

**TINJAUAN YURIDIS TENTANG TANGGUNG JAWAB
PT. KERETA API (PERSERO) TERHADAP KERUSAKAN
DAN KEHILANGAN BARANG KIRIMAN
(Study Kasus Di Stasiun Poncol Semarang)**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Tugas dan Melengkapi
Syarat Guna Menyelesaikan Pendidikan Jenjang
Program Strata I (Satu) Ilmu Hukum



Diajukan oleh :

Nama : Erfi Masyitoh
NIM : 03.200.5271

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2004**

LEMBAR PENGESAHAN

TINJAUAN YURIDIS TENTANG TANGGUNG JAWAB
PT. KERETA API (PERSERO) TERHADAP KERUSAKAN DAN
KEHILANGAN BARANG KIRIMAN
(Studi Kasus di Stasiun Poncol Semarang)

Disetujui dan disahkan oleh :

Dekan Fakultas Hukum

Dosen Pembimbing



(Gunarto, SH. SE. Akt. M.Hum)

(Aryani Witasari, SH. M.Hum)

**TINJAUAN YURIDIS TENTANG TANGGUNG JAWAB
PT. KERETA API (PERSERO) TERHADAP KERUSAKAN DAN
KEHILANGAN BARANG KIRIMAN
(Studi Kasus di Stasiun Poncol Semarang)**

Nama Penyusun : Erfi Masyitoh
NIM/NIRM : 03.200.5271
Dosen Pembimbing : Aryani Witasari, SH. M.Hum

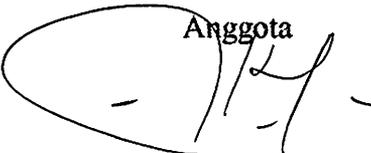
Telah diuji dan dipertahankan di depan Tim Penguji dan dinyatakan lulus pada
Hari Kamis, 16 September 2004

Semarang, 4 Oktober 2004

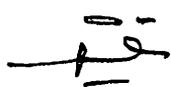
Ketua Tim Penguji


(Sukarmi, SH. M.Hum)

Anggota


(Aryani Witasari, SH. M.Hum)

Anggota


(Amin Purnawan. SH.CN.M.Hum)

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“ Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan, Maka apabila kamu telah selesai dari sesuatu urusan kerjakanlah dengan sungguh-sungguh urusan yang lain. Dan kepada Allah hendaknya Kamu berharap.

(Qs. Alam Nasyroh : 6 – 8)

“ Saya tidur bermimpi bahwa hidup adalah keindahan, saya berharap bangun dan menentukan bahwa hidup adalah kewajiban.”



Kupersembahkan untuk :

1. Eyang & Ibu, Bapak tercinta
2. Adik-adikku tersayang
3. Teman-temanku yang termanis

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah melimpahkan Rahmat dan Karunianya, sehingga penulis diberi kesempatan dan kemampuan untuk menyelesaikan Skripsi yang berjudul :

“ TINJAUAN YURIDIS TENTANG TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API (PERSERO) TERHADAP KERUSAKAN DAN KEHILANGAN BARANG KIRIMAN (STUDY KASUS DI STASIUN PONCOL SEMARANG).

Skripsi ini dibuat selain sebagai tugas dalam menempuh gelar kesarjanaan pada Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang, juga karena penulis terdorong untuk lebih memahami tentang segala hal yang berkaitan dengan masalah-masalah yang ada dalam pengangkutan barang dengan Kereta Api.

Penulis menyadari bahwa sekalipun telah berusaha dengan segala usaha, namun mengingat keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang penulis miliki, maka skripsi ini masih jauh dari sempurna. Disamping itu penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini telah mendapatkan bimbingan dan bantuan serta dorongan dari berbagai pihak, untuk itu diperkenankan penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Gunarto, SH, SE.Akt, M.Hum, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Ibu Aryani Witasari, SH, M.Hum selaku Dosen Pembimbing yang banyak meluangkan waktu serta kesabaran yang tulus dalam memberikan bimbingan

dan petunjuk-petunjuk, serta saran-saran sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan.

3. Bapak dan Ibu staff pengajar pada Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah memberikan bekal pengetahuan kepada penulis dalam penyusunan skripsi.
4. Bapak Sujarwo, selaku pembimbing lapangan di PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO)
5. Bapak Windu Budiarto, selaku pembimbing lapangan di PT. Herona Ekspres.
6. Kedua orang tua serta adikku yang telah memberikan doa dan dukungan baik moril maupun materiil untuk menyelesaikan skripsi ini.
7. Teman-teman di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang angkatan 2000; Endah, Anti, Ima, Erna, Eva, Sari, Fety, Novi, Tita, terima kasih atas dukungannya.
8. Jooned terima kasih atas dukungannya.
9. Dan semua pihak yang terus membantu menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu.

Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Semarang, September 2004

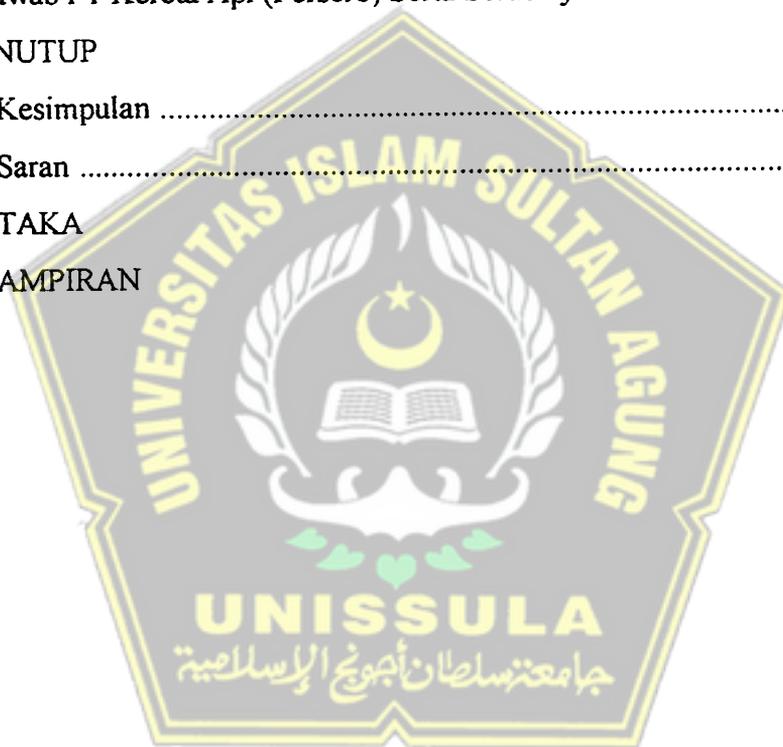
Penulis

(Erfi Masyitoh

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Alasan Pemilihan Judul	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	7
D. Metode Penelitian	8
E. Sistematika Penulisan	10
BAB II TUJUAN PUSTAKA	
A. Pengangkutan Darat Pada Umumnya.....	12
1. Pengertian Pengangkutan Darat.....	12
2. Macam-Macam Pengangkutan Darat	15
3. Pengaturan Hukum Pengangkutan Darat	17
4. Pihak-pihak yang Terkait dalam Perjanjian Pengangkutan	21
B. Tanggung Jawab Para Pihak	25
1. Tanggung Jawab Pengangkut	25
2. Tanggung Jawab Pengirim	29
3. Pengaturan Mengenai Tanggung Jawab Para Pihak	30
4. Prinsip-prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan	31
5. Ganti Rugi	32

BAB III	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A.	Gambaran Umum PT Kereta Api	36
B.	Tanggung Jawan Apabila Terjadi Kerusakan dan Kehilangan Barang Kiriman	42
C.	Prosedur Pemberian Ganti Kerugian oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero)	54
D.	Hambatan-hambatan yang timbul sehubungan tanggung jawab PT Kereta Api (Persero) Serta Solusinya	55
BAB IV	PENUTUP	
A.	Kesimpulan	59
B.	Saran	60
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN-LAMPIRAN		



BAB I

PENDAHULUAN

A. Alasan Pemilihan Judul

Pentingnya transportasi tercermin dari semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi barang dari dan seluruh pelosok tanah air atau bahkan dari dan keluar negeri. Transportasi juga sangat berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang dan dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya. Menyadari peranan transportasi pengangkutan yang 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 barang yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayaran yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar dan harga yang terjangkau oleh masyarakat.¹⁾

Soal pengangkutan adalah sangat penting bagi perdagangan. Suatu perjanjian pengangkutan, ialah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya. Menurut undang-undang, seorang pengangkut hanya menyanggupi untuk melaksanakan

¹⁾ Penjelasan Atas UU RI Tahun 1992 *tentang Lalu Lintas dan Pengangkutan Jalan*, (Himpunan Peraturan PerUndang-Undangan tahun 1992), halaman 25.

pengangkutan saja. Jadi, tidak perlu ia sendiri mengusahakan sebuah alat pengangkutan, meskipun pada umumnya ia sendiri yang mengusahakannya. Selanjutnya menurut undang-undang ada perbedaan antara seorang pengangkut dengan seorang ekspediter, yang hanya memberikan jasa-jasanya dalam saat pengiriman barang saja. Pada hekekatnya mereka hanya merupakan perantara antara orang yang hendak mengirimkan barang dengan orang yang akan mengangkutnya.²⁾

Salah satu alat transportasi tersebut adalah kereta api. Alat transportasi ini merupakan angkutan yang umum, murah, cepat, dan aman. Dan Kereta Api juga alat transportasi yang bisa mengangkut penumpang dan barang yang berkapasitas lebih banyak dari pada kendaraan bermotor. Dalam pengangkutan barang dengan menggunakan kereta api sebagai alat angkutnya, biasanya kegiatan pelayanannya dimulai dari gudang barang atau stasiun pengiriman. Di dalam pelaksanaannya jasa pengangkutan berupa barang PT. Kereta Api (Persero) berkewajiban untuk menghindari terjadinya kerusakan dan kehilangan barang yang diangkutnya, agar sampai ditempat.

Ketentuan pasal 1 UU No. 13 tahun 1992 tentang perkeretaapian tidak menyatakan secara tegas mengenai pengertian pengangkutan, namun hanya menjelaskan pengertian perkeretaapian sebagai berikut : perkeretaapian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana prasarana dan fasilitas penunjang

²⁾ Prof. Subekti, S.H., *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, (PT INTERMASA, Jakarta, 1985), halaman 221.

kereta api untuk penyelenggaraan angkutan kereta api yang disusun dalam suatu sistem.³⁾

Dalam perjanjian pengangkutan itu pihak pengangkut dapat dikatakan sudah mengakui menerima barang-barang dan menyanggupi untuk membawanya ke tempat yang telah ditunjuk dan menyerahkannya kepada orang yang dialamatkan. Kewajiban menyerahkan suatu barang berdasarkan suatu perikatan sebagaimana dimaksudkan oleh pasal 1235 BW, dalam perikatan mana termaktub kewajiban untuk menyimpan dan memelihara barang tersebut sebagai seorang bapak rumah yang baik sampai pada saat penyerahan. Apabila si pengangkut melalaikan kewajibannya, maka pada umumnya akan berlaku peraturan-peraturan yang untuk itu telah ditetapkan dalam buku III dari Kitab Undang-undang hukum Perdata pula, yaitu dalam Pasal 1243 yang berisi : penggantian biaya rugi dan bunga karena tak terpenuhinya suatu perikatan barulah mulai diwajibkan, apabila di berutang setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya tetap melalaikannya atau jika sesuatu yang harus diberikan atau di buat dalam tenggang waktu yang dilampaukannya.⁴⁾

Pengangkutan barang dengan kereta api biasanya dimulai dengan mengadakan perjanjian pengangkutan antara pengirim dengan pengangkut. Pengangkut harus berupaya untuk menghindari, mencegah, dan mengurangi

³⁾ Ketentuan Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang No. 13 Tahun 1992 *Tentang Perkeretapian*, (Himpunan Peraturan PerUndang-Undangan Tahun 1992), halaman 42.

⁴⁾ Prof. Subeki, S.H., *Aneka Perjanjian*, (PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995), halaman 70.

terjadinya kerugian selama berlangsungnya pengangkutan barang sesuai dengan kewajiban sebagai pengangkutan yaitu menyelenggarakan pengangkutan barang atau suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

Mengenai ganti kerugian diatur dalam UU No. 13 tahun 1992 Pasal 28 yang berbunyi :

1. Badan penyelenggara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa dan/atau pihak ketiga yang timbul dari penyelenggara pelayanan angkutan kereta api.
2. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diberikan dengan ketentuan :
 - a. Sumber kerugian berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan dengan adanya kelalaian petugas atau pihak lain yang di pekerjakan oleh badan penyelenggara.
 - b. Besarnya ganti rugi dibatasi sejumlah maksimum asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggara dalam hal penyelenggaraan kegiatannya.

Dalam penyelenggaraan pengangkutan ada berapa hal yang bukan tanggung jawab pengangkut, artinya apabila timbul kerugian, pengangkut bebas dari pembaaran ganti rugi. Beberapa hal itu adalah :

1. Keadaan memaksa (*overmatch*).
2. Cacat pada barang atau penumpang itu sendiri.
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim atau penumpang.

Ketiga hal ini diakui baik dalam UU maupun dalam Doktrin Ilmu Hukum, diluar ketiga hal tersebut pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang diakibatkannya.

Adapun mengenai tanggung jawab pengangkutan ini diatur dalam pasal 468 Ayat (2) KUHD, yang isinya adalah sebagai berikut :

1. Pengangkut wajib mengganti kerugian pengirim, apabila barang yang diangkutnya tidak dapat diserahkan atau rusak.
2. Tetapi pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian pengiriman bila tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan karena :
 - a. Suatu mala petaka yang tidak dapat dihindarkan terjadinya.
 - b. Sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri
 - c. Suatu kelalaian atau kesalahan si pengirim sendiri.
3. Pasal 468 Ayat (3) KUHD menetapkan bahwa pengangkut juga bertanggung jawab terhadap :
 - a. Segala perbuatan mereka yang dipekerjakannya bagi kepentingan pengangkutan itu.
 - b. Segala barang (alat-alat yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan itu.⁵⁾

Tanggung jawab disini dalam bentuk perikatan yang mewajibkan pengangkutan bertanggung jawab untuk menggantikan kerugian yang disebabkan

⁵⁾ HMN Purwosutjipto, S.H., *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayanan Laut, dan Perairan Djembatan, 1993)*, halaman 189-196.

karena faktor-faktor yang terjadi sesuai dengan yang telah disebutkan dalam undang-undang peraturan pelaksanaannya.

Dalam hal pemerataan kemakmuran antar daerah di Indonesia peranan angkutan barang dengan kereta api sangat diperlukan. Oleh karena itu, sarana angkutan itu perlu ditingkatkan peranan dalam fungsinya sebagai angkutan yang umum, murah, cepat, dan aman.

Dengan adanya masalah-masalah diatas telah penulis kemukakan dan juga ingin mengetahui lebih jauh tentang beberapa masalah yang timbul dengan adanya sistem pengangkutan barang dengan menggunakan kereta api, maka penulis memilih judul yang dibawah ini sebagai judul skripsi, yaitu : **“Tinjauan Yuridis Tentang Tanggung Jawab PT. Kereta Api (Persero) terhadap Kerusakan dan Kehilangan Barang Kiriman (Studi Kasus di Stasiun Poncol Wilayah Semarang).**

B. Rumusan Masalah

Seperti telah diuraikan diatas masalah tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) terhadap kerusakan dan kehilangan barang kiriman, maka disini penulis membatasi masalah itu khususnya di Kota Semarang, dari masalah pokok itu maka penulis merumuskan berbagai permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) sebagai pihak pengangkut terhadap kerusakan dan kehilangan barang kiriman?

2. Bagaimana prosedur dalam memberikan pelayanan yang memuaskan kepada masyarakat dalam hal penggantian kerugian atas kerusakan dan kehilangan barang kiriman oleh PT. Kereta Api (Persero)?
3. Hambatan-hambatan apa sajakah yang timbul sehubungan tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) dengan pengangkutan barang dengan kereta api serta solusinya?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Dalam penulisan Skripsi ini, tujuan-tujuan pokok yang ingin dicapai adalah :

1. Untuk mengetahui tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) apabila terjadi kerugian yang timbul karena kerusakan dan kehilangan barang kiriman.
2. Untuk mengetahui secara jelas tentang prosedur dalam memberikan pelayanan yang memuaskan kepada masyarakat dalam hal penggantian kerugian atas kerusakan dan kehilangan barang kiriman oleh PT. Kereta Api (Persero).
3. Untuk mengetahui hambatan-hambatan apa sajakah yang timbul sehubungan tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) dengan adanya pengangkutan barang dengan kereta api serta solusinya.

Kegunaan penelitian

1. Dapat memberikan gambaran dan juga tambahan pengetahuan tentang berbagai masalah dalam pengangkutan barang dengan kereta api.

2. Agar mengetahui tanggung jawab PT. Kereta Api secara jelas mengenai prosedur dan hambatan-hambatan dalam pengangkutan barang.
3. Diharapkan hasil penelitian ini merupakan sumbangan atau kontribusi pemikiran untuk memperluas dan mengembangkan ilmu pengetahuan yang dalam hal ini adalah ilmu pengetahuan Hukum Dagang.

D. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis sosiologi, yaitu penelitian yang mencari, menafsirkan, dan membuat kesimpulan yang berdasarkan kenyataan atau fenomena yang terjadi dalam masyarakat.⁶⁾

2. Spesifikasi Penelitian

Dalam menyusun karya tulis ilmiah, spesifikasi penelitian yang dipakai ialah penelitian yang bersifat deskriptif analitis. Penelitian semacam ini bertujuan untuk menggambarkan realitas atau kenyataan-kenyataan yang ada dan kemudian dilakukan penganalisaan terhadap kenyataan tersebut guna pemecahan masalah.

⁶⁾ Rony Hanitjo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Juru Meteri*, (Jakarta, Ghalia Indonesia, 1990), halaman 30.

3. Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang obyektif dalam penelitian ini maka didalam pengumpulan data-data untuk membahas permasalahan, penulis mempergunakan dua sumber data, yaitu :

- a. Data Primer : dilakukan dengan wawancara yaitu dengan mempersiapkan terlebih dahulu pernyataan-pernyataan sebagai pedoman dalam penyusunan laporan, namun masih dimungkinkan adanya variasi pertanyaan yang disesuaikan dengan situasi dalam pelaksanaan wawancara tersebut.
- b. Data Sekunder : dilakukan dengan penelitian kepustakaan guna mendapatkan landasan teoritis berupa pendapatan-pendapatan para ahli dan pihak lain yang berwenang dan juga untuk memperoleh informasi-informasi dalam bentuk format maupun data naskah resmi yang ada.⁷⁾

4. Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan metode penelitian *purposive non random sampling*, yaitu penarikan sampel

⁷⁾ *Ibid.*, halaman 57.

dengan cara mengambil subyek yang didasarkan pada tujuan tertentu, yaitu subyek yang diambil sampel harus merupakan subyek yang paling banyak mengandung ciri-ciri yang terdapat pada populasi yaitu ciri-ciri yang berkaitan dengan judul skripsi yang penulis ambil.⁸⁾

Dalam penelitian ini ada yang menjadi obyek penelitian adalah :

- a. PT. Kereta Api (Persero)
- b. PT. Herona Ekspres

5. Metode Analisa Data

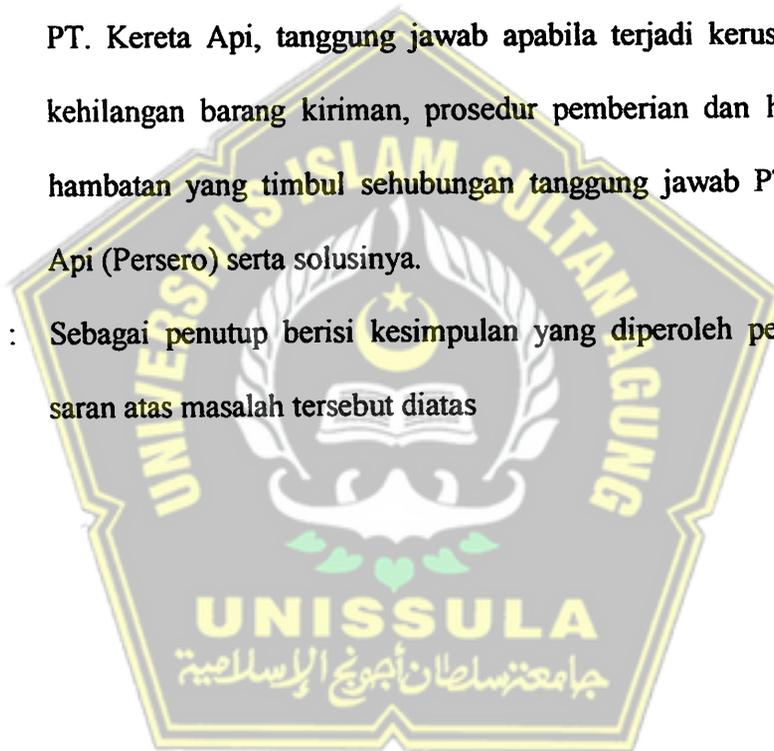
Oleh karena metode pendekatan dalam penelitian ini menggunakan metode yuridis sosiologis, maka data-datanya dianalisis secara kuantitatif di samping secara kualitatif. Yang dimaksud dengan metode kualitatif adalah suatu cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif analisis, yaitu yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan tingkah laku yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh. Sedangkan metode kuantitatif adalah metode yang dinyatakan dalam bentuk jumlah. Misalnya perusahaan pengangkutan barang dengan kereta api.

E. Sistematika Penulisan

Untuk memperoleh hasil yang maksimal, maka penyusunan skripsi ini dibagi menjadi 4 (empat) bab dan tiap-tiap bab dibagi menjadi sub-sub bab sebagai berikut :

⁸⁾ *Ibid.*, halaman 58.

- BAB I** : Sebagai bab pendahuluan berisi tentang alasan pemilihan judul, pembatasan dan perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, metodologi penelitian dan sistematika penulisan.
- BAB II** : Berisi tentang pengertian pengangkutan darat pada umumnya dan tanggung jawab para pihak.
- BAB III** : Berisi hasil penelitian dan pembahasan tentang gambaran umum PT. Kereta Api, tanggung jawab apabila terjadi kerusakan dan kehilangan barang kiriman, prosedur pemberian dan hambatan-hambatan yang timbul sehubungan tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) serta solusinya.
- BAB IV** : Sebagai penutup berisi kesimpulan yang diperoleh penulis dan saran atas masalah tersebut diatas



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. PENGANGKUTAN DARAT PADA UMUMNYA

1. Pengertian Pengangkutan Darat

1.1. Menurut Para Sarjana

Menurut Sri Rejeki Hartono Definisi Pengangkutan Darat adalah sebagai berikut : 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 acara yang paling sederhana dengan memikul atau menjinjing barang diatas kepala, dengan fasilitas yang disediakan oleh alam seperti mempergunakan binatang atau kayu yang dijadikan perahu hingga menggunakan bantuan motor bergerak, disini pengangkut mengalami perkembangan dan kemajuan sejalan dengan majunya tingkat kehidupan tingkat kehidupan dan budaya manusia. Kehidupan masyarakat yang maju ditandai oleh mobilitas yang tinggi, yang dimungkinkan karena tersedianya fasilitas pengangkutan yang cukup.⁹⁾

Pengangkutan mempunyai peranan yang sangat penting didalam kehidupan masyarakat, karena dengan pengangkutan hampir semua kegiatan masyarakat umumnya dapat terpenuhi karena disamping untuk menjamin kelancaran masyarakat dalam memenuhi

⁹⁾ Sri Redjeki Hartono, *Pengangkutan dan Pengangkutan Darat* Semarang, FH. Undip, 1980, hal 1

kebutuhan sehari-hari, pengangkut juga dianggap sebagai salah satu faktor pemersatu bangsa.

Menurut H.M.N Purwosutjipto, SH adalah perjanjian timbal balik antara pengangkutan dengan pengiriman dimana pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.¹⁰⁾

Menurut R Soekardono, SH, adalah sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut meningkatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.¹¹⁾

1.2. Menurut Ketentuan Undang-Undang

Menurut ketentuan pasal 1 UU No. 13 tahun 1992 tentang perkeretaapian tidak menyatakan secara tegas mengenai pengertian pengangkutan, namun hanya menjelaskan pengertian perkereta apian sebagai berikut : Perkereta apian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana-prasarana, dan fasilitas penunjang kereta api

¹⁰⁾ H.M.N. Purwosutjipto, SH, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 3, Djembatan, Jakarta 1995, hal 2

¹¹⁾ R. Soekardono, SH, *Hukum Dagang Indonesia, Jilid II*, Rajawali Jakarta 1981, hal 14

untuk penyelenggaraan angkutan kereta api yang disusun dalam suatu sistem.¹²⁾

Menurut ketentuan pasal I UU No. 14 th. 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan juga tidak menjelaskan secara tegas mengenai pengertian pengangkutan, namun hanya menjelaskan mengenai pengertian angkutan jalan sebagai berikut :

Angkutan kereta api adalah pemindahan orang dan / atau barang dari satu atau tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.¹³⁾

Pada dasarnya suatu aktivitas yang berisikan suatu perpindahan yang lazim disebut sebagai pengangkutan itu dapat dibagi menjadi tiga jenis pengangkutan yaitu:¹⁴⁾

- a. Pengangkutan yang diselenggarakan melalui darat yang sering disebut sebagai pengangkutan darat dan termasuk di dalamnya 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 Darat.

¹²⁾ Ketentuan pasal angka 1 UU No. 13 th. 1992 tentang Perkeretapian

¹³⁾ Ketentuan pasal I UU No. 14 th. 1992 tentang Lalu Lintas dan Pengangkutan Jalan

¹⁴⁾ Sri Redjeki Hartono, *OP Cit*, hal 8

Jadi berdasarkan pengertian tersebut diketahui bahwa dengan adanya jasa pengangkutan, akan memberikan manfaat bagi siapa saja atau pihak manapun yang menggunakan pengangkutan, sebab dengan adanya pengangkutan maka dapat diadakan perpindahan barang atau orang yang akhirnya barang dan atau orang itu menjadi bermanfaat, sehingga sudah sewajarnya apabila di dalam pengangkutan, pengangkutan menghendaki adanya imbalan jasa (upah) dari pihak-pihak yang membutuhkan pengangkutan.

2. Macam-Macam Pengangkutan Darat

2.1. Pengangkutan Barang

Obyek perjanjiannya adalah benda atau binatang, dalam obyek perjanjian pengangkutan itu barang, mulai pada saat diserahkannya barang itu kepada pengangkut, maka penguasaan dan pengawasan atas benda-benda itu ada ditangan pengangkut penguasaan dan pengawasan itu akan lebih berat lagi bila benda angkutan itu berwujud binatang, pengangkut baru akan dipertanggungjawabkan bila benda-benda itu terlambat datang ditempat tujuan, kurang, rusak atau musnah.

2.2. Pengangkutan Orang

Obyek perjanjian adalah orang, dalam hal perjanjian mengenai pengangkutan orang, penyerahan kepada pengangkut

tidak ada, tugas pengangkut hanya membawa atau mengangkut, orang-orang itu sampai ditempat tujuan dengan selamat.¹⁵⁾

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.

Pengangkutan darat adalah pengangkutan yang tidak diselenggarakan melalui laut atau udara, tetapi diselenggarakan melalui darat, secara umum dapat dikatakan bahwa darat itu melalui:¹⁶⁾

1. Jalan raya, yaitu meliputi semua jenis pengangkutan barang dan atau orang melalui jalan raya, baik mempergunakan kendaraan bermotor maupun tidak 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 atau trem listrik dalam kota. Dengan kata lain meliputi semua kegiatan atau aktivitas pengangkutan dengan kereta api.

¹⁵⁾ HMN. Purwosutjipto, SH., *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Hukum Pengangkutan, Djembatan, 1991, hal 51 - 52

¹⁶⁾ Sri Redjeki Hartono, *OP Cit*, hal 8

3. Perairan pedalaman, yaitu semua pengangkutan baik pengangkutan barang dan atau orang melalui perairan pedalaman, yaitu meliputi teluk, sungai-sungai, danau baik yang mempergunakan perahu motor. Termasuk di dalamnya apa yang disebut sebagai angkutan lalu lintas sungai, ferry dan danau.
4. Pengangkutan berita dan kawat melalui kawat dan alat komunikasi yang lain, disini termasuk di dalamnya pengangkutan surat-surat dan berita-berita serta kartu pos yang merupakan monopoli setiap negara.
5. Pengangkutan benda cair dan pipa

Selain meliputi jenis tersebut di atas, sering dikenal istilah pengangkutan melalui jalan umum tersebut adalah 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 jalan raya, karena alat pengangkutan yang di gunakan di atas jalan umum ini adalah kendaraan bermotor.

3. Pengaturan Hukum Pengangkutan Darat

Peraturan pengangkutan di Indonesia, terutama pengangkutan darat tidak dapat dijumpai dalam satu kondisi, 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 maupun yang berada di dalam KUHD / KUHPER.

3.1. Ketentuan-ketentuan di dalam KUHD / KUHPER

a. Pengangkutan barang (Buku II Bab 5 A Pasal 466)

Pasal 466 KUHD, pengangkutan adalah barang siapa yang baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.¹⁷⁾

b. Pengangkutan orang (buku II Bab 5 B pasal 521)

Pasal 521 KUHD; Pengangkut adalah barang siapa yang baik dengan suatu cater menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan suatu persetujuan lain mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) seluruhnya atau sebagian melalui lautan.¹⁸⁾

Peraturan yang berada di dalam KUHD / KUHPER terutama yang terdapat didalam kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP Per), dan KUHD yang berisi mengenai tanggung jawab pengangkut, sedangkan peraturan yang terdapat di luar KUHD / KUHPER tersebar di dalam berbagai Undang-Undang dan peraturan tentang berbagai hal. Berbagai jenis peraturan tentang pengangkutan yang terdapat di luar KUHD / KUHPER.

¹⁷⁾ R. Subekti, SH, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan UU Kepailitan*, Cetakan ke-12 Pradnya Paramita, Jakarta 1982, hal. 134

¹⁸⁾ R. Subekti, SH, *Ibid*, Hal. 168

3.2. Ketentuan-ketentuan di Luar KUHD / KUHPER

- a. Peraturan-peraturan pokok bagi pengangkutan dengan kereta api
 - 1) *Bepalingen betreffende het vervoer over de spoorwegen* (B.V.S – S. 1927 -262);
 - 2) S. 1939 – 556 (Kereta api sebagai perusahaan I.B.W);
 - 3) PP NO. 22 Tahun 1963 (LN 1963 - 43), Kereta api sebagai Perusahaan Negara (PNKA);
 - 4) PP No. 61 Tahun 1971 (LN 1971 – 1975), Kereta api sebagai Perusahaan Jawatan (PJKA);
- b. Peraturan-peraturan pokok mengenai pengangkutan melalui *jalan raya*
 - 1) UU No. 3 tahun 1965 (LN 1965 - 25), tentang “Lalu lintas dan Angkutan Jalan Raya”. Undang-Undang ini adalah pengganti “*Wegverkeerordonnantie*” (S. 1933 - 86)
 - 2) “*Wegverkeersverordening*” (S. 1936 - 451) bsd. PP No 2 Tahun 1964 (LN. 1964 - 5);
- c. Peraturan-peraturan pokok mengenai *pengangkutan pos*;
 - 1) UU No 4 Tahun 1959 (LN 1959 - 12), tentang “Undang-Undang Pos”.
 - 2) PP No 26 Tahun 1959 (LN 1959 - 41), tentang “Peraturan Pos Dalam Negeri”;
 - 3) PP No. 27 Tahun 1959 (LN 1959 - 42), tentang “Hubungan Pos Internasional”;

- 4) PP No. 29 Tahun 1965 (LN 1965 - 62), tentang “Pendirian PN Pos dan Giro”;
- 5) UU No 13 tahun 1969 (LN 1969 - 53), tentang “Konstitusi Perhimpunan Pos Sedunia di Wina - 1964”.

d. Peraturan-peraturan pokok mengenai pengangkutan melalui *telekomunikasi* :

- 1) UU No 5 Tahun 1964 (LN 1964 - 59), tentang “Telekomunikasi”;
- 2) PP No 30 Tahun 1965 (LN 1965 - 63), tentang “Pendirian PN Telekomunikasi”;
- 3) PP No. 35 Tahun 1965 (LN 1965 - 95), tentang “Pedoman Pokok Kebijaksanaan dalam Bidang Telekomunikasi”;
- 4) UU No. 2 Tahun 1957 (LN 1957 - 15), tentang “Perjanjian Internasional mengenai Pemberitaan Jarak Jauh”;
- 5) UU No. 10 Tahun 1969 (LN 1969 - 53), tentang “Konvensi *Internasional Telecommunication Union*” di Montreux 1965.¹⁹⁾

Mengenai pengangkutan orang atau barang dengan kendaraan bermotor atau dengan kendaraan umum diatur oleh UU no. 14 tahun 1992 sebagai Undang-undang terbaru yang menggantikan UU lama yaitu UU no. 3 tahun 1965. UU No. 14 tahun 1992 ini mengatur berbagai hal yang berhubungan dengan

¹⁹⁾ HMN. Purwosutjipto SH, *OP Cit*, hal 27 - 28

lalu lintas dan angkutan jalan. Untuk angkutan diatur di Bab VIII yaitu:²⁰⁾

- Bagian I : Mengenai angkutan orang dan barang (pasal 34 dan 35)
- Bagian II : Mengenai angkutan orang dan kendaraan umum (pasal 36, 37, 38)
- Bagian III : Mengenai angkutan barang dan kendaraan umum (pasal 39, & 40)
- Bagian IV : Mengenai perusahaan (pasal 41)
- Bagian V : Mengenai tarif (pasal 42)
- Bagian VI : Mengenai tanggung jawab pengangkut (pasal 42)

4. Pihak-pihak yang terkait dalam perjanjian pengangkutan

Pihak dalam perjanjian pengangkutan dibedakan menjadi dua macam, yaitu pihak-pihak yang secara langsung terkait dalam perjanjian pengangkutan yaitu pengangkut, pengirim, penumpang dan pihak-pihak yang secara tidak langsung terkait dalam perjanjian pengangkutan, karena mereka bertindak atas nama atau untuk kepentingan pihak lain yang ekspediter dan penerima.

Di sini akan dijelaskan mengenai pihak-pihak yang terkait dalam perjanjian pengangkutan.

²⁰⁾ UU No. 14 tahun 1992 *tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

4.1. Pengangkut (*currier*)

Mengenai pengangkut tidak ada defenisinya dalam KUHD. Pasal 466 dan Pasal 521 KUHD menetapkan definisi pengangkut laut dan bukan pengangkut pada umumnya.

Dalam UU No. 13 Tahun 13 tahun 1992 tentang, Perkeretaapian. Dalam ketentuan pasal 1 UU No. 13 tahun 1992 tentang perkeretaapian tersebut hanya disebutkan pengertian Badan penyelenggara yaitu badan usaha milik negara yang melaksanakan penyelenggaraan angkutan kereta api.

Oleh karena itulah maka pada umumnya pengangkut diartikan sebagai orang, yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

Pengangkut mengikatkan diri untuk mengangkut barang yang diserahkan kepadanya, selanjutnya diserahkan kepada orang yang ditunjuk sebagai penerima dan menjaga keselamatan barang muatan itu. Disini pengangkut melakukan penawaran umum bagi siapa saja. Kalau ada seseorang yang akan memakai jasanya, dia harus menerimanya. Tetapi ada kalanya pengangkut menolak barang yang diserahkan kepadanya, misalnya karena barang yang akan dimuat itu adalah jenis barang terlarang, barang yang berbahaya atau

barang yang kurang baik mengepaknya. Kalau alasan penolakan semacam itu tidak ada, maka penolakan pengangkut tersebut merupakan suatu wanprestasi. sebaliknya kalau si pengirim tidak memberikan barang muatan sebagai yang telah dijanjikan kepada pengangkut, tidak merupakan wanprestasi bagi si pengirim, sebab menyerahkan barang bukanlah kewajiban baginya.

4.2. Pengirim

Sama halnya dengan pengangkut, pengirim adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam KUHD juga tidak diatur definisi pengirim secara umum. Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan dan dimasukkan juga untuk memberikan muatan.

Pengirim adalah pemilik barang, atau penjual atau majikan penumpang dalam perjanjian pengangkutan serombongan penumpang. Pemilik barang dapat berupa manusia pribadi, atau perusahaan perseorangan, atau perusahaan persekutuan badan hukum, dan bukan badan hukum, atau perusahaan umum.

4.3. Ekspediter

Mengenai ekspediter ini diatur dalam KUHD, Buku 1, Bab V, Bagian 11, Pasal 86 sampai dengan Pasal 90. Pasal 86 ayat (1) KUHD berbunyi

"Ekspediter adalah seseorang yang pekerjaannya menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat atau perairan".

Di sini jelas, bahwa ekspediter menurut undang-undang hanya seorang perantara yang bersedia mencari pengangkut bagi pengirim dan tidak mengangkut sendiri barang-barang yang telah diserahkan kepadanya itu.

Kenyataannya ekspediter hanya mencari pengangkut bagi pengirim. Ekspediter bukan pengangkut. Apabila ia membuat perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, ia bertindak atas nama pengirim. Ekspediter adalah pengusaha, yang menjalankan perusahaan persekutuan badan hukum dalam bidang usaha ekspedisi muatan barang, Ekspedisi Muatan Kereta Api (EMKA), Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), Ekspedisi Muatan Kapal Udara (EMKU). Sebagai wakil pengirim dan atau penerima, ekspediter mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang diperlukan guna memasukan dan atau mengeluarkan barang dari alat pengangkutan atau gudang pelabuhan.

Perjanjian yang dibuat antara ekspediter dan pengirim disebut "Perjanjian Ekspedisi", sedangkan perjanjian antara ekspediter atas nama pengirim dengan pengangkut disebut "Perjanjian Pengangkutan".

Perjanjian ekspedisi adalah perjanjian timbal balik antara ekspediter dengan pengirim, dimana ekspediter mengikatkan diri untuk mencari pengangkut yang baik bagi si pengirim, sedangkan si pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi kepada ekspediter. Perjanjian ekspedisi ini mempunyai sifat hukum rangkap, yaitu "Pelayanan berkala" (Pasal 1601 KUH Perdata) dan "Pemberian Kuasa" (Pasal 1792 dsl KUH Perdata).

B. TANGGUNG JAWAB PARA PIHAK

1. Tanggung Jawab Pengangkut

Tanggung jawab pengangkut menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan *The Hamburgh Rules* 1978 adalah sebagai berikut :

- a. Pengangkutan wajib menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaan barang sampai pada saat penyerahan (pasal 486 ayat (1) KUHD)
- b. Pengangkut bertanggung jawab atas hilang dan/atau rusaknya barang.

- c. Pengangkut bertanggung jawab atas keterlambatan penyerahan barang kiriman.²¹⁾

Tanggung jawab pengangkut menurut Undang-undang No. 13 Tahun 1992 tentang perkeretaapian adalah sebagai berikut :

Pasal 28

- (1) Badan penyelenggara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa dan/atau pihak ketiga yang timbul dari penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api.
- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksudkan dalam ayat (1), diberikan dengan ketentuan :
- a. Sumber kerugian berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan adanya kelalaian petugas, atau pihak lain yang diperkerjakan oleh badan penyelenggara;
 - b. Besarnya ganti rugi sejumlah maksimum asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggara dalam hal penyelenggaraan kegiatannya.

Pasal 31

Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 28, dimulai sejak diangkutnya penumpang dan/atau diterimanya barang dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati.

Pasal 32

- (1) Pengertian dan/atau penerima barang yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang ditetapkan badan penyelenggara dalam

²¹⁾ Siti Utari, *Pengangkutan Laut di Indonesia*, Suara Tinjauan Yuridis, BP, Jakarta, hal 33

jangka waktu yang ditetapkan sesuai dengan syarat-syarat umum angkutan, dikenakan biaya penyimpanan barang.

- (2) Pengiriman dan/atau penerima barang dapat mengambil barang setelah biaya sebagaimana dimaksudkan dalam ayat (1) dilunasi.
- (3) Barang yang tidak diambil sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) lebih dari waktu tertentu, dinyatakan sebagai barang tak bertuan dan dapat dijual secara lelang sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Hak dan Kewajiban Pengangkut

Pengusaha angkutan wajib mengangkut barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan dan atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh pengirim barang. Hal ini disebabkan agar perusahaan pengangkut umum tersebut tidak melakukan perbedaan perlakuan terhadap pengguna jasa angkutan itu telah memenuhi persyaratan sesuai perjanjian yang telah disepakati dan pengangkut tidak berbuat sewenang-wenang serta menjamin keselamatan barang hingga tujuan nanti.

a. Hak Pengangkutan

Hak pengangkut menurut Undang-undang No. 13 Tahun 1992 tentang perkeretaapian adalah sebagai berikut :

Pasal 29

- 1) Melaksanakan pemeriksaan terhadap pemenuhan syarat-syarat umum angkutan barang.

- 2) Melaksanakan pemindahan atas pelanggaran terhadap syarat-syarat umum angkutan barang.
- 3) Pembatalan perjanjian kereta api apabila dianggap dapat membahayakan ketertiban umum dan kepentingan umum.

b. Kewajiban Pengangkut

Kewajiban pengangkut menurut Undang-undang No. 13

Tahun 1992 tentang perkeretaapian adalah sebagai berikut :

Pasal 26

Penumpang dan/atau barang yang telah memenuhi syarat-syarat umum angkutan sebagaimana dimaksud dalam pasal 25, wajib diangkut oleh badan penyelenggara

Pasal 27

Jika terjadi pembatalan pemberangkatan perjalanan kereta api oleh badan penyelenggara, badan penyelenggara wajib mengembalikan jumlah biaya yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

Dalam KUHD buku II bab 5A pasal 468 :

- 1) Menyelenggarakan pengangkutan dengan baik dan selamat
- 2) Menyerahkan barang kepada penerima dalam keadaan utuh
- 3) Memberikan ganti kerugian terhadap hilang dan rusaknya barang kiriman karena kelalaian orang yang berbuat untuk dan atas namanya.

2. Tanggung Jawab Pengirim

Pasal 27 KUHD menetapkan tanggung jawab pengirim terhadap barang-barang yang telah diserahkan pengirim kepadanya untuk :

- a. Menyelenggarakan pengiriman selekas-lekasnya dengan rapi pada barang-barang yang telah diterimanya dari pengirim.
- b. Menghindarkan segala upaya untuk menjamin keselamatan barang-barang tersebut.²²⁾

Tanggung jawab pengirim dan/atau penerima barang yang utama adalah membayar biaya pengangkutan.

Tanggung jawab pengirim dalam KUHD sebagai berikut :

- a. Pengirim wajib menyerahkan barang dalam keadaan siap dan memenuhi syarat untuk segera dapat diangkut (pasal 468 ayat (2) KUHD)
- b. Pengirim wajib menyerahkan surat-surat dan/atau dokumen-dokumen yang diperlukan untuk pengangkutan tersebut (pasal 478 KUHD)
- c. Pengirim wajib memberikan keterangan-keterangan yang benar dan lengkap tentang macam atau sifat barang yang diangkut (pasal 479 KUHD)

Hak dan Kewajiban Pengirim

Adapun hak dan kewajiban pengirim dapat dilihat di pasal 25 Undang-undang No. 13 Tahun 1992 yang isinya :

²²⁾ H.M.N. Purwosutjipto, SH, *Op.cit*, hal 14 – 15

Pengirim berhak untuk diselenggarakannya pengangkutan ; menuntut ganti rugi atas kerugian yang diderita, sedang kewajibannya adalah menyerahkan barang untuk diangkut dan membayar biaya angkut.

3. Peraturan Mengenai Tanggung Jawab Para Pihak

Tanggung jawab pengangkutan diatur di dalam Undang-undang Republik Indonesia No.14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu terdapat dalam pasal 45;

1. Pengusaha angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengiriman barang atau pihak ketiga, karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan 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.

4. Prinsip Tanggung Jawab dalam Pengangkutan

Prinsip tanggung jawab pengangkutan dalam hukum menurut Saefullah Wiradipraja setidaknya-tidaknya ada tiga prinsip, yaitu:

4.1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*)

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang timbul dari kesalahan-kesalahan tersebut.

4.2. Prinsip tanggung jawab berdasar praduga (*presumption of liability*)

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

4.3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan tanpa keharusan pembuktian ada atau tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu.²³⁾

²³⁾ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Aditya Bakti, Bandung, 1994, hal 27

Apabila prinsip tanggung jawab tersebut diatas dihubungkan dengan undang-undang yang mengatur pengangkutan di Indonesia ternyata undang-undang pengangkutan tersebut menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga.

5. Ganti Rugi

Ganti rugi merupakan sanksi hukum yang dikenakan kepada pihak-pihak yang lalai dalam mencapai tujuan perjanjian sehingga menimbulkan kerugian pada pihak lain. Seperti yang telah disinggung di atas bahwa tujuan pengangkutan yang sah diakui oleh hukum adalah tiba di tempat akhir pengangkutan dengan selamat. Dengan selamat mengandung pengertian bahwa barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan atau kemusnahan.

5.1. Ganti Rugi Kerusakan Barang Angkutan

Ganti rugi terhadap kerusakan atas barang kiriman secara tegas telah diatur dalam pasal 91 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa:

Pengangkut, dan nahkoda harus menanggung sernua kerusakan yang terjadi atas benda-benda perniagaan atau benda-benda yang diangkut, kecuali kerusakan yang disebabkan karena cacat pada benda itu sendiri atau karena keadaan memaksa, atau karena kesalahan atau kelalaian si pengirim ²⁴⁾

²⁴⁾ Siti Soemarti Hartono, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Peraturan Kepailitan*, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta, 1983, hal 26

Jadi secara yuridis pengangkut bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas kerusakan barang kiriman. Akan tetapi ada beberapa hal yang bukan merupakan tanggung jawab pengangkut, artinya pengangkut dibebaskan dari pembayaran ganti kerugian apabila timbul kerugian. Beberapa hal tersebut adalah:

a. Keadaan memaksa (*overmacht*)

b. Cacat pada barang itu sendiri

c. Kesalahan atau kelalaian si pengirim

Atau si ekspediter (Pasal. 91 KUHD)

d. Keterlambatan datangnya barang ditempat tujuan yang disebabkan karena keadaan memaksa (Pasal 92 KUHD) dalam hal ini barang tidak rusak atau musnah.²⁵⁾

Ketiga hal ini diakui baik dalam undang-undang maupun dalam doktrin ilmu hukum. Di luar ketiga ketentuan tersebut di atas, pengangkut bertanggung jawab terhadap kerusakan barang kiriman.

5.2. Ganti Rugi Kehilangan Barang Angkutan

Prinsip dalam tanggung jawab yang dianut Kitab Undang-undang Hukum Dagang pada dasarnya adalah pengangkut bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi barang yang musnah atau hilang, kecuali apabila hilangnya barang tersebut disebabkan karena keadaan memaksa.

²⁵⁾ HMN. Purwosutjipto, *Op Cit*, hal 35

Tentu saja pengangkut harus dapat membuktikan keadaan memaksa tersebut bila memang benar dalam keadaan memaksa, sehingga tanggung jawab pengangkut dapat dibatasi, bahkan pengangkut dapat terbebas dari tanggung jawab untuk mengganti kerugian yang ditimbulkan.

Dalam membuktikan adanya keadaan memaksa ini dapat ditempuh dua alternatif, yaitu cara obyektif dan subyektif maksudnya adalah:

- a. Apakah benar-benar sama sekali ada kesalahan atau kelalaian pada pengangkut. cara ini disebut cara yang obyektif Jadi keadaan disini bersifat obyektif
- b. Apakah dalam keadaan konkret pengangkut telah berusaha sejauh mungkin untuk mencegah datangnya kerugian. Cara ini disebut cara subyektif dan keadaan subyektif disini disebut keadaan subyektif.²⁶⁾

Mengenai cara pembuktian adanya keadaan memaksa ini Purwosutjipto menandakan bahwa:

Pembentuk undang-undang cenderung menghendaki cara yang kedua, yaitu cara subyektif sebab dalam KLJHD pasal 468 ayat (2) dan pasal 522 ayat (2) disebutkan bahwa keadaan memaksa dimaksudkan adalah suatu malapetaka yang sepatutnya tidak dapat dicegah atau dihindari²⁷⁾

²⁶⁾ HMN. Purwosutjipto, *OP Cit*, hal 37

²⁷⁾ *Ibid*, hal 38

Dari pernyataan ini dapat diambil kesimpulan bahwa pembentuk undang-undang menghendaki adanya keadaan memaksa yang subyektif dalam KUHD. Pakar hukum yang mengikuti teori subyektif ini antara lain Soekardono yang menyatakan bahwa pengangkutan ini ajaran obyektif dipandang terialu berat, sehingga juga pembuat undang-undang memilih teori subyektif tadi.²⁸⁾



²⁸⁾ Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Jilid II, Rajawali, Jakarta 1981, hal 31

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum PT. Kereta Api

Di Indonesia pengangkutan barang melalui rel kereta api dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero), pengangkutan itu dilakukan berdasarkan UU No. 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian.

Pengangkutan barang dengan kereta api pada dasarnya untuk mengangkut suatu barang kiriman baik secara gerbongan, maupun bagasi. Bahwa yang dimaksud barang kiriman ialah sejumlah barang yang diserahkan kepada perusahaan untuk diangkut dan di alamatkan kepada penerima di Stasiun tujuan tertentu. Sejumlah barang kiriman itu harus memenuhi syarat-syarat yang dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Barang-barang tersebut diangkut menurut suatu cara pengiriman (seluruhnya sebagai kiriman cepat atau seluruhnya sebagai kiriman biasa).
2. Barang-barang tadi dapat dimuat bersama-sama tanpa menimbulkan kerusakan atau menjadi rusak.
3. Pengangkutannya tidak melebihi ketentuan yang sudah ditetapkan.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dapat mengizinkan bahwa barang-barang yang diangkut dengan dua gerbong atau lebih diperlukan sebagai suatu kiriman untuk penjelasan lebih lanjut tentang ketentuan umum

pengangkutan barang-barang dengan kereta api akan diungkapkan lebih lanjut sebagai berikut:

a. Surat angkutan

Surat Angkutan dalam pengangkutan barang dengan kereta api sangat penting karena surat angkutan ini sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan antara pengirim dengan pengangkut. Bahkan pengirim diwajibkan menyertakan surat angkutan pada barang yang akan dikirim. Pengirim yang akrab mengirim barangnya dengan angkutan kereta api, ia berkewajiban untuk menyertakan surat angkutan yang sudah di isi dan ditandai dengan baik pada tiap pengirimnya. Dengan demikian jelas bahwa surat angkutan itu wajib adanya, yang mana harus ditandatangani oleh pengirim dan pengangkut. Sebagai alat bukti bagi pengangkut dan pengirim bahwa barangnya akan diangkut.

b. Pembatasan angkutan

Untuk pengangkutan barang dengan kereta api, sudah barang tentu tak bisa dilakukan sekehendak hati karena ada pembatasan pengangkutan. Pembatas yang isinya pada dasarnya mengenai barang-barang yang diterima untuk diangkut dan barang yang diterima untuk diangkut tapi dengan syarat khusus.

a) Barang-barang yang diterima untuk diangkut yaitu :

1. Barang yang karena bentuk, ukuran, berat atau karena barang kurang layak dapat ditolak untuk diangkut dengan kereta api.
2. Dilarang menyerahkan untuk diangkut atau mengangkut :

- Barang-barang yang pengangkutnya dilarang dengan atau berdasarkan undang-undang Negara atau barang-barang yang pengangkutannya hanya diijinkan dengan syarat-syarat tadi telah dipenuhi seluruhnya.
 - Barang-barang berisi tulisan yang bersifat surat menyurat mengenai hal-hal yang bersifat perorangan, kecuali tulisan-tulisan tadi mengenai barang-barang yang dikirim itu.
 - Barang atau bahan yang dapat menyala sendiri atau meledak atau barang-barang yang karena sifat-sifat tadi pada waktu ada kebakaran dapat memperbesar bahaya lingkungan sekitarnya, ataupun barang-barang yang mengeluarkan uap yang dapat mengganggu kesehatan.
3. Barang-barang yang diterima dengan syarat khusus
- Menyimpang dari ketentuan-ketentuan tersebut pada ayat 1 bab 3 dapat diterima untuk diangkut :
- Bahan-bahan tersebut dalam surat keputusan pemerintahan yang pengangkutnya hanya dapat diselenggarakan setelah cara pembungkusan seperti yang disyaratkan untuk tiap jenis di penuhi.
 - Peluru dan mesiu yang dibawa benarkan oleh angkatan bersenjata dan polisi.

c. Penetapan Biaya angkutan kiriman hantaran

PT EXPRESS PUSAT JAKARTA
DAFTAR TARIF KIRIMAN CEPAT VIA KERETA API
BERLAKU MULAI : 01 JANUARI 2004
BERANGKAT DARI : JAKARTA (JAK)

TUJUAN	KODE WIL	TARIF DASAR		DOOR TO DOOR		DOOR TO PORT PORT TO DOOR		PORT TO PORT	
		SD - 10 KG	PER-KG	SD - 10 KG	PER-KG	SD - 10 KG	PER-KG	SD - 10 KG	PER-KG
BOGOR	BOO	15,000	300	12,000	240	10,500	210	9,000	180
BANDUNG	BDG	25,000	500	20,000	400	17,500	350	9,000	300
TASIKMALAYA	TSNM	25,000	1,000	20,000	800	17,500	7,000	9,000	600
BANJAR	BJR	25,000	1,000	20,000	800	17,500	7,000	9,000	600
CIREBON	CRB	25,000	1,000	20,000	800	17,500	7,000	9,000	600
TEGAL	TGL	25,000	1,000	20,000	1,000	17,500	875	9,000	750
PEKALONGAN	PLK	25,000	1,250	24,000	1,000	21,000	875	15,000	900
SEMARANG	SRG	30,000	1,250	28,000	1,200	21,000	1,050	15,000	900
PURWOKERTO	PWT	30,000	1,500	28,000	1,200	21,000	1,050	15,000	900
KROYA	KRY	30,000	1,500	28,000	1,200	21,000	1,050	15,000	900
GOMBONG	GBO	30,000	1,500	28,000	1,200	21,000	1,050	15,000	900
KEBUMEN	KBM	30,000	1,500	28,000	1,200	21,000	1,050	18,000	900
KUTOARJO	KTAJ	30,000	1,500	28,000	1,200	21,000	1,050	18,000	1,200
YOGYAKARTA	YOB	35,000	2,000	28,000	1,600	24,500	1,400	18,000	1,200
KLATEN	KLT	35,000	2,000	28,000	1,600	24,500	1,400	18,000	1,200
SOLO	SLO	35,000	2,000	28,000	1,600	24,500	1,400	18,000	1,200
SRAGEN	SRTA	35,000	2,000	28,000	1,600	24,500	1,400	18,000	1,200
MEDIUN	MDN	35,000	2,000	28,000	1,600	24,500	1,400	18,000	1,200
CEPU	CPU	35,000	2,000	28,000	1,600	24,500	1,400	18,000	1,200
BABAT	BBT	35,000	2,000	28,000	1,600	24,500	1,575	18,000	1,200
LAMONGAN	LMG	35,000	2,000	28,000	1,600	24,500	1,575	18,000	1,350
BOJONEGORO	BJO	35,000	2,000	28,000	1,600	24,500	1,575	18,000	1,350
NGANJUK	NGA	35,000	2,250	28,000	1,800	24,500	1,575	18,000	1,350
KERTOSOONO	KTS	35,000	2,250	28,000	1,800	24,500	1,575	18,000	1,350
JOMBANG	JBG	35,000	2,250	28,000	1,800	24,500	1,575	21,000	1,350
MOJOKERTO	MJK	35,000	2,250	28,000	1,800	24,500	1,575	21,000	1,500
SURABAYA	SUB	40,000	2,250	32,000	2,000	28,000	1,750	21,000	1,500
GRESIK	GRS	40,000	2,500	32,000	2,000	28,000	1,750	21,000	1,500
SIDOARJO	SDA	40,000	2,500	32,000	2,000	28,000	1,750	21,000	1,500
KEDIRI	KDR	40,000	2,500	32,000	2,000	28,000	1,750	21,000	1,500
TULUNGAGUNG	TLA	40,000	2,500	32,000	2,000	28,000	1,750	21,000	1,500
BLITAR	BLT	40,000	2,500	32,000	2,000	28,000	1,750	24,000	1,500
MALANG	MLG	40,000	2,500	32,000	2,000	28,000	1,750	24,000	1,650
BANGIL	BGL	45,000	2,750	36,000	2,200	31,500	1,925	24,000	1,650
PASURUAN	PSR	45,000	2,750	36,000	2,200	31,500	1,925	24,000	1,650
PROBOLINGGO	PRB	45,000	2,750	36,000	2,200	31,500	1,925	24,000	1,650
KLAKAH	KLK	45,000	2,750	36,000	2,200	31,500	1,925	24,000	1,650
TANGGUL	TGU	45,000	2,750	36,000	2,200	31,500	1,925	27,000	1,650
RAMBIPUJI	RBP	45,000	2,750	36,000	2,200	31,500	1,925	27,000	1,800
JEMBER	JBR	50,000	3,000	40,000	2,400	35,000	2,100	27,000	1,800
KALISAT	KST	50,000	3,000	40,000	2,400	35,000	2,100	27,000	1,800
BALIBARU	KBR	50,000	3,000	40,000	2,400	35,000	2,100	27,000	1,800
KALISTAIL	KSL	50,000	3,000	40,000	2,400	35,000	2,100	27,000	1,800
TEMUGURUH	TMH	50,000	3,000	40,000	2,400	35,000	2,100	27,000	1,800
ROGOJAMBI	RGP	50,000	3,000	40,000	2,400	35,000	2,100	27,000	1,800
KARANGASEM	KRA	50,000	3,000	40,000	2,400	35,000	2,100	30,000	1,800
BANYUWANGI	BWI	50,000	3,000	40,000	2,400	35,000	2,100	24,000	3,000
DENPASAR	DPS	60,000	5,000	48,000	4,000	42,000	3,500	18,000	900
TANJUNGPUR	TNK	30,000	1,500	24,000	1,200	21,000	1,050	18,000	900
KOTABUMI	KBI	30,000	1,500	24,000	1,200	21,000	1,050	21,000	1,200
BARURAJA	BTA	35,000	2,000	28,000	1,600	24,500	1,400	21,000	1,200
PRABUMULIH	PBM	35,000	2,000	28,000	1,600	24,500	1,400	21,000	1,200
MUARAENIM	MEM	35,000	2,000	28,000	1,600	24,500	1,400	21,000	1,200
LAHAT	LHT	35,000	2,000	28,000	1,600	24,500	1,400	21,000	1,200
LUBUKLINGGAU	LLG	40,000	2,500	32,000	2,000	28,000	1,750	24,000	1,500
PALEMBANG	PLB	40,000	2,500	32,000	2,000	28,000	1,750	24,000	1,500

**TABEL TARIF
TARIF UMUM ANGKUTAN BARANG GERBONGAN
(PT. Kereta Api (Persero))**

JARAK DALAM KM	Berat Dalam Rupiah Tiap 100 Kg Berat Hitung Untuk Kelas Barang			JARAK DALAM KM	Berat Dalam Rupiah Tiap 100 Kg Berat Hitung Untuk Kelas Barang		
	KLS I	KLS II	KLS III		KLS I	KLS II	KLS III
1 – 100	2.700	2.630	2.550	301 – 325	7.260	6.880	6.480
101 – 110	2.880	2.800	2.700	326 – 350	7.790	7.360	7.290
111 – 120	3.050	2.960	2.850	351 – 375	8.310	7.840	7.360
121 – 130	3.230	3.120	3.000	376 – 400	8.800	8.310	7.790
131 – 140	3.440	3.400	3.180	401 – 425	9.320	8.790	8.240
141 – 150	3.650	3.510	3.380	426 – 450	9.820	9.240	8.670
151 – 160	3.860	3.700	3.570	451 – 475	10.350	9.740	9.100
161 – 170	4.060	3.900	3.740	476 – 500	10.860	10.220	9.540
171 – 180	4.280	4.080	3.900	501 – 525	11.390	10.700	9.990
181 – 190	4.480	4.320	4.080	526 – 550	11.920	11.200	10.420
191 – 200	4.660	4.460	4.250	551 – 575	12.420	11.670	10.860
				576 – 600	12.980	12.120	11.300
201 – 210	4.880	4.660	4.430				
211 – 220	5.080	4.850	4.610	601 – 650	14.020	13.120	12.220
221 – 230	5.280	5.030	4.780	651 – 700	15.080	14.100	13.120
231 – 240	5.490	5.240	4.960	701 – 750	16.130	15.100	14.020
241 – 250	5.700	5.430	5.510	751 – 800	17.180	16.100	14.960
251 – 260	5.930	5.640	5.330	801 – 850	18.230	17.100	15.880
261 – 270	6.110	5.810	5.490	851 – 900	19.280	18.120	16.830
271 – 280	6.340	6.000	5.680				
281 – 290	6.560	6.210	5.860	901 – 1.000	21.530	20.130	18.700
291 – 300	6.760	6.390	6.030	1001 – 1.100	23.630	22.130	20.560
				1101 – 1.200	25.840	24.140	22.430

d. Pembayaran Bea angkutan

Bila sudah ditentukan jarak yang akan ditempuh, berat kiriman dan telah ditentukan biayanya maka bea angkutan harus dibayar seluruhnya di stasiun pengiriman (bayar dahulu) atau bayar distasiun tujuan (bayar belakang) Pembayaran biasa pula dilakukan dengan pembayaran sebagian distasiun pengiriman dan sebagian di stasiun tujuan, ini bisa terjadi manakala ada penetapan khusus. Disamping itu ada ketentuan lain atas pertimbangan Kepala Eksploitasi, yang mengharuskan pengiriman untuk membayar terlebih dahulu terhadap barang yang akan dikirim, yaitu :

- a) Barang-barang yang menurut pertimbangan pegawai lekas busuk.
- b) Barang-barang yang dikirim ke perhentian yang tidak dilayani
- c) Barang-barang yang menurut pertimbangan pegawai harganya tidak cukup untuk ongkos angkutan dan ongkos-ongkos tambahan.
- d) Barang-barang yang menurut pertimbangan pegawai mudah pecah atau rusak lagi pula tidak dibungkus dengan sempurna dan dan setelah pecah atau rusak menjadi tidak berharga sama sekali.

Apabila setelah pengangkutan diselenggarakan kemudian terdapat kelebihan dalam penghitungan bea angkutan, maka kelebihan pembayaran dikembalikan kepada pengirim jika membayar terlebih dahulu atau kepada penerima jika barang sudah sampai ditempat tujuan (bayar belakang).

B. Tanggung Jawab Apabila Terjadi Kerusakan dan Kehilangan Barang Kiriman

Dalam perjanjian pengangkutan barang dengan kereta api sebenarnya ada 3 (tiga) pihak yang terlibat, yaitu : Pengangkut, dalam hal ini PT Kereta Api Indonesia (Persero) yaitu sebagai pihak yang menyelenggarakan angkutan dengan cepat, aman dan lancar dan mencari dan memelihara hubungan yang erat dengan pengirim-pengirim, baik yang besar maupun kecil ; Ekspeditor yaitu sebagai pihak yang diserahi tugas menyelenggarakan urusan pengumpulan dan penghantaran kiriman hantaran dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang dalam hal ini dilakukan oleh PT. Herona Ekpress ; Pengiriman, termasuk penerima yaitu orang atau pihak ketiga lainnya yang menggunakan jasa kiriman barang melalui kereta api.

Kewajiban Para Pihak

1. Kewajiban Pengangkut

Dalam Undang – Undang pada bab 2 telah dijelaskan dan pada bab 3 lebih ditekankan pada pelaksanaannya dilapangan yang mana kewajiban pengangkut yaitu : Menyediakan sarana berupa Kereta Api Bagasi (BP) kepada Pihak Kedua yang dirangkai pada Kereta Api HARINA Relasi Semarang – Bandung PP; Memberitahukan kepada Pihak Kedua secara dini sebelum keberangkatan Kereta Api apabila terjadi perubahan atau tersedia Kereta Bagasi Power (BP) karena kepentingan Operasi, kecuali kalau terjadi kerusakan mendadak ; Memberi ganti rugi terhadap barang yang hilang atau

rusak disebabkan oleh kecelakaan Kereta Api (PLH) sebesar maksimum asuransi ditutup oleh Pihak Pertama.

2. Kewajiban Pengirim

Begitu juga dengan kewajiban pengirim yang telah dijelaskan pada bab 2 dan pada bab 3 lebih ditekankan pada proses kerjanya yaitu : Menimbang dan memeriksa barang-barang kiriman tersebut di stasiun pengirim dan stasiun tujuan; Memuat barang-barang tersebut dalam kereta BP milik Pihak Pertama sesuai dengan petunjuk dan menurut ketentuan yang berlaku agar aman dan sesuai dengan petunjuk dan menurut ketentuan yang berlaku agar aman dan tidak menimbulkan kelambatan Kereta Api; Mengadakan pengawalan dan pengawasan barang-barang tersebut selama perjalanan

1). Setiap kali pengangkutan :

1.1. Membuat laporan pertelaan barang yang dikirim dan disiapkan oleh

Ekspeditor yang bersangkutan meliputi :

- a. Jenis barang
- b. Jumlah koli
- c. Berat perkoli dan berat seluruhnya
- d. Tujuan kiriman yang dilampiri tembusan konosemen.

1.2. Laporan pertelaan barang yang dikirim ini diketahui/diparaf oleh petugas Kereta Api (Persero) maupun Petugas Ekspeditor pada setiap kegiatan muat/bongkar di stasiun pengirim dan tujuan.

1.3. Laporan dibuat rangkap 4 (empat) masing-masing untuk :

- a. Kepala Stasiun pengirim (pertinggal untuk KKBH, sebagai lampiran laporan bulanan).
- b. Kondektur Kereta Api menyertai surat angkutan dan penghantar (SA/SPH).
- c. Petugas Pihak Kedua.

1.4. Membuat laporan bulanan atas realisasi angkutan, dan dikirim kepada:

- a. Subdit pemasaran angkutan barang kantor Pusat PT Kereta Api (Persero Bandung dilampiri foto copy bentuk pertelaan barang yang dikirim).
- b. Kereta Api (Persero) Bandung, sebagai lampiran laporan bulanan.
- c. Kepala Daerah Operasi IV Semarang cq. Kasi Niaga 4 Semarang

1.5. Apabila laporan yang dibuat tidak sesuai dengan kenyataan maka Pihak Pertama dapat untuk sementara menghentikan kegiatan Pihak Kedua, setelah pelanggaran kedua kalinya.

1.6. Membayar ongkos angkutan Kereta Api sesuai dengan bea angkutan dan pembayaran bea angkutan sebagaimana diatur dalam pasal 7 dan 8 perjanjian ini.

1.7. Apabila terjadi kecelakaan yang menimbulkan kerugian Pihak Pertama yang disebabkan oleh kelalaian petugas Pihak Kedua maka kerugian tersebut menjadi tanggungan Pihak Kedua.

Hubungan antara pihak dalam perjanjian pengangkutan barang dengan kereta api sebagai berikut : pengangkut menyetujui menyerahkan segala urusan pengumpulan dan penghantaran barang dengan kereta api Kepala Ekspeditor dengan syarat-syarat yang telah ditentukan oleh kedua belah pihak. Pengangkut bertanggung jawab sebatas pada pengiriman barang dengan kereta api sedangkan ekspeditor bertanggung jawab dalam menyelenggarakan kiriman mulai dari pengepakan, pengangkutan sampai diserahkan barang kepada penerima atau pengirim. Sehingga dapat dikatakan bahwa ada 3 (tiga) hubungan dalam perjanjian pengangkutan. Pertama. Hubungan antara pengangkut yang dalam hal ini PT Kereta Api dengan ekspeditor, hubungan antara pengangkut dengan pengiriman atau penerima.

Masing-masing hubungan tersebut di atas menimbulkan akibat hukum sendiri-sendiri. Akibat hukum tersebut berkaitan dengan wanprestasi yang dapat dilihat dalam pasal 1239 KUH Perdata yang menyatakan bahwa :

“Tiap-tiap perikatan untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu, apabila si berutang tidak memenuhi kewajibannya, mendapatkan penyelesaiannya dalam kewajiban memberikan penggantian biaya, rugi dan bunga”.

Tanggung jawab pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam menyelenggarakan jasa angkutan barang meliputi : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menyediakan sarana angkutan berupa Kereta Bagasi kepada PT. Herona Express yang dirangkaikan pada kereta api ; PT. Kereta Api Indonesia

(Persero) memberitahukan kepada pihak PT Herona Express secara dini sebelum keberangkatan kereta api apabila terjadi perubahan karena kepentingan operasi atau tidak bersedia, kecuali kalau terjadi kerusakan yang mendadak ; PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memberi ganti rugi terhadap barang yang hilang atau rusak yang disebabkan oleh kecelakaan kereta api atau sebab lain yang dapat dibuktikan karena PT. Herona Express sebesar maksimum asuransi yang ditutup oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Adapun tanggung jawab pihak PT.Herona Express terhadap PT. Kereta Api Indonesia (Persero) meliputi : Mengambil dan menerima barang di suatu tempat menurut petunjuk pengiriman ; Menimbang dan memeriksa barang-barang kiriman tersebut di stasiun pengiriman dan stasiun tujuan ; Menyerahkan surat angkutan dan konosemen barang yang diangkut di masing-masing stasiun pemuat sesuai dengan volumenya dengan memperhatikan kapasitas maksimum secara kumulatif ; Memuat barang-barang tersebut dalam kereta bagasi milik PT Herona Express sesuai dengan petunjuk dan menurut ketentuan yang berlaku agar aman dan tidak menimbulkan bahaya maupun kelambatan kereta api ; Melakukan pengemasan dan pengawalan barang-barang tersebut selama perjalanan sesuai petunjuk PT Kereta Api Indonesia (Persero) ; Menyerahkan barang-barang kepada penerima di suatu tempat menurut petunjuk penerima.

1. Setiap kali pengangkutan :

- 1.a. Pertelaan barang yang dikirim dan disiapkan oleh Ekspediter bersangkutan yang meliputi :

- Jenis barang
 - Jumlah koli
 - Berat perkoli dan berat seluruhnya
 - Tujuan kiriman yang dilampiri tembusan konosemen.
- 1.b. Bentuk laporan pertelaan barang yang dikirim tersebut butir a. harus diketahui/diparaf oleh petugas Kereta Api (Persero) maupun Petugas Ekspediter pada kegiatan tiap muat/bongkar di stasiun pengirim dan tujuan.
- 1.c. Laporan dibuat rangkap 4 (empat) masing-masing untuk :
- Kepala Stasiun pengirim sebagai lampiran laporan bulanan.
 - Kondektur Kereta Api menyertai surat angkutan dan pengantar .
 - Petugas PT Herona Express.
- 1.d. Membuat laporan bulanan atas realisasi angkutan, dan dikirim kepada:
- a. Subdit pemasaran angkutan barang kantor Pusat PT Kereta Api Persero Bandung, dilampiri foto copy bentuk pertelaan barang yang dikirim.
 - b. Ka.Daop stasiun pengirim.
2. Apabila laporan yang dibuat tidak sesuai dengan kenyataan maka PT Kereta Api Indonesia (Persero) dapat menghentikan kegiatan PT Herona Express, setelah pelanggaran kedua kalinya.
3. Membayar ongkos angkutan Kereta Api sesuai dengan ketentuan dan jadwal yang telah ditetapkan.

4. Bertanggung jawab atas semua kerugian yang diderita oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) apabila terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian petugas PT Herona Express.

Sebagaimana telah dikemukakan pada Bab sebelumnya dari penulisan hukum ini bahwa tanggungjawab pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang mulai dari tempat pemuatan sampai tempat tujuan dengan selamat. Pengertian pengangkutan yang dilakukan tidak dengan selamat mempunyai dua kemungkinan, yaitu : Barang yang dikirim sampai ke tempat tujuan tidak ada (musnah) yang disebabkan oleh karena kebakarann, tenggelam, dicuri orang dibuang kelaut dan lain-lain ; Barang yang dikirimkan itu ada tetapi rusak baik untuk sebagian ataupun keseluruhannya, atau dengan kata lain bahwa barang itu ada tetapi tidak dapat dipergunakan lagi sebagaimana mestinya.

Keadaan bahwa barang kiriman itu tidak sampai dengan selamat, baik itu karena barang itu tidak ada maupun barang tersebut rusak sebagian atau seluruhnya, merupakan tanggungjawab pengangkut. Hal ini berarti bahwa pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang-barang yang musnah atau rusak tersebut, kecuali apabila kerugian tersebut disebabkan oleh sebab-sebab berikut ini, yaitu :

1. Keadaan memaksa (*overmacht atau fiorce majeure*)
2. Cacat pada barang itu sendiri
3. Kesalahan atau kelalaian si pengirim atau ekspeditur
4. Keterlambatan memaksa dalam hal ini barang tidak musnah atau rusak.

Selain alasan-alasan tersebut diatas maka pengangkut dapat menolak tuntutan dari pengirim untuk memberikan ganti kerugian terhadap barang yang musnah ataupun hilang apabila pengangkutan dapat membuktikan hal-hal tersebut bahwa ini, yaitu :

1. Tidak dilaksanakan
2. Tidak sempurna dilaksanakannya
3. Tidak tepat waktu pelaksanaan perikatan itu disebabkan karena suatu peristiwa yang tidak dapat diduga lebih dahulu dan tidak dapat dipertanggung jawabkan kepadanya.

Namun demikian penolakan pihak pengangkut untuk memberikan tanggung jawab itu tidak akan berhasil apabila pihak lawan dapat membuktikan adanya itikad dari pengangkut. Hal ini berkaitan dengan pengertian bahwa itikad baik dari pengangkut. Hal ini berkaitan dengan pengertian bahwa itikad baik dianggap ada pada tiap-tiap perbuatan, sedangkan itikad buruk (jahat) harus dibuktikan adanya oleh pihak lawan, sebagaimana diatur dalam ketentuan pasal 533 dan pasal 1965 KUHPerdata.

Tanggung jawab pihak pengangkut disini dalam bentuk perikatan yang memberikan kewajiban kepada penanggungjawab untuk memberikan ganti kerugian kepada pihak ketiga apabila terjadi kerugian yang disebabkan oleh sebab-sebab yang merupakan tanggung jawab pengangkut.

Berdasarkan ketentuan pasal 28 ayat (1) UU. 13 tahun 1992 tentang Perkeretaapian ditentukan bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa dan/atau

pihak ketiga yang timbul dari penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api. Namun demikian ketentuan tersebut masih dibatasi pula oleh ketentuan pada ayat (2) dari pasal yang sama yang mensyaratkan suatu ketentuan agar PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dapat dituntut pertanggungjawaban, yaitu : Sumber kerugian berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan adanya kelalaian petugas, atau pihak lain yang dipekerjakan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) ; Besarnya ganti rugi dibatasi sejumlah maksimum asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggaraan dalam hal penyelenggaraan kegiatannya.

Lebih jauh lagi pada ketentuan pasal 31 UU No. 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian menentukan bahwa tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 dimulai sejak diangkutnya penumpang dan/atau diterimanya barang dan berakhir ditempat tujuan yang disepakati.

Dalam perjanjian kerjasama antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Herona Express tentang pelaksanaan penyelenggaraan urusan pengumpulan dan penghantaran kiriman hantaran dengan kereta api HARINA Relasi Semarang – Bandung P.P pada pasal 8 yang mengatur mengenai Kerusakan /kehilangan Kiriman menentukan bahwa :

1. Kerusakan, kehilangan, kekusutan selama masa peangkutan sejak diterima dari pengiriman sampai diserahkan kepada penerima menjadi tanggung jawab PT. Herona Express.
2. Kerusakan atau musnahnya sebagian atau keseluruhan kiriman yang dapat dibuktikan karena kecelakaan kereta api dan bukan karena kesalahan

pegawai PT Herona Express akan diganti oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) sesuai ketentuan pasal 3 ayat (2) sub C perjanjian ini yang menentukan bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) memberi ganti rugi terhadap barang yang hilang atau rusak yang disebabkan oleh kecelakaan Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar maksimum asuransi yang ditutup oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

3. Tuntutan ganti rugi PT Herona Express kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) sesuai ketentuan yang berlaku selambat-lambatnya dilaporkan 3 x 24 (tiga kali dua puluh empat) jam setelah terjadinya kecelakaan dimaksud pada ayat (2). Laporan lengkap dengan dilampiri dokumen-dokumen sesuai dengan ketentuan tuntutan ganti rugi berlaku beserta Surat Permohonan ganti Rugi asli yang dialamatkan kepada Direktur Operasional PT Kereta Api Indonesia (Persero) paling lambat 2 (dua)minggu sejak saat terjadinya kecelakaan. Besarnya ganti rugi maksimum sebesar jumlah pertanggungan yang disepakati dengan Pihak Asuransi.

Terdapat satu ketentuan lagi yang mengatur mengenai tanggung jawab dalam hal barang rusak/hilang, yaitu yang terdapat dalam surat pengiriman yang dikeluarkan oleh PT Herona Express untuk mengirim yang menentukan bahwa :

1. PT Herona Express bertanggung jawab atas kiriman yang diterima sampai pada saat penyerahan kecuali yang isinya tidak diperiksa, atau karena

kecelakaan kendaraan pengangkut, kebakaran, kerusakan teknis dan/atau karena *force majeure*.

2. Kiriman harus diasuransikan oleh pemilik barang, *claim* hilang/rusak hanya dilayani selambat-lambatnya 1 x 24 jam setelah barang-barang diterima dan hanya diganti maksimum 10 x bea angkut.
3. Kiriman yang isinya hilang/rusak karena perpaking kurang/tidak baik bukan tanggung jawab dari PT Herona Express.

Hal lain yang dapat menjadi alasan bagi pengangkut untuk menolak tuntutan ganti kerugian dari pengiriman ialah adanya “kelalaian atau kesalahan” dari pengiriman atau ekspediter, misalnya cara pengepakan barang kiriman yang tidak sempurna sehingga barang tersebut menjadi mudah kemasukan air. Dalam hal pengangkut mengetahui adanya kesalahan atau kelalaian tersebut, baik dari pihak pengirim maupun dari pihak ekspediter agar hal tersebut dicatat dalam surat muatan bahwa pengepakannya kurang sempurna dan lain-lain.

Adapun mengenai *Force majeure* atau keadaan memaksa menurut perjanjian antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Herona Express ditentukan sebagai berikut :

1. *Force majeure* adalah suatu keadaan di luar kemampuan Kedua Pihak, seperti bencana alam, pemogokan, huru-hara, Peraturan Pemerintah atau berwenang di bidang moneter ekonomi yang ada sangkut pautnya dengan pengangkutan barang.

2. Kedua pihak dapat dibebaskan dari kewajiban untuk melaksanakan isi perjanjian ini, baik sebagian maupun keseluruhan apabila hal tersebut disebabkan oleh *force majeure* yang dapat dibuktikan oleh masing-masing pihak
3. Pihak yang mengalami keadaan memaksa (*force majeure*) harus memberitahukan kepada pihak lainnya secara tertulis yang menyebutkan sebab-sebabnya dalam waktu 1 x 24 (satu kali dua puluh empat) jam setelah kejadian dan masing-masing pihak berusaha memperkecil akibat yang ditimbulkan.

Untuk membuktikan adanya suatu keadaan memaksa (*force majeure*) dapat ditempuh dua jalan, yaitu : Apakah benar-benar sama sekali tidak ada kesalahan atau kelalaian pada pengangkutan. Cara pembuktian ini disebut cara yang “obyektif”, sehingga keadaan disini bersifat obyektif dan hal ini akan sangat berat untuk dibuktikan oleh pengangkut dalam menolak memberikan pertanggung jawaban dalam hal barang kiriman tersebut mengalami keadaan musnah ataupun hilang ; Apakah dalam keadaan konkret, pengangkut telah berusaha sejauh mungkin untuk mencegah datangnya kerugian, meskipun usaha tersebut tidak berhasil. Cara pembuktian ini disebut cara subyektif dan keadaan memaksa disini dapat juga dikatakan keadaan memaksa subyektif.

Berdasarkan berbagai ketentuan yang mengatur mengenai pertanggungjawaban masing-masing pihak terhadap kerusakan atau kehilangan barang kiriman tersebut diatas tampak bahwa baik PT Kereta Api Indonesia (Persero) maupun PT Herona Express masing-masing membatasi tanggung

jawab mereka terhadap pengirim (konsumen) dengan mensyaratkan pembuktian kesalahan kepada pihak yang mengendalikan adanya kesalahan dan membatasi jangka waktu untuk menuntut ganti kerugian dalam waktu tertentu. Selain itu pihak PT Herona Express masih membebankan pula biaya premi asuransi kepada pengirim dan membatasi penggantian kerugian hanya sebesar maksimum 10 kali biaya pengiriman. Sedangkan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) membatasi besarnya penggantian kerugian dengan maksimum jumlah yang disetujui oleh pihak asuransi yang ditunjuk oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Pengurangan tanggung jawab pengangkut hanya mungkin terjadi apabila ada persetujuan dari pengirim atau penerima, sebagaimana diatur dalam ketentuan pasal 1320 KUHPerdara. Dengan demikian seharusnya pengurangan tanggung jawab pengangkut dalam hal terjadi rusak ataupun musnahnya barang kiriman haruslah dilakukan dengan kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak pengirim, namun dalam kenyataan yang terjadi sehari-hari tampak bahwa pihak pengirim telah secara sepihak melakukan pembatasan terhadap tanggung jawab yang kemungkinan akan dipikul dengan cara membuat perjanjian baku secara sepihak sehingga pengirim hanya dapat menyetujui atau mencari pengangkut yang lain.

C. Prosedur pemberian Ganti Kerugian oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Prosedur pemberian ganti kerugian oleh PT Kereta Api (persero) sesuai dengan peraturan yang tercantum dalam perjanjian yang telah

disepakati sebelum mengadakan perjanjian pengangkutan agar apabila terjadi kerusakan dan kehilangan barang kiriman pihak yang dirugikan tahu akan kemana mengajukan tuntutan ganti rugi atau *claim*.

Adapun prosedur pemberian ganti kerugian dalam hal terjadi kerusakan dan kehilangan barang kiriman adalah sebagai berikut :

1. Tuntutan ganti rugi pihak ekspediter kepada pihak pengangkut dalam prakteknya selambat-lambatnya harus dilaporkan 3 x 24 (tiga kali dua puluh empat) jam setelah terjadinya peristiwa (kecelakaan) tersebut. Laporan lengkap dengan dilampiri dokumen-dokumen sesuai dengan ketentuan tuntutan ganti rugi yang diberlakukan beserta Surat Permohonan Ganti Rugi asli yang dialamatkan kepada Direktur Operasional PT Kereta Api Indonesia (Persero) paling lambat 2 (dua) minggu sejak saat terjadinya kecelakaan.
2. *Claim* atas barang kiriman yang hilang/rusak juga dapat diajukan kepada PT Herona Express selambat-lambatnya 1 x 24 jam setelah barang-barang diterima dan hanya diganti maksimum 10 kali biaya pengiriman.

D. Hambatan-Hambatan yang timbul sehubungan Tanggung Jawab PT Kereta Api (Persero) serta solusinya.

Seringkali dalam praktek pengangkutan terjadi perbedaan pendapat mengenai siapakah yang harus beraksi dalam hal terjadinya wanprestasi dalam pengangkutan, baik itu berbentuk prestasi yang sama sekali tidak dilakukan,

kurang sempurna atau tidak tepat waktu pelaksanaannya. Dalam hal ini terdapat dua kemungkinan, yaitu :

1. Si penerima berhak mengadakan aksi, bila ia menyatakan kehendaknya untuk menerima barang-barang muatan. terlebih lagi sejak awal mula telah ditetapkan dalam perjanjian bahwa si penerima yang harus membayar biaya pengangkutan.
2. Bila kenyataan dalam praktek pengangkutan tidak seperti dikemukakan diatas, maka si pengirim yang berhak mengajukan perkaranya di muka hakim, jika yang menjadi pihak dalam perjanjian pengangkutan tersebut adalah ekspediter maka ekspediturlah yang berhak untuk beraksi.

Dengan kata lain pada umumnya mengenai masalah siapa yang harus beraksi dalam hal barang kiriman mengalami rusak ataupun musnah, dapat dipergunakan kriteria siapa diantara pengirim atau penerima yang menurut kenyataannya menderita kerugian, sebagai akibat langsung dari tidak terlaksananya prestasi dalam perjanjian pengangkutan maka dialah yang berhak untuk melakukan aksi menuntut ganti kerugian kepada pengangkut.

Solusinya :

Dengan melihat ketentuan tersebut maka jika barang-barang muatan yang sampai ke tujuan dalam keadaan kurang atau rusak, dan keadaan tersebut dapat terlihat dari luar serta telah diterima dengan baik oleh si penerima sedangkan biaya pengangkutan telah dibayar maka menurut ketentuan pasal 93 KUHD si penerimaan tidak berhak lagi untuk menuntut ganti kerugian berdasarkan perjanjian pengangkutan.

Jadi jika barang muatan itu tampak dari luar ternyata kurang atau rusak, tetapi si penerima menerimanya dengan baik dan uang angkutan telah dibayar juga, maka si penerima tersebut menjadi kehilangan hak untuk menuntut ganti kerugian berdasarkan perjanjian, pengangkutan. Ketentuan ini memberikan suatu dorongan kepada pihak penerima barang kiriman untuk bertindak dengan sekedar ketelitian yang layak. Dengan kata lain apabila pihak penerima melihat bahwa barang-barang yang ia terima itu mengalami kurang atau rusak baik untuk sebagian maupun keseluruhan, maka ia dapat menolak untuk menerimanya atau tidak membayar uang jasa angkutannya.

Apabila kerusakan atau kurangnya barang itu tidak tampak dari luar, dalam artian bahwa si penerima tidak dapat melihatnya dengan sekali pandang, maka hal tersebut dikenal dengan istilah adanya cacat tersembunyi. Jika si penerima menemukan adanya suatu cacat tersembunyi dalam barang muatan yang diterimanya, maka ia mempunyai waktu dua puluh empat jam untuk menuntut pemeriksaan ekspertise (pemeriksaan oleh para ahli) kepada Hakim Pengadilan Negeri setempat, berdasarkan ketentuan pasal 93 ayat (2) KUHD.

Prosedur pemeriksaan ini bersifat volunter dan cukup dengan mengajukan surat permohonan yang sederhana agar diadakan pemeriksaan ekspertise terhadap barang-barang muatan yang bersangkutan (menurut ketentuan pasal 99 KUHD). Ketentuan ini mendorong pihak penerima untuk lekas-lekas membuka bungkusan dari barang-barang muatan yang diterimanya dan untuk memeriksanya secara teliti. Ada satu hal yang perlu diingat bahwa pemeriksaan ekspertise memerlukan biaya yang tidak sedikit, sehingga

permintaan untuk dilakukannya pemeriksaan ekspertise baru dapat dianggap efisien jika mengenai barang-barang kiriman dalam jumlah dan nilai yang banyak.

Tujuan pemeriksaan ekspertise adalah untuk menetapkan jenis dan besarnya jumlah kerugian yang diderita oleh si penerima karena rusak atau kurangnya barang-barang yang diterimanya dan telah dibayarkannya uang jasa pengangkutan. Adapun syarat mutlak untuk dilakukannya pemeriksaan ekspertise ialah adanya kesamaan dari barang-barang yang dimintakan pemeriksaan ekspertise tersebut dengan barang-barang yang telah diterima oleh si penerima. Apabila hal ini disangkal oleh pihak pengangkut, maka si penerima harus dapat membuktikan adanya persamaan itu.

Pemeriksaan ekspertise dianggap tidak perlu untuk dilakukan dalam hal sebagai berikut :

- b. Nilai barang muatan yang akan dimintakan pemeriksaan ekspertise itu begitu kecil, sehingga tidak seimbang dengan biaya pemeriksaan ekspertise yang relatif besar itu ;
- c. Pengangkut telah mengakui adanya kerusakan ataupun kekurangan yang diberitahukan oleh penerima kepadanya.

Tenggang waktu untuk memintakan pemeriksaan ekspertise dibatasi hanya dalam jangka waktu dua kali dua puluh empat jam, sehingga sesudah tenggang waktu itu lampau dan pihak penerima mengajukan permohonan untuk dilakukan pemeriksaan ekspertise, maka hal ini masih dapat dilakukan selama alasan keterlambatan mengajukan permohonan pemeriksaan ekspertise tersebut masih dapat diterima oleh hakim.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan dan diuraikan sebagaimana dikemukakan pada Bab III penulisan hukum ini, maka dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa :

1. Tanggung jawab pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang mulai dari tempat pemuatan sampai tempat tujuan dengan selamat. Keadaan bahwa barang kiriman itu tidak sampai dengan selamat, baik itu karena barang itu tidak ada maupun barang tersebut rusak sebagian atau seluruhnya, merupakan tanggung jawab pengangkut. Hal ini berarti bahwa pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang-barang yang musnah atau rusak tersebut, kecuali apabila kerugian tersebut disebabkan oleh sebab-sebab berikut ini, yaitu keadaan memaksa (*overmacht* atau *force majeure*), cacat pada barang itu sendiri, kesalahan atau kelalaian si pengirim atau ekspediter, keterlambatan datangnya barang ditempat tujuan, yang disebabkan oleh keadaan memaksa (pasal 9 KUHD); dalam hal ini barang tidak musnah ataupun rusak.
2. Prosedur pemberian ganti rugi oleh PT. Kereta Api (Persero) meliputi : tuntutan ganti rugi pihak Ekspediter kepada pihak pengangkut dalam prakteknya selambat-lambatnya harus dilaporkan 3 x 24 jam setelah terjadinya peristiwa tersebut dan *claim* atas barang kiriman yang

terjadinya peristiwa tersebut dan *claim* atas barang kiriman yang hilang/rusak juga dapat diajukan kepada PT. Herona Ekspres selambat-lambatnya 1 x 24 jam setelah barang-barang diterima dan hanya diganti maksimum 10 kali biaya pengiriman.

3. Hambatan-hambatan yang timbul sehubungan tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) Seringkali dalam praktek pengangkutan terjadi perbedaan pendapat mengenai siapakah yang harus beraksi dalam hal terjadinya wanprestasi dalam pengangkutan, baik itu berbentuk prestasi yang sama sekali tidak dilakukan, kurang sempurna atau tidak tepat waktu pelaksanaannya. Dalam hal ini terdapat dua kemungkinan, yaitu :
- a. Si penerima berhak mengadakan aksi, bila ia menyatakan kehendaknya untuk menerima barang-barang muatan. terlebih lagi sejak awal mula telah ditetapkan dalam perjanjian bahwa si penerima yang harus membayar biaya pengangkutan.
 - b. Bila kenyataan dalam praktek pengangkutan tidak seperti dikemukakan diatas, maka si pengirim yang berhak mengajukan perkaranya di muka hakim, jika yang menjadi pihak dalam perjanjian pengangkutan tersebut adalah ekspediter maka ekspediturlah yang berhak untuk beraksi.

Solusinya :

Dengan melihat ketentuan tersebut maka jika barang-barang muatan yang sampai ke tujuan dalam keadaan kurang atau rusak, dan keadaan tersebut dapat terlihat dari luar serta telah diterima dengan baik oleh si penerima sedangkan biaya pengangkutan telah dibayar maka menurut ketentuan pasal

93 KUHD si penerimaan tidak berhak lagi untuk menuntut ganti kerugian berdasarkan perjanjian pengangkutan.

B. Saran

Dengan melihat pada kesimpulan di atas maka penulis dapat mengajukan beberapa saran dalam rangka memenuhi tujuan dari penulisan hukum ini, yaitu :

1. Agar ketentuan yang mengatur mengenai prosedur pemberian ganti kerugian dalam hal terjadi kerusakan dan/atau kehilangan barang dapat lebih dipersingkat dan diperjelas, sehingga kepentingan pengirim dalam hal barang kiriman mengalami kerusakan dan/atau kehilangan dapat dijamin pemenuhannya.
2. Agar baik pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) maupun pihak PT. Herona Express memberitahukan hak dan kewajiban dalam perjanjian, pengangkutan kepada pengirim sebagai konsumen agar betul-betul memahami isi perjanjian tersebut sebelum melakukan pengiriman melalui jasa yang ditawarkan oleh pengangkut.
3. Agar pihak pengiriman dan penerima betul-betul membaca dengan seksama isi perjanjian pengangkutan yang akan dilakukannya, semata-mata untuk melindungi kepentingannya sendiri terhadap kerugian-kerugian yang mungkin timbul dalam pelaksanaan pengangkutan tersebut dan baik pihak penerima maupun pihak yang mengirimkan barang menggunakan jasa kereta api dapat lebih dan hati-hati dalam memeriksa maupun menerima barang kiriman.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. (PT Aditya Bakti, Bandung 1994)
- HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayaran Laut, dan Perairan Darat*. Djembatan, 1993)
- R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Jilid II (Rajawali, Jakarta, 1981)
- R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, (PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995)
- _____, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan UU Kepailitan* (Cetakan ke -12, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982)
- _____, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata* (Cetakan ke-29, Pradnya Paramita, Jakarta, 1999)
- _____, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, (PT Intermasa, Jakarta, 1985)
- Siti Sumarti Hartono, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Peraturan* (Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta, 1983)
- Siti Utari, *Pengangkutan Laut di Indonesia* (Suara Tinjauan Yuridis) BP, Jakarta
- Sri Redjeki Hartono, *Pengangkutan dan Pengangkutan Darat* (Semarang, Fakultas Hukum Undip, 1980)
- Rony Hanitjo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Juru Metri*, (Jakarta, Ghalia Indonesia, 1990)
- Undang-undang No. 13 tahun 1992 tentang Perkeretaapian