihak, apabila dikemudian hari timbul perselisihan. Berkaitan dengan hal yang

dimaksud, dalam suatu perjanjian hendaknya paling tidak atau paling sedikit harus disebutkan jenisnya.

d. Suatu sebab yang halal

Suatu perjanjian harus memiliki sebab yang halal, oleh karena itu suatu konsekuensi logis bagi para pihak yang mengadakan harus mengetahui isi atau maksud yang terkandung dalam perjanjian tersebut. Dikatakan demikian karena sebab dari suatu perjanjian tidak lain adalah suatu perjanjian itu sendiri. Di dalam ketentuan pasal 1335 KUHPerdara, disebutkan bahwa : “Suatu persetujuan tanpa sebab yang palsu atau terlarang, tidak mempunyai kekuatan”. Kesimpulan berdasarkan pasal itu setiap perjanjian pasti ada dan harus ada suatu causa atau sebab yang halal, sehingga apabila suatu perjanjian itu dianggap tidak pernah ada sejak semula tanpa diminta pembatalan dimuka hakim, hal ini berkaitan dengan akibat hukum yang timbul apabila persyaratan yang menjadi pokok perjanjian tidak dipenuhi.

2.2. Perjanjian Pengangkutan

Adapun definisi perjanjian pengangkutan menurut H.M.N.

Purwosutjipto, adalah:

Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Menurut Abdulkadir Muhammad definisi yang dikemukakan H.M.N.Purwosutjipto diatas,perjanjian pengangkutan tadi hanya meliputi perjanjian antara pengangkut dan pengirim saja,tidak termasuk perjanjian antara pengangkut dan penumpang, dengan kata lain hanya meliputi perjanjian pengangkutan barang. Hal ini dapat dibaca dalam kalimat: “Pengangkutan mengikatkan diri untukSedangkan pengiriman mengikatkan diri untuk....jadi tidak termasuk “ .

Sehingga definisi pengangkutan adalah:

Persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan.¹⁴

3. Dasar Hukum Pengangkutan Darat

Peraturan pengangkutan di Indonesia, terutama pengangkutan darat tidak dapat dijumpai dalam satu kodifikasi, tetapi tersebar di dalam berbagai peraturan-peraturan sebagai sumber hukum dari pengangkutan di indonesia,dapat dicari dalam dua sumber yaitu peraturan-peraturan yang terdapat di luar kodifikasi maupun yang berada di dalam kodifikasi.

Peraturan yang berada di dalam kodifikasi terutama yang terdapat di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata(KUH Perdata), yang berisi mengenai tanggung jawab pengangkut. Sedangkan peraturan yang terdapat di luar

¹⁴ Ibid, hal. 20

kodifikasi, tersebar di dalam berbagai undang-undang dan peraturan tentang berbagai hal. Berbagai jenis peraturan tentang pengangkutan yang terdapat diluar kodifikasi ini mempunyai sifat yang berbeda-beda, yaitu:¹⁵

1. Peraturan yang mengatur hal-hal yang bersifat memberikan perlindungan bagi kepentingan umum, seperti:
 - * Peraturan mengenai wajib uji kendaraan bermotor
 - * Peraturan mengenai syarat-syarat pendirian perusahaan angkutan umum
 - * Peraturan mengenai syarat-syarat pengemudi dan lain-lain
2. Peraturan yang memberikan perlindungan kepada pemakai kendaraan bermotor terutama untuk melindungi kepentingannya, seperti undang-undang tentang dana pertanggungan kecelakaan penumpang.
3. Peraturan yang memberikan perlindungan kepada korban kecelakaan yang ditimbulkan oleh alat pengangkutan.

Peraturan di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) yang menjadi dasar dari pengangkutan darat yaitu mengenai perjanjian pengangkutan orang atau penumpang di darat, yang menitikberatkan pada pasal 1338 dan pasal 1339 KUH Perdata. Kedua pasal ini yang dapat dipakai sebagai ketentuan umum atau titik tolak adanya perjanjian pengangkutan orang atau penumpang dan dapat pula disebut sebagai landasan perjanjian.

¹⁵ Sri Redjeki, Loc. cit., hal. 7

Pengangkutan darat di dalam kitab Undang-Undang Hukum Dagang diatur dalam Bagian Ketiga, Bab V Buku I, mulai pasal 90 dan seterusnya mengenai pengangkutan dan juga pengangkutan melalui sungai-sungai dan perairan darat atau pedalaman.

Peraturan di luar kodifikasi tersebar dalam berbagai undang-undang dan peraturan yang antara lain meliputi:

1. Peraturan pokok mengenai pengangkutan melalui jalan raya, seperti yang diatur dalam UU No.14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan Angkutan jalan.
2. Peraturan pokok tentang perkereta apian yang diatur dengan PP No.57 tahun 1990 tentang kereta api sebagai perusahaan umum.
3. Peraturan pokok mengenai telekomunikasi yang diatur dengan UU No.3 tahun 1993 tentang komunikasi serta PP No.8 tahun 1993 sebagai pelaksana penyelenggara telekomunikasi.

Mengenai pengangkutan orang atau penumpang dengan kendaraan bermotor atau dengan kendaraan umum diatur oleh UU No.14 tahun 1992, sebagai undang –undang terbaru yang menggantikan undang-undang lama yaitu UU No.3 tahun 1965. UU No.14 tahun 1992 ini mengatur berbagai hal yang berhubungan dengan lalu lintas dan angkutan jalan. Untuk angkutan diatur dalam Bab VIII yaitu:¹⁶

→Bagian I : Mengenai angkutan orang dan barang (pasal 34 dan pasal 35)

¹⁶ UU No.14 tahun 1992 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

→Bagian II : Mengenai angkutan orang dan kendaraan umum (pasal 36,37 dan 38)

→Bagian III : Mengenai angkutan barang dan kendaraan umum (pasal 39 dan 40)

→Bagian IV : Mengenai perusahaan (pasal 41)

→Bagian V : Mengenai tarif (pasal 42)

→ Bagian VI : Mengenai tanggung jawab pengangkut (pasal 45)

Jadi di dalam UU No.14 tahun 1992, tidak dijumpai pengertian pengangkutan darat, tetapi hanya terdapat beberapa penjelasan yang menjelaskan mengenai angkutan orang dan barang, dengan kendaraan umum. Undang-Undang No. 14 tahun 1992 ini diharapkan agar penyelenggaraan sesuai dengan perkembangan kehidupan masyarakat dan lebih berhasil guna dan berdaya guna.

4. Subyek dan Obyek Pengangkutan Darat

4.1. Subyek Hukum Pengangkutan Darat

Subyek hukum pengangkutan darat adalah pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan yang berkepentingan, yang menjadi subyek hukum pengangkutan darat dengan menggunakan mobil pengangkut (kendaraan bermotor) antara lain :

1) Pengangkut

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan / atau penumpang.

2.) Pengirim

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut. Pengirim adalah pemilik barang , pemilik barang dapat berupa manusia pribadi atau badan hukum yang menjalankan perusahaan.

3.) Ekspediter

Ekspediter, dijumpai dalam perjanjian pengangkutan barang, ekspediter berfungsi sebagai perantara dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim. Ekspediter diatur dalam buku I Bab V bagian 2 Pasal 86 – 90 KUHD untuk pengangkutan di darat dan di perairan. Menurut pasal 86 ayat (1) KUHD, ekspediter adalah orang yang pekerjaannya mencari pengangkut barang di darat atau di perairan untuk kepentingan pengirim. Dilihat dari perjanjiannya dengan pengirim, ekspediter adalah pihak dalam perjanjian pemberi kuasa yang mengikatkan diri untuk mencari pengangkut bagi kepentingan pengirim, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi kepada ekspediter atas jasanya itu.

Apabila ekspediter membuat perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, dia bertindak atas nama pengirim, yang menjadi pihak adalah pengirim, bukan ekspediter. Ekspediter adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan dibidang usaha ekspedisi muatan barang . contohnya seperti ekspedisi muatan kereta api.

4.) Penerima

Dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam hal penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan tetapi tergolong sebagai subyek hukum pengangkutan.

4.2. Obyek Hukum Pengangkutan Darat

Obyek pengangkutan darat adalah barang muatan, alat pengangkutan dan biaya yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan darat dan prasarana angkutan. Obyek-obyek tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1) Barang muatan (*cargo*)

Barang yang sah dan dilindungi oleh undang-undang, terdiri dari :

- Barang sandang, misal : textil, kain, baju
- Barang pangan, misal : beras, gula
- Barang pendidikan, misalnya : buku, alat peraga, komputer.

2) Alat pengangkutan

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

3) Prasarana angkutan

Adalah fasilitas yang diperlukan untuk menunjang kelancaran dan keselamatan penggunaan sarana angkutan dalam penyelenggaraan angkutan.

B. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengiriman Barang

1. Pengertian Tanggung jawab

Istilah tanggungjawab dapat mempunyai dua arti. Istilah yang pertama: mempunyai arti tanggung jawab untuk pelaksanaan suatu tugas atas suatu benda atau seseorang, sedangkan istilah yang kedua : menunjukkan tanggung jawab untuk mengganti suatu kerugian yang diderita suatu pihak lain karena tindakan suatu pihak lain, karena kelalaian pihak lain, karena suatu perbuatan melanggar hukum atau karena sesuatu yang menjadi milik atau dibawah penguasaan pihak lain.¹⁷

Tanggung Jawab Pengangkut menurut undang-undang No. 14 tahun 1992 diatur didalam pasal 44, 45, dan 46. Untuk lebih jelas mengenai isi pasal 44, 45, dan pasal 46 Undang-Undang No.14 Tahun 1992 akan diuraikan sebagai berikut.¹⁸

¹⁷ E.Seherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan : Himpunan Makalah 1961-1995*,Mandar Maju ,2000,hal.231

¹⁸ UU No. 14 tahun 1992, Op. Cit, 15 -16

Pasal 44 Undang-undang No.14 Tahun 1992 berisi : Pengusaha angkutan umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan atau / pengirim barang, jika terjadi pembatalan pemberangkatan kendaraan umum. Pasal 45 Undang-undang No.14 tahun 1992 berisi :

1. Pengusaha angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga, karena kelalaiannya dalam melaksanakan peklayanan angkutan.
2. Besarnya ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim, barang atau pihak ketiga.
3. Tanggung jawab pengusaha angkutan umum terhadap penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai ditempat tujuan pengangkutan yang telah disepakati.
4. Tanggung jawab pengusaha angkutan umum terhadap pemilik barang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim dan /atau penerima barang.

Pasal 46 Undang-undang No.14 tahun 1992, berisi :

Pengusaha angkutan umum wajib mengasuransikan tanggungjawabnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 45 ayat (1).

Sedang Kewajiban pengangkut ialah menyelenggarakan pengangkutan barang mulai dari tempat pemuatan sampai tempat tujuan dengan selamat . Bila penyelenggaraan pengangkutan tidak selamat, akan terjadi dua hal, yaitu barangnya sampai di tempat tujuan tidak ada (musnah) atau ada, tetapi rusak, sebagian atau seluruhnya. Barang tidak ada, mungkin disebabkan karena terbakar, dicuri orang dan lain-lain. Barang rusak sebagian atau seluruhnya meskipun barangnya ada, tetapi tidak dapat dipergunakan sebagaimana mestinya. Kalau barang muatan tidak ada atau ada, tetapi rusak , menjadi tanggung jawab pengangkut, artinya pengangkut harus membayar ganti rugi terhadap barang yang musnah atau rusak tersebut, kecuali kalau kerugian itu timbul dari 4 macam sebab sebagai berikut, yaitu :

- a. keadaan memaksa
- b. cacat pada barang itu sendiri
- c. kesalahan atau kelalaian si pengirim atau si ekspediter (pasal 91 KUHD)
- d. Keterlambatan datangnya barang di tempat tujuan, yang disebabkan karena keadaan memaksa (pasal 92 KUHD); dalam hal ini barang tidak rusak atau musnah.

Tanggung jawab disini dalam bentuk perikatan yang mewajibkan penanggung jawab untuk mengganti kerugian kepada pihak ketiga,

bila terjadi kerugian yang disebabkan karena sebab-sebab yang menjadi tanggung jawab pengangkut.¹⁹

2. Prinsip –Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut

Dalam ilmu hukum, khususnya hukum pengangkutan setidak-tidaknya dikenal adanya 3 (tiga) prinsip tanggung jawab, yaitu :²⁰

1. Prinsip Tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (*Fault liability, Liability based on fault*)

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan yang berlaku di Indonesia dituangkan dalam pasal 1365 KUHPerdara, yaitu :

“Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.”

Pasal 1365 diatas sesungguhnya tidak merumuskan arti perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*), tetapi hanya mengemukakan unsur-unsur yang harus dipenuhi agar suatu perbuatan dapat dikualifikasikan sebagai perbuatan maelawan hukum menurut pasal 1365 itu. Unsur-unsur tersebut adalah sebagai berikut :

1. adanya perbuatan melawan hukum dari tergugat
2. perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya
3. adanya kerugian yang diderita penggugat sebagai akibat kesalahan.

¹⁹ H.M.N.Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang 3*, Djambatan, jakarta, 1987,hal.36

²⁰ Pusat Studi Fakultas Hukum, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*, UII,Jogjakarta, 1999,hal.201

Dalam penerapan ketentuan pasal 1365KUHPerdata itu, memberikan kepada penggugat (pihak yang dirugikan) untuk membuktikan, bahwa kerugian yang ia deritanya itu merupakan akibat dari perbuatan tergugat.

Didalam hukum pengangkutan di Indonesia, prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan juga di tetapkan dalam moda angkutan kereta api yang diatur melalui Undang-undang Nomor 13 tahun 1992 tentang Perkeretapian. Hal tersebut dapat disimpulkan dari ketentuan Pasal 28 ayat 1 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992, yakni badan penyelenggara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa dan atau pihak ketiga yang timbul dari penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api.

Apabila pihak pengguna jasa angkutan (penumpang dan pengirim / penerima barang) atau pihak ketiga yang menderita kerugian dalam pengangkutan tersebut dan akan menuntut badan penyelenggara (pengangkut), maka ia harus membuktikan kesalahan pengangkut. Ketentuan tersebut terdapat didalam pasal 28 ayat 2 undang-undang nomor 13 tahun 1992 yang menyatakan bahwa tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 diberikan dengan ketentuan :

- a. Sumber kerugian berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan adanya kelalaian petugas atau pihak lain yang dipekerjakan oleh pengangkut.

b. Besarnya ganti rugi dibatasi maximum asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggara (pengangkut) dalam penyelenggaranya.

2. Prinsip Tanggung jawab berdasarkan praduga

Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (presumption of liability), pengangkut dianggap bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul. Akan tetapi pengangkut dapat membebaskan tanggung jawabnya, apabila ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah.

Dengan adanya pembalikan beban pembuktian tersebut, maka prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga ini diiringi dengan adanya ketentuan pembatasan tanggung jawab. Tanggung jawab pengangkut untuk memberikan santunan dibatasi hingga limit tertentu.

3. Prinsip Tanggung jawab mutlak

Didalam prinsip tanggung jawab mutlak (strict liability atau absolute liability) pengangkut selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Didalam prinsip tanggung jawab mutlak ini memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan.

3. Hak dan Kewajiban Pengangkut

Pengusaha angkutan wajib mengangkut orang dan atau barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan atau dilakukannya pembayaran biaya angkutan oleh pengirim barang dan atau penumpang. Hal ini disebabkan agar perusahaan pengangkutan umum tersebut tidak melakukan pembedaan

perlakuan terhadap pengguna jasa angkutan itu telah memenuhi persyaratan sesuai perjanjian yang telah disepakati dan pengangkut tidak berbuat sewenang-wenang serta menjamin keselamatan orang dan atau barang hingga tujuan nanti .

Dalam perjanjian pengangkutan darat, kewajiban pokok adalah sebagai berikut:²¹

1. Menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari tempat pemuatan sampai di tempat tujuan dengan selamat
2. Merawat, menjaga, memelihara barang dan penumpang yang diangkut sebaik-baiknya
3. Menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan lengkap, utuh, tidak rusak dan tidak terlambat
4. Melepaskan dan menurunkan penumpang di tempat tujuan atau pemberhentian sebaik-baiknya

Selain itu pada pengangkutan darat terutama pengangkutan barang pada umumnya, pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang ditimbulkan karena :

1. keadaan memaksa
2. cacat pada barang itu sendiri
3. kelalaian pengirim

²¹ R.Soekardono, Op.cit., hal.29

4. Keterlambatan tibanya barang ditempat tujuan karena keadaan memaksa tetapi barang tidak rusak

Sedangkan didalam pengangkutan penumpang dengan kendaraan bermotor, dapat dirumuskan syarat-syarat perjanjian secara tertulis pada dokumen pengangkutan yang diterbitkan. Penumpang yang akan menggunakan jasa pengangkutan yang bersangkutan, tinggal menyetujui syarat-syarat yang telah ditulis pada karcis itu. Syarat-syarat perjanjian yang tertulis pada dokumen pengangkutan ini merupakan ketentuan hak dan kewajiban yang telah mereka buat bersama, dan dapat bervariasi antara pengangkut yang satu dengan pengangkut yang lain. Kewajiban dan hak yang pokok berkenaan dengan pemutus atau pembatalan perjanjian, sedangkan kewajiban dan hak yang pelengkap berkenaan dengan ganti rugi.

4. Dasar Hukum Tanggung Jawab Pengangkut

Berkaitan dengan dasar hukum tanggung jawab pengangkut, bahwa didalam KUH Perdata Pasal 1236 dan Pasal 1246 KUH Perdata menentukan, pengangkut wajib memberi ganti rugi atas biaya kerugian yang diderita dan bunga yang layak diterimanya. Bila (dia) tidak dapat menyerahkan atau tidak dapat merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang-barang muatan (Pasal 1236 KUH Perdata).

Sedang Pasal 1246 KUH Perdata menentukan, biaya kerugian dan bunga itu pada umumnya terdiri atas kerugian yang telah dideritanya dan laba

Yang sedianya akan diterimanya. Kerugian yang harus diganti ialah misalnya : harga pembelian barang, biaya pengiriman barang dan laba yang layak diterimanya.

Tanggung jawab Pengangkut dalam Pasal 1236 dan Pasal 1246 diatas dibatasi oleh Pasal 1247 KUH Perdata dan Pasal 1248 KUH Perdata, yaitu yang berhubungan dengan :

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

Meskipun pengangkut melakukan penipuan yang merugikan penerima atau pengirim, beban tanggung jawab untuk mengganti kerugian oleh pengangkut terbatas dengan ketentuan-ketentuan tersebut diatas.

5. Dokumen Angkutan Pengiriman Barang

Dalam pengiriman barang dibutuhkan beberapa Dokumen dalam pengangkutan yang disebut *Transportation Documents*. Dibawah ini diberikan beberapa contoh dokumen dalam transportasi .²²

1. Dokumen pengiriman barang

Suatu perusahaan ekspedisi yang melaksanakan pengiriman barang, menggunakan *Shipment Documents* sebagai bukti bagi si penerima barang

²² Abbas Salim ,Op. Cit, hal.36-37

nantinya, bahwa barang-barang tersebut telah diangkut oleh perusahaan ekspedisi.

Perusahaan pengangkutan harus bertanggungjawab untuk mengangkut barang-barang tersebut, sampai ke tempat tujuan.

2. Surat muatan (*Bill of lading*)

Di dalam Bill of lading diadakan kontrak barang-barang yang diangkut, hal mana si pengirim barang akan menyerahkannya kepada si penerima atas dasar perjanjian yang telah dibuat. Adapun tujuan daripada *bill of lading* adalah :

- a. Si Penerima akan menerima barang dalam kondisi baik
- b. Pengangkutan berdasar isi kontrak yang telah dibuat
- c. Semua transaksi dalam pengangkutan dijelaskan dalam perjanjian

Selain dari pada itu dalam transportasi digunakan pula “documen pendukung” yang didalamnya memuat : Kapan barang tersebut tiba di tempat (tanggal dan waktu), si penerima barang dan masalah Claim, bila terjadi kerugian atau kerusakan atas pengiriman barang.

3. Dokumen bagi manajemen

Dalam pengangkutan barang-barang, kita mengenal pula manajemen documen.

Ada beberapa jenis manajemen dokumen yaitu :

a. Kontrak

Dalam kontrak dijelaskan jangka waktu, dan asal / tujuan pengiriman barang.

b. Tarif

Untuk angkutan harus jelas tarif yang dihitung untuk pengangkutan tersebut.

c. Polis Asuransi

Selama dalam perjalanan barang-barang yang diangkut diasuransikan terdiri dari :

- Asuransi biaya pengangkutan
- Asuransi atas kerugian barang
- Asuransi atas kerusakan barang-barang

d. Biaya-biaya

Dalam pengangkutan yang diperhitungkan adalah biaya

e. Franco gudang, artinya si pengirim/si penjual barang hanya bertanggung jawab atas barang sampai masuk ke dalam gudang.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan Limas Sentosa Antar Nusa

Latar belakang berdirinya Perusahaan Limas yaitu berawal dari meningkatnya barang hantaran yang ditangani oleh Perusahaan Kereta api yang dari bulan ke bulan semakin bertambah permintaannya, sehingga menjadikan terganggunya perjalanan Kereta api menjadi terlambat. Keterlambatan tersebut diakibatkan oleh Bongkar muat barang hantaran tersebut. Karena pada waktu itu Kereta api barang dirangkai dengan Kereta api Ekspres Malam (kereta penumpang).

Dengan adanya rangkaian tersebut menjadikan kedatangan Kereta api Ekspres tidak tepat waktu (terlambat). Perusahaan Kereta api pun semakin kewalahan menampung pengiriman barang milik konsumen yang semakin bertambah. Kemudian Perusahaan Kereta api mengambil keputusan untuk memberi kesempatan kepada Pihak Swasta untuk mengelola pengiriman barang hantaran milik konsumen kepada perusahaan –perusahaan Ekspedisi. Lalu bermunculan perusahaan –perusahaan Ekspedisi yang salah satunya adalah Perusahaan Ekspedisi Limas Sentosa Antar Nusa (PT.Limas).

Perusahaan Limas didirikan pada tahun 1995 di Jakarta oleh Bapak Darwin Pasaribu SH, dengan Surat Ijin Menteri Perdagangan Kepala Kantor Departemen Perdagangan Nomor.12290 /09-02/PK/VI/1995. Dan merupakan

Perusahaan Pusat Limas. Sampai saat ini Perusahaan Limas sudah mempunyai Perwakilan atau cabang di kota-kota salah satunya adalah Semarang. Karena adanya keterbatasan waktu dan biaya Penulis, maka melakukan risetnya di Perusahaan Limas Perwakilan Semarang.

Perusahaan Limas mengelola pengiriman barang hantaran ke konsumen / Pemakai jasa. Barang hantaran konsumen meliputi barang-barang elektronik, hasil perkebunan , pertanian dan masih banyak lagi. Adapun yang menjadi Tujuan dari perusahaan Ekspedisi ini adalah sebagai usaha jasa pengangkutan dan atau Pengiriman . Jenis Kegiatan usaha jasanya adalah perdagangan didalam negeri.

Adapun jenis barang /jasa dagangan yang dapat diangkut oleh Perusahaan Limas adalah :

1. alat-alat tehnik /mekanik ,elektronik
2. suku cadang kendaraan bermotor
3. hasil industri, pertanian, perkebunan, perikanan
4. tambang atau kerajinan
5. jasa pengiriman barang

Akan tetapi ada juga barang-barang yang tidak dapat diangkut oleh perusahaan yaitu:

1. barang-barang yang dilarang oleh pemerintah (narkoba dan lainnya)
2. barang-barang yang mudah terbakar

Dalam melakukan kegiatan pengiriman barang dagangan, Perusahaan Limas Semarang menyediakan sebuah Armada untuk menampung semua barang

tersebut dengan menggunakan mobil pick-up terbuka . Tetapi tidak menutup kemungkinan jika terjadi kelonjakan barang Perusahaan limas Semarang menyewa Armada Perusahaan lain untuk pengiriman barang tersebut.

B. Tanggung Jawab PT.Limas Semarang terhadap Pengiriman Barang Hantaran

Tanggung jawab adalah pelaksanaan suatu tugas yang harus dilakukan dengan baik.

Didalam pelaksanaannya terhadap pengiriman barang hantaran, Perusahaan Limas memberikan perlindungan terhadap barang-barang kiriman dari konsumen (konsumen) yaitu dengan menyediakan tempat penyimpanan barang atau gudang dan menutup barang-barang konsumen ketika pengiriman berlangsung.

Tetapi sebelumnya Pengirim (konsumen) harus memberitahukan secara jujur dan terbuka kepada Pengangkut dalam hal ini adalah Perusahaan Limas Semarang, mengenai kondisi barangnya. Agar ketika sampai ditempat tujuan barang tersebut tidak ada kerusakan maupun berkurang. Sehingga menjadikan barang tersebut tetap utuh dan bernilai.

Tanggung jawab PT.Limas Semarang adalah memberikan perlindungan terhadap barang-barang milik konsumen dan mengganti segala kerugian yang

dideritanya akibat dari tindakan suatu pihak lain ataupun karena kelalaian pihak lain.²³

Adapun untuk mengetahui bagaimana Proses Pengiriman Barang hantaran di Perusahaan Limas Semarang yaitu

1. Barang-barang dari Pengirim diterima oleh Perusahaan (pengangkut).
2. Pengirim diharapkan memberitahukan mengenai jumlah barang dan kondisi barang tersebut serta tujuan pengiriman secara jujur.
3. Setelah memberitahukan informasi tersebut, kemudian staff perusahaan akan mencatat nama pengirim, jenis barang dan tujuan untuk file / arsip bagi perusahaan.
4. Staf perusahaan akan memberitahukan kepada pengirim, apakah pengirim dapat mematuhi ketentuan atau persyaratan yang ada di surat pengantar.
5. Kemudian kesemua staff perusahaan menawarkan, apakah pembayaran pengiriman barang akan dilakukan secara lunas, bayar belakang, ataupun bayar tujuan.
6. Jika kesemua sudah dilaksanakan maka pengiriman dapat dilaksanakan dan diharapkan pengangkut agar waspada dan hati-hati terhadap barang-barang milik pengirim, karena bisa jadi mereka pengirim tidak secara jujur memberitahukan kiriman barang-barangnya.

²³ Dharsono, Wawancara Pribadi, Pimpinan Perusahaan Limas Perwakilan Semarang, tanggal 28 Mei 2003.

Di perusahaan Limas Pengiriman barang-barangnya tidak mempunyai atau tidak ada perlindungan hukum barang-barangnya atau perlindungan asuransi.

Hal ini disebabkan karena ada beberapa alasan:

- a. Terbatasnya modal
- b. Penambahan biaya ongkos pengirimannya lebih besar.
- c. Apabila terjadi atau kerusakan barang-barang pengurusanya membutuhkan waktu yang lama.

Perusahaan Limas hanya bertanggung jawab atas :

1. Kerugian yang berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan dengan adanya kelalaian dari pihak lain yan diperkerjakan oleh pengangkut, misalnya apabila kiriman dari barang-barang pengirim itu hilang dan terjadi kerusakan.
2. Maka pihak perusahaan akan mengganti sebesar 10 x dari bea angkut

Perusahaan Limas tidak bertanggung jawab atas :

1. Barang-barang dari pengirim yang mudah rusak dan mudah pecah.
2. Pengirim atau penerima barang yang tidak mengambil barangnya dari tempat waktu yang telah ditetapkan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang ada didalam surat pengantar barang, dan hal itu tidak lagi menjadi tanggung jawab perusahaan.

1. Ketentuan atau Syarat yang harus dipatuhi oleh konsumen

Ketentuan atau syarat yang dimaksud adalah meliputi semua hak dan kewajiban pemakai jasa (konsumen) dalam menggunakan jasa pengiriman ini. Ketentuan tersebut tercantum dalam Surat Pengantar Barang, yaitu .²⁴

1. Barang kiriman diserahkan oleh pengangkut sesuai alamat yang telah tertera.
2. Dalam hal keadaan yang tidak terduga seperti kelambatan, kecelakaan maupun kebakaran kereta api, maka tidak menjadi tanggung jawab pengangkut.
3. Mengenai kiriman – kiriman atau barang – barang yang mudah pecah dan mudah busuk bukan menjadi tanggung jawab pengangkut.
4. Dalam hal kiriman barang yang hilang akan diganti maksimal 10 kali dari bea angkutan, kecuali yang telah diasuransikan melalui Perusahaan Limas.
5. Pengaduan atau claim akan dilayani selambat-lambatnya 24 jam setelah penyerahan, atas dasar berita acara.
6. Barang kiriman yang tidak dinyatakan dalam tempo 3 (tiga) bulan, pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab. Artinya, barang kiriman yang tidak diambil di Perusahaan Limas tersebut dalam jangka waktu 3 bulan, maka Perusahaan Limas atau Pengangkut tidak bertanggung jawab atas barang tersebut.

²⁴ Dharsono, *Wawancara Pribadi*, Pimpinan Perusahaan Limas Semarang, Tgl.28 Mei 2003

7. Apabila Penerima menolak bea angkutan, maka pengirim diwajibkan untuk membayarnya.

Dengan adanya ketentuan atau syarat tersebut diatas hendaknya pemakai jasa atau pengirim atau konsumen diharapkan untuk mematuhi aturan yang telah disebutkan diatas.

Surat Pengantar Barang adalah surat yang diterbitkan oleh Perusahaan Limas, berisi ketentuan- ketentuan yang telah disepakati oleh kedua belah pihak yaitu antara Perusahaan Limas yang bertindak sebagai pengangkut dengan Pengirim (pemakai jasa).

2. Sistem Pembayaran Pengiriman Barang Di PT. Limas Semarang

- 1) Sistem Pembayaran Pengiriman barang di Perusahaan Limas, ada tiga

(3) pilihan :

- a. Bayar dimuka / lunas

Artinya bagii pengiriman yang mengirim barang secara insidentil atau kadangkala dikarenakan biaya pembayaran dengan cara bayar ditempat pengiriman barang / dimuka / lunas

- b. Bayar Belakang

Artinya apabila si pengirim sudah kesekian kalinya melakukan pengiriman barang atau sevcara rutinitas mengirim barang melalui perusahaan Limas, maka sistem ini yang digunakan oleh badan hukum atau pabrik yang telah menjadi konsumen perusahaan Limas tetap.

c. Bayar Tujuan

Artinya bagi pengirim ataupun badan hukum (pabrik) sebagai konsumen yang sudah sekian kali melakukan pengiriman barang maka sistem pembayaran dapat dibebankan atau dikenakan kepada pihak penerima.

2) Perhitungan Biaya Angkutan Pengiriman Barang

Setelah mengetahui bagaimana sistem atau cara pembayaran pengiriman barang di perusahaan Limas, ada kalanya mengetahui bagaimana pula perhitungan biaya angkutan. Biaya angkutan meliputi dua unsur, yaitu:

- a. Kontra prestasi penyelenggaraan angkutan
- b. Biaya pemeliharaan yang terdiri dari biaya makan, minum dan pelayanan selama pengangkutan / pengiriman berlangsung.

Perhitungan biaya angkutan pengiriman barang di perusahaan Limas ditentukan oleh beberapa hal berikut:

- a. Jarak angkutan, yaitu jauh dekatnya pengiriman menentukan tarif biaya angkutan.
- b. Waktu angkutan, yaitu cepat atau lambat menentukan besar dan kecilnya, tarif bea angkutan.
- c. Sifat muatan yaitu berbahaya, mudah rusak, mudah pecah, mudah terbakar, mudah meledak akan menentukan pula besarnya tarif biaya angkutan.

C. Hambatan atau Kendala Saat Pengiriman Barang dan Upaya Penyelesaiannya

1) Hambatan atau kendala saat pengiriman barang

Berdasarkan observasi di Perusahaan Limas Semarang, ternyata masih sering terjadi keterlambatan kiriman barang kepada konsumen . Hal tersebut terjadi karena ada berbagai alasan teknis, misalnya : Kepadatan arus lalu lintas di jalan raya, kerusakan mobil armada pengiriman barang di tempat tertentu / jalan raya, jarak dan waktu angkutan sehingga menyebabkan terjadinya kelambatan pengiriman barang ke konsumen atau penerima.

2) Upaya Penyelesaian

Untuk mengatasi hambatan pada saat terjadinya kelambatan pengiriman barang, maka upaya yang ditempuh atau diambil oleh Perusahaan adalah pemberitahuan keadaan yang sebenarnya secara jujur kepada konsumen tentang adanya keterlambatan kedatangan barang.

Hal ini sangat penting karena dalam rangka penumbuhan kepercayaan dan peningkatan mutu pelayanan kepada konsumen.

Dengan adanya pemberitahuan yang sebenarnya dari pihak perusahaan diharapkan konsumen tidak mengalami kekecewaan.

BAB IV

PENUTUP

Dalam bab yang terakhir ini Penulis dapat mengambil kesimpulan yang merupakan jawaban secara keseluruhan dan penulis juga akan memberikan berbagai saran yang diharapkan akan menjadi pertimbangan lebih lanjut. Adapun kesimpulan yang dapat ditarik adalah sebagai berikut :

A. Kesimpulan

1. Bahwa didalam prakteknya Perusahaan Limas Semarang sebagai pengangkut bertanggung jawab untuk melaksanakan kegiatan pengiriman barang atau terhadap penyelenggaraan pengiriman barang. Tanggung jawab tersebut meliputi penyediaan tempat penyimpanan barang (gudang), merawat, menjaga, dan memelihara barang yang diangkut dengan sebaik-baiknya serta menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan lengkap, utuh, dan tidak rusak.
2. Kendala-kendala yang dihadapi Perusahaan Limas Semarang selama pengiriman barang, yaitu adanya keterlambatan kiriman. Hal ini disebabkan karena faktor jarak dan waktu kirim barang antara konsumen yang satu dengan konsumen yang lain yang berbeda-beda. Untuk mengatasi hal tersebut upaya yang dilakukan oleh Perusahaan Limas Semarang adalah dengan adanya pemberitahuan mengenai keadaan yang sebenarnya secara jujur kepada konsumen mengenai keterlambatan pengiriman barang

B. Saran-saran

Dari beberapa kesimpulan yang telah penulis kemukakan diatas, penulis menyadari keterbatasan pengetahuan dan pengalaman yang penulis miliki, namun demikian dalam kesempatan ini penulis berkeinginan memberikan saran-saran dengan harapan dapat bermanfaat. Adapun saran-saran tersebut sebagai berikut:

1. Supaya tidak terjadi kelambatan pengiriman barang hendaknya Perusahaan Limas Semarang menambah armadanya, agar kiriman barang cepat sampai ke tujuan.
2. Agar Pengiriman barang menjadi lancar tanpa ada halangan hendaknya, Pengirim / konsumen bersikap jujur memberitahukan mengenai jenis dan kondisi barangnya.



DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, 1993, **Manajemen Transportasi**, Raja Grafindo Perkas, Jakarta.
- Abdulkadir Muhammad, 1990, **Hukum Perikatan**, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Bambang Wiryawan, 1992, **Kewiraan Buku Pegangan Mahasiswa**, Universitas Diponegoro, Semarang.
- E. Suherman, 2000, **Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan; Himpunan Makalah, 1961 – 1995**, Mandar Maju, Bandung.
- H.M.N, Purwosutjipto, 1987, **Pengertian Pokok hukum Dagang III**, Djambatan, Jakarta.
- M.D. Soetisno, 1985, **Manajemen Pengangkutan**, Penerbit Alumni Bandung.
- Moch. Tarudin Siregar, 1981, **Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Perusahaan**, LP Ekonomi UI, Jakarta.
- Ronny Hanitjo Soemitro, 1990, **Metode Penelitian dan Jurimetri**, Ghalia Indonesia, Semarang.
- R. Soekardono, 1981, **Hukum Dagang Indonesia Jilid II**, CV. Rajawali, Jakarta.
- R.Subekti dan R. Tjitrosudibyo, 1985, **Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan**, PT. Pradnya Paramita, Jakarta.
- R.Subekti dan R.Tjitrosudibyo, 1999, **Kitab Undang-Undang Hukum Perdata**, PT.Pradnya Paramita, Jakarta.
- Sri Redjeki Hartono, 1980, **Pengangkutan dan Pengangkutan Darat**, FH Undip, Semarang.
- Undang-Undang Lalulintas No. 14 tahun 1992 tentang **Lalulintas dan Angkutan Jalan**.
- Wawancara dengan Pimpinan Perusahaan Limas Sentosa Antar Nusa Perwakilan, Semarang



PEMERINTAH PROPINSI JAWA TENGAH
BADAN KESATUAN BANGSA DAN PERLINDUNGAN MASYARAKAT
Jl. A. Yani No. 160 Telp. 8313122, 8414205
SEMARANG

Semarang, 21 Mei 2003.

Kepada

Yth. DIREKTUR PT. LIMAS SEMARANG.

DI :

SEMARANG.

Nomor : 070/1699 /V/003.
Sifat :
Lampiran :
Perihal : Surat Rekomendasi

Menunjuk surat dari : UNISSULA Semarang.
Tanggal : 19 Mei 2003.
Nomor : 1229/B 1/SA H/V/2003.

Bersama ini diberitahukan bahwa :

Nama : DWI NURCAHYANTI.
Alamat : Jl. Tlogo Mukti Timur - Sng.
Pekerjaan : Mahasiswa.
Kebangsaan : Indonesia.

Bermaksud mengadakan penelitian dengan judul "

"PELAKSANAAN PERTANGGUNG JAWABAN PT. LIMAS SEMARANG SEBAGAI PENGANGKUT
TERHADAP PENGIRIMAN BARANG HANTARAN"

Penanggung Jawab : ARYANI S, SH.
Peserta : -
Lokasi : Kota Semarang
Waktu : 23 Mei s/d 23 Juni 2003

PT. LIMAS (Ekspedisi Kereta Api)

Jakarta, Surabaya, Jogja, Solo
Perwakilan Semarang 3544708

Semarang,

SURAT KETERANGAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Dharsono
Jabatan : Pimpinan PT. LIMAS
Perwakilan Semarang
Alamat : Jl. Imam Bonjol No.115 Semarang

Dengan ini menerangkan bahwa tersebut di bawah ini :

Nama : Dwi Nurcahyanti
Universitas : Universitas Islam Sultan Agung Semarang
Fakultas : Hukum
Jurusan : Hukum perdata
N.I.M : 03.99.4890

Telah mengadakan penelitian lapangan dengan baik dalam rangka pembuatan Skripsi, laporan Akhir mengenai: **“ PELAKSANAAN PERTANGGUNG JAWABAN PT. LIMAS SEMARANG SEBAGAI PENGANGKUT TERHADAP PENGIRIMAN BARANG HANTARAN “**.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 28 Mei 2003

... Hormat kami,



(Dharsono)
Pimpinan



P.T.LIMASSENTOSAANTARNUSA
KIRIMAN HANTARAN KERETA API EXPRESS

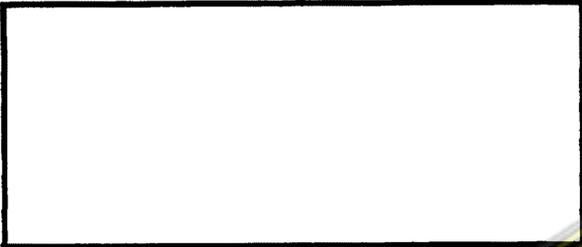
No. 000602

SURATPENGANTARBARANG

Smg.

OPERASIONAL : STASIUN JAKARTA KOTA (BEOS)

Jakarta : Jl. Kampung bandan No. 1 / Pintu 1 Surabaya : Jl. Cepu Gudang Perumda
 Tlp. 6914417, 6919652, 6919653, Fax. 5914417 Pintu No. 3 Ps. Turi Tlp. 5451893
 Bandung : Stasiun KA Bandung Semarang : Jl. Stasiun Semarang Tawang
 Tlp. 600479 Tlp. 544708



JAKARTA ST. KOTA / GAMBIR
 CIREBON ST. CIREBON
 PURWOKERTO ST. PURWOKERTO
 SEMARANG ST. SEMARANG
 JOGJAKARTA ST. JOGJA
 SOLO ST. BALAPAN
 MADIUN ST. MADIUN
 KERTOSONO ST. KERTOSONO
 SURABAYA ST. PASAR TURI
 BANDUNG ST. BANDUNG

Banyaknya Colli	Pembungkus	Isi dan jenis menurut pengakuan	Berat	Bea Angkutan	Keterangan
		ISI TIDAK DIPERIKSA Premi Asuransi			

TERBILANG

DITERIMA DALAM KEADAAN BAIK/ LENGKAP PENGIRIM KANTOR PENGANGKUT

(.....) (.....) (.....)
 Penerima

PT. LIMAS SENTOSA ANTAR NUSA

KETENTUAN:

- Barang kiriman diserahkan oleh pengangkut sesuai alamat yang tertera
- Dalam hal force majeure seperti, kecelakaan, keterlambatan, kebakaran kereta api, tidak menjadi tanggung jawab pengangkut
- Kiriman-kiriman yang mudah pecah dan mudah busuk bukan menjadi tanggung jawab pengangkut
- Kiriman yang hilang diganti maksimal 10 kali biaya angkut, kecuali yang diasuransikan melalui kami
- Klaim dilayani selambat-lambatnya 24 jam setelah penyerahan atas, dasar berita acara
- Kiriman yang tidak dinyatakan dalam tempo 3 bulan, pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab.
- Apabila penerima menolak biaya angkutan, maka pengirim diwajibkan untuk membayarnya.
- Dengan penerimaan surat ini, pengirim menyetujui ketentuan 1s.d 7 diatas.