



**TANGGUNGJAWAB PENGANGKUT TERHADAP
HILANGNYA BARANG KIRIMAN MELALUI DARAT
(Studi Kasus Ekspedisi Dharma Raya Muntilan)**

SKRIPSI

disusun untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum

Oleh

NAMA : RISCHA INDAH SAPUTRI

NIM : 17.0201.0035

PROGRAM STUDI ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAGELANG

2021

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pengangkutan adalah suatu rangkaian kegiatan pemindahan barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan yaitu tempat penurunan pembongkaran barang muatan atau penurunan penumpang (Muhammad, 2008). Era sekarang ini, pengangkutan memegang peranan penting dalam perkembangan pembangunan ekonomi nasional di segala bidang dan dengan diimbangi kepastian hukum yang mempertimbangkan kepentingan pelaku usaha maupun pengguna angkutan. Salah satu angkutan yang berkembang yaitu transportasi melalui darat yang menjadi sarana pengangkutan yang dominan dalam pengangkutan penumpang atau barang. Pengangkutan di darat merupakan suatu kegiatan ekonomi dimana sebuah perusahaan menggunakan transportasi darat untuk mengangkut barang atau penumpang. Transportasi darat ada 2 macam yaitu transportasi kereta api dan transportasi jalan raya (bus, truk, mobil box, dls). Adapun pengertian Angkutan Darat berdasarkan UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Jadi dapat dipahami bahwa fungsi pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Biasanya pengangkutan di darat mengacu pada pengangkutan orang dan barang oleh perusahaan komersial yang disediakan dengan biaya bagi individu, bisnis, dan pemerintah untuk tujuan menguntungkan

perusahaan yang menyediakan perjalanan. Nilai komersial di sini bertumpu pada perjanjian pengangkutan. Jika yang akan diangkut barang, maka perjanjiannya mengacu pada perjanjian pengangkutan barang.

Perjanjian pengangkutan barang merupakan perjanjian antara pihak pengangkut dengan pihak yang akan mengirimkan barang yaitu pihak pengangkut mengikatkan diri dengan pihak pengirim dengan melakukan pengangkutan dari suatu tempat ke tempat yang dituju dengan keadaan selamat dan barang dalam keadaan baik. Pihak Pengirim, yang mengirimkan barang mengikatkan diri dengan membayar uang angkutan (Soekardono, 1986). Pihak pengangkut dan pihak pengirim memiliki hak dan tanggungjawab sesuai dengan kesepakatan yang dibuat oleh kedua belah pihak. Sehingga pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan yaitu para subyek hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, pihak-pihak dalam pengangkutan yaitu pengangkut dan pengirim.

Salah satu pengangkut yang bergerak di bidang pengangkutan barang melalui darat dengan menggunakan alat transportasi berupa truk yaitu Ekspedisi Dharma Raya Muntilan. Ekspedisi ini mengantarkan barang berupa sembako terutama cabai dari wilayah Magelang menuju pasar-pasar besar yang ada di Jakarta. Perusahaan ekspedisi muatan mempunyai tugas mengangkut barang muatan dari tempat pengirim sampai ke tempat tujuan dengan selamat, selain itu sebelum barang diangkut melakukan pengemasan sesuai dengan standar pengemasan barang yang akan diangkut.

Peraturan perundang-undangan mengatur beberapa kewajiban yang harus dipatuhi oleh perusahaan pengangkutan dalam menjalankan usahanya, apabila dalam melaksanakan tanggungjawabnya ekspedisi melakukan pelanggaran maka sepenuhnya menjadi tanggungjawab pihak Ekspedisi. Pasal 91 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang disebutkan bahwa pengangkut harus mengganti kerugian yang diderita oleh para pihak yang dirugikan. Namun pengangkut dapat mengelak dari sanksi tersebut dengan membuktikan bahwa ketidaksempurnaan prestasi tersebut disebabkan oleh:

- 1) Cacat yang melekat pada barang itu sendiri.
- 2) Kesalahan dan atau kelalaian sendiri pada pengirim/ ekspediter.
- 3) Keadaan memaksa (*overmacht*)

Pengaturan kewajiban tersebut dipertegas dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat UU No 22 Tahun 2009) Pasal 188 bahwa pengusaha angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

Sementara itu perusahaan ekspedisi dituntut untuk menjaga nama baik agar perusahaan tetap berjalan dan mendapat keuntungan. Ekspedisi Dharma Raya pun dalam menjalankan proses pengangkutan meminimalisir terjadinya kelalaian yang mengakibatkan barang yang diangkut hilang, sehingga tidak sampai di tempat tujuan atau sampai tujuan tetapi jumlahnya sudah berkurang. Hilangnya barang tersebut kemungkinan hilang dalam perjalanan karena dicuri orang saat angkutan melaju, yang dalam istilah umum di jalan disebut “bajing loncat”. Hal tersebut

jika ditelisik dapat dikatakan merupakan kelalaian perusahaan, sehingga dapat dikatakan bahwa perusahaan ekspediter telah wanprestasi, atau dapat pula perusahaan mengatakan bahwa hilangnya barang tersebut bukan merupakan kelalaian/kesalahan dari perusahaan. Jika memang perusahaan ekspediter tersebut dapat membuktikan ketiadaan prestasi tersebut bukan kesalahannya/kelalaiannya, maka perusahaan tersebut dapat dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi sebagaimana yang diatur dalam Pasal 91 KUHD kalimat kedua bahwa pengangkut dapat mengelak untuk tidak memberikan ganti rugi apabila dapat membuktikan bahwa hilangnya barang bukan karena kesalahan pengangkut.

Dalam pengangkutan, hilangnya barang yang diangkut oleh perusahaan Ekspedisi Dharma Raya tersebut karena dicuri oleh “bajing loncat”. Hal tersebut menimbulkan pertanyaan apakah dicurinya barang oleh bajing loncat tersebut termasuk salah satu katagori yang tersebut dalam Pasal 91 KUHD yaitu *overmacht*?

Berdasarkan uraian di atas penulis ingin melakukan penelitian untuk menyusun skripsi tentang tanggung jawab perusahaan ekspedisi terhadap hilangnya barang muatan dalam perjanjian pengangkutan dengan judul **“Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Hilangnya Barang Kiriman Melalui Darat (Studi Kasus Ekspedisi Dharma Raya Muntilan).**

1.2 Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dalam penelitian yang digunakan untuk mengkaji tanggungjawab pengangkut dalam pelaksanaan angkutan barang kiriman melalui darat, yaitu:

- a. Seberapa jauh tanggungjawab pihak pengangkut terhadap kerugian barang yang ditimbulkan terhadap barang pihak pengirim
- b. Hambatan Ekspedisi Dharma Raya dalam pelaksanaan ganti kerugian

1.3 Pembatasan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah yang telah dikemukakan di atas, dalam penelitian ini memfokuskan pada tanggungjawab ganti kerugian oleh pihak pengangkut saat terjadi wanprestasi atau overmacht saat pengiriman barang melalui darat dan menggunakan alat transportasi berupa truk.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu:

- a. Bagaimana tanggungjawab pengangkut terhadap hilangnya barang yang diangkut ?
- b. Apa hambatan pihak pengirim saat meminta ganti kerugian kepada pihak pengangkut terhadap hilangnya barang ?

1.5 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini untuk memberi arah dalam melangkah sesuai dengan maksud penelitian. Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini yaitu:

- a. Tujuan Obyektif:
 - 1) Untuk menganalisa tanggungjawab pengangkut terhadap hilangnya barang yang diangkut.

- 2) Untuk mengetahui hambatan pengirim saat melakukan klaim ganti kerugian kepada pengangkut terhadap hilangnya barang.

b. Tujuan Subjektif:

- 1) Menambah wawasan dan mengembangkan pengetahuan serta pemahaman penulis tentang aspek hukum, khususnya dalam bidang hukum perdata terutama masalah hukum pengangkutan.
- 2) Memberi sumbangan pemikiran bagi pengembangan ilmu hukum yang berkaitan dengan hukum pengangkutan melalui darat.

1.6 Manfaat Penelitian

Suatu penelitian sangat diharapkan ada manfaat dan kegunaannya. Adapun manfaat dari penelitian ini yaitu:

- a. Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan sumbangsih pemikiran bagi perkembangan ilmu pengetahuan hukum, khususnya dalam bidang hukum dagang yaitu pengangkutan darat menggunakan alat transportasi truk.
- b. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan dalam penelitian selanjutnya.
- c. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai acuan bagi perusahaan ekspedisi/perusahaan pengangkutan dan pihak pengirim agar dapat memahami hak dan kewajiban masing-masing pihak.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian skripsi ini tidak terlepas dari hasil penelitian-penelitian terdahulu yang pernah dilakukan yang dipakai sebagai acuan untuk melakukan penelitian yang belum dilakukan oleh peneliti terdahulu. Berikut ada beberapa penelitian yang merupakan hasil penelitian terdahulu yang diambil dari jurnal, yaitu:

- a. Jurnal Penelitian Interpretasi Hukum Vol.1, No.1 Tahun 2020, penulis Ketut Arie Jaya, I Nyoman Putu Budiarta, Ni Made Puspasutari Ujianti tentang Tanggungjawab Perusahaan Ekspedisi Terhadap Kerusakan dan Kehilangan Barang Muatan dalam Pengangkutan Darat. Penulis tersebut dalam penelitiannya menjelaskan bahwa ada faktor internal dan eksternal yang menyebabkan barang pengangkutan rusak atau hilang, dilihat dari faktor internal antara lain: hilang karena kesalahan sistem, barang hilang karena dicuri, hilang karena kesalahan administrasi. Sedangkan pada faktor eksternal antara lain: faktor alam seperti hujan atau cuaca buruk, kecelakaan lalu lintas, dan faktor tindak kejahatan di jalan.

Dalam proses pertanggungjawaban, biasanya perusahaan ekspidisi memberikan kenyamanan dan rasa aman dalam pengangkutan perusahaan Indah Cargo Logistic dalam pertanggungjawabannya, tetapi sebelum memberikan pertanggungjawaban tersebut, pengirim harus menaati SOP yang sudah diatur dalam perusahaan, yaitu complain harus di laporkan

1x24 jam *costumer* harus segera melaporkannya, bahwa barang tersebut rusak atau hilang. Pelaporan tersebut akan diterima oleh pihak pengangkut dan untuk menentukan besar ganti kerugian terhadap hilang atau rusaknya barang yaitu yang dilihat adalah taksasi barang melalui resi yang menjadi alat transaksi barang yang ada namanya nilai taksasi, dalam menentukan kerugian barang diganti 100% atau tidak .

- b. Tesis tahun 2016, penulis Parlin Gultom, Universitas Pasundan Bandung tentang Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pemilik Barang Atas Rusak dan Musnahnya Barang Pada Moda Pengangkutan Darat Dihubungkan dengan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Penulis tersebut dalam tesisnya menjelaskan bahwa pengangkutan barang melalui moda pengangkutan darat, sering kali dihadapkan dengan situasi yang tidak diharapkan terjadi oleh para pihak, yang mana tujuan yang dikehendaki oleh para pihak dalam melakukan suatu pengangkutan yaitu menuju kepada suatu tempat untuk memindahkan suatu barang, namun pada kenyataannya tidak menjamin bahwa barang yang diangkut selamat sampai tujuan.

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

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

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

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

Mengenai ketidaksempurnaan pelaksanaan pengangkutan barang tersebut, yang menjadi kewajiban pengangkut tidak diwajibkan untuk

mengganti kerugian, hanyalah diakibatkan langsung dari kesalahan atau kelalaian pengangkut.

Penelitian-penelitian di atas, dapat disimpulkan bahwa tanggungjawab pihak pengangkut dibatasi dengan cara membuat perjanjian antara pihak pengangkut dan pihak pengirim, meskipun dalam pembuatan perjanjian pengangkutan, biasanya dilakukan secara lisan, yang penting jika kedua belah pihak sudah sepakat. Kemudian penelitian yang penulis lakukan membahas tentang bagaimana tanggungjawab pihak pengangkut apabila terjadi kerugian pada barang-barang yang diangkut, dan bagaimana upaya penyelesaiannya, dalam hal ini penulis akan menghubungkan antara keadaan di lapangan dengan peraturan dalam undang-undang yang mengatur tentang pengangkutan.

2.2 Landasan Teori

a. Pengangkutan Barang

Pengertian transportasi sendiri berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti sebarang, dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi berarti membawa atau mengangkut (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Oleh sebab itu, transportasi dapat diberi definisi sebagai kegiatan dan usaha membawa atau mengangkut barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain yang dituju atau ke tempat lainnya. Ditegaskan lagi bahwa transportasi adalah jasa yang dipergunakan sebagai alat untuk memperoleh

keuntungan-keuntungan ekonomis dalam berbagai kegiatan usaha dan hubungan kemasyarakatan (Kamaluddin, 2003).

- 1) Unsur-unsur dalam sistem transportasi , antara lain:
 - a) Manusia, yaitu unsur yang membutuhkan transportasi
 - b) Barang, yaitu unsur yang diperlukan manusia
 - c) Kendaraan, yaitu sebagai sarana transportasi
 - d) Jalan, yaitu sebagai prasarana transportasi
 - e) Organisasi, yaitu sebagai pengelola transportasi

Hubungan unsur-unsur dalam sistem transportasi di atas, yaitu kinerja sistem yang dapat bekerja kalau ada muatan/barang/penumpang yang diangkut (komoditas), selanjutnya tersedia orang yang mengangkut/ kendaraan sebagai alat angkutannya (sarana) dan tersedia ruang atau jalan/lintasan yang dilalui oleh alat angkutan tersebut (prasarana) yang memiliki sistem pengelolaan (manajemen).

Berfungsinya alat pendukung proses perpindahan ini sesuai dengan yang diinginkan, tidak terlepas dari kehadiran seluruh subsistem tersebut di atas secara serentak. Masing-masing unsur tidak bisa hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, semuanya harus terintegrasi secara serentak (Miro, 2005).

- 2) Bentuk-bentuk jasa dalam pengangkutan, yaitu:
 - a) *Bulk Freight Service*

Jasa angkutan ini untuk mengangkut barang-barang dasar yang bersifat *bulky*, seperti hasil-hasil pertanian dan ternak, hasil-hasil tambang, hasil-hasil hutan, hasil-hasil perkebunan, dan hasil-hasil industri.

b) *Merchandise Freight and Express Service*

Terdiri atas angkutan dalam jumlah kecil, yang jika diangkut dengan kereta api biasanya dikenal dengan *less-than-carload freight*. *Express services* sifatnya adalah untuk “jasa angkutan barang yang mewah” dari rumah ke rumah, yang meliputi jasa-jasa untuk atau diantara rumah-rumah perusahaan, rumah-rumah perorangan, atau kantor-kantor tertentu.

b. Tanggungjawab dalam Pengangkutan

Istilah dari tanggungjawab dalam arti *liability* dapat diartikan sebagai tanggung gugat. Tanggung gugat merupakan kewajiban untuk menanggung ganti kerugian sebagai akibat pelanggaran norma. Perbuatan melanggar norma tersebut dapat terjadi disebabkan karena perbuatan melawan hukum dan wanprestasi dan merupakan bentuk spesifik dari tanggungjawab hukum menurut hukum perdata. Prinsip-prinsip tanggung jawab dalam pengangkutan, antara lain:

1) Prinsip tanggungjawab berdasarkan adanya unsur kesalahan.

Menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggungjawab membayar ganti kerugian atas kerugian yang timbul akibat dari

kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu. Prinsip ini berdasarkan pada Pasal 1366 KUHPerdara yang berbunyi “Setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya”. Dalam pengangkutan, prinsip tanggungjawab berdasarkan adanya unsur kesalahan ini yang dimaksud unsur kesalahan yaitu kelalaian atau kurang hati-hatinya pengangkut. Jadi, ketika terjadinya hilang atau rusaknya barang yang dikarenakan kelalaian oleh pengangkut, pengirim harus membuktikan adanya unsur kesalahan tersebut agar pengangkut bertanggungjawab atas hilang atau rusaknya barang yang diangkut.

2) Prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga

Prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga ini, beban pembuktian berada pada pihak yang melakukan perbuatan melawan hukum. Hal ini berarti perbedaan prinsip tanggungjawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*) dengan prinsip tanggungjawab berdasarkan atas unsur kesalahan (*fault liability atau liability based on fault principle*) adalah pihak yang dibebani pembuktian (Shidarta, 2006).

Prinsip tanggungjawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan, beban tanggungjawab berada pada pihak yang dirugikan, sedang pada prinsip tanggungjawab berdasarkan atas praduga, pihak yang

merugikan harus membuktikan. Berdasarkan prinsip tanggungjawab ini, konsumen yang merasa dirugikan dapat menggugat bahwa pelaku usaha telah melanggar kewajiban dan larangan yang semestinya tidak boleh dilakukan oleh pelaku usaha. Pelaku usaha atau pihak yang dirugikan bertanggungjawab atas kerugian yang timbul, kecuali dapat membuktikan dalam keadaan memaksa (*force majeure* atau *overmacht*) atau kesalahan yang dirugikan.

3) Prinsip Tanggungjawab Mutlak

Prinsip Tanggungjawab Mutlak, pengangkut selalu bertanggungjawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Artinya, dalam prinsip ini memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak. Berdasarkan prinsip tanggungjawab tanpa kesalahan, bahwa seseorang harus bertanggungjawab ketika kerugian terjadi, terlepas dari ada tidaknya kesalahan pada dirinya, sehingga faktor kesalahan bukan lagi merupakan unsur yang harus dibuktikan di pengadilan (Agustina, 2003).

2.3 Landasan Konseptual

a. Pengertian Pengangkutan

- 1) Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 pada Pasal 1 angka 3 bahwa:
“Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat

ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

- 2) Berdasarkan kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia tidak dijumpai definisi pengangkut, kecuali dalam pengangkutan laut. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) dan/atau barang. Singkatnya, pengangkut adalah penyelenggara pengangkutan.
- 3) Menurut Zainal Asikin (2013) bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan. Dilihat dari pengertian pengangkutan, terdapat tiga komponen dasar dalam pengangkutan yaitu pengirim, jasa angkut (alat angkutan), dan penerima.

b. Macam-macam pengangkutan

1) Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat dapat dilakukan menggunakan kendaraan bermotor di jalan raya atau kereta api. Sifat dari pengangkutan darat itu sendiri fleksibel, praktis, dan tidak banyak formalitasnya, yang dapat diangkut oleh pengangkutan darat yaitu barang dan/atau orang.

2) Pengangkutan Laut

Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran) menjelaskan bahwa pengangkutan laut yaitu kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan barang dan/atau penumpang dengan menggunakan kapal.

3) Pengangkutan Udara

Angkutan Udara berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

c. Pengangkutan Melalui Darat

Angkutan darat dilakukan dengan berjenis-jenis alat pengangkutan, antara lain dengan kendaraan bermotor di atas jalan raya dan dengan kendaraan kereta api dan listrik di atas rel. Pada dasarnya pengangkutan melalui darat digunakan untuk menghubungkan kota yang satu dengan kota yang lain atau daerah yang lain di satu pulau. Selain dari jenis angkutan, pengangkutan surat-surat atau paket melalui pos dan berita lewat kawat radio dan televisi termasuk juga pengangkutan darat.

Pengangkutan berfungsi untuk memindahkan barang atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud meningkatkan daya guna dan nilai (Purwosutjipto, 1994).

Dilihat dari fungsi pengangkutan, dalam proses pengangkutan membutuhkan kendaraan sebagai alat transportasi agar barang sampai di tempat yang dituju. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Berdasarkan Pasal 47 UU No. 22 Tahun 2009, jenis dan fungsi kendaraan, yaitu:

- a) Kendaraan terdiri atas:
 1. Kendaraan Bermotor
 2. Kendaraan tidak bermotor
- b) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada Pasal 47 UU No. 22 Tahun 2009 ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis:
 1. Sepeda motor
 2. Mobil penumpang: setiap kendaraan bermotor yang semata-mata diperlengkapi dengan sebanyak-banyaknya 8 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudinya, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.” (Pasal 1 Angka 1 Huruf c UU Nomor 3 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya)
 3. Mobil bus: setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan tempat duduk untuk lebih dari delapan orang, tidak termasuk tempat duduk untuk pengemudi baik dilengkapi/tidak dilengkapi dengan bagasi.

4. Mobil barang: Setiap kendaraan bermotor selain sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus dan kendaraan khusus. Contohnya mobil pick-up, mobil box.
 5. Kendaraan khusus: Kendaraan bermotor selain daripada kendaraan bermotor untuk penumpang dan kendaraan bermotor untuk barang, yang penggunaannya untuk keperluan khusus atau mengangkut barang-barang khusus. Contoh : Ambulance
- c) Kendaraan bermotor yang dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi:
1. Kendaraan bermotor perseorangan
 2. Kendaraan bermotor umum
- d) Kendaraan tidak bermotor yang dimaksud pada ayat (1) huruf b dikelompokkan dalam:
1. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang
 2. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan
- 1) Pengaturan Pengangkutan Darat
- a) Berdasarkan KUHD Buku I Bab V Pasal 91 sampai dengan Pasal 98 tentang surat angkutan dan tentang pengangkut dan juragan perahu melalui sungai dan perairan darat.
 - b) Ketentuan di luar KUH Dagang/KUHPerdata, terdapat di dalam
 - (1) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos
 - (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

(3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 7 UU No. 22 Tahun 2009 ditentukan penyelenggaraan angkutan darat, sebagai berikut:

1. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh pemerintah, pemerintah daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat
2. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan oleh pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:
 - a. Urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan.
 - b. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - c. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri.
 - d. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan

- e. Urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

d. Perjanjian Pengangkutan

1) Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan yaitu adanya kesepakatan antara pengguna jasa dengan pengangkut, dimana masing-masing pihak memiliki hak dan kewajiban. Sebagai suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan aman. Sedangkan pihak yang lain menyanggupi untuk membayar ongkos. Perjanjian pengangkutan terlibat dua pihak, yaitu:

- a) Pengangkut
- b) Pengirim barang atau penumpang

Kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan, yaitu pengangkut dan pengirim sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, dimana para pihak tidak sama tinggi yakni, majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi dari si buruh. Kedudukan tersebut disebut Sub-ordinasi (*gesubordineerd*), sedangkan dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukan sama tinggi atau koordinasi (*Geeoordineerd*).

2) Syarat sahnya perjanjian

Berdasarkan Pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, syarat sahnya perjanjian, yaitu:

- a) Kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya
- b) Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
- c) Suatu hal tertentu
- d) Suatu sebab yang halal

Syarat sahnya perjanjian pengangkutan sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdata, bahwa pihak pengangkut dan pihak pengirim harus membuat kesepakatan sesuai dengan esensi dari perjanjian pengangkutan. Selain itu dalam perjanjian pengangkutan bahwa pengangkut dan pengirim harus sudah cakap menurut hukum yaitu bahwa para pihak harus sudah dewasa dan tidak di bawah pengampuan/kuratil.

Syarat ketiga dalam perjanjian pengangkutan yaitu suatu hal tertentu artinya bahwa barang yang diangkut harus jelas jenis barangnya dan jumlahnya, selain itu juga harus juga disebutkan dari mana dan kemana tujuan barang akan diangkut. Jadi prestasi yang harus dilakukan debitur harus tertentu. Berikutnya syarat keempat dalam perjanjian pengangkutan yaitu suatu sebab yang halal. Sebab yang halal dalam perjanjian pengangkutan artinya bahwa isi dalam perjanjian pengangkutan tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, tidak boleh bertentangan

dengan kesusilaan dan tidak boleh bertentangan dengan ketertiban umum, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1335 dan Pasal 1337 KUHPerdara.

Syarat sahnya perjanjian tersebut (Pasal 1320 KUHPerdara) jika syarat kesepakatan dan kecakapana tidak terpenuhi maka perjanjian tersebut dapat dibatalkan, karena merupakan syarat subyektif. Adapun syarat ketiga dan keempat (suatu hal tertentu dan suatu sebab yang halal) disebut syarat objektif karena berkaitan dengan objek dalam perjanjian. Jika syarat objektif tidak terpenuhi maka perjanjian ini batal demi hukum.

e. Hubungan Hukum dalam perjanjian pengangkutan

Hubungan hukum dalam perjanjian pengangkutan diantara pengangkut dan pengirim terjadi karena adanya suatu perjanjian (Pasal 1320 KUHPerdara).

Pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan yaitu pengangkut dan pengirim barang atau penumpang. Dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya atau ongkos pengangkutan.

f. Hak dan Kewajiban

- 1) Hak pengangkut mendapatkan upah
- 2) Kewajiban Pengangkut, berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 186, 187, 188 dan 189

bahwa kewajiban dari pengangkut ialah mengangkut atau menyelenggarakan pengangkutan barang dari tempat pemuatan itu dapat diserahkan kepada penerima dengan lengkap dan utuh, tidak rusak atau kurang, ataupun terlambat.

- 3) Hak pengirim, ialah untuk mendapatkan pelayanan yang baik serta penyampaian barang secara tepat waktu dan selamat sampai ke tangan penerima.
- 4) Kewajiban pengirim membayar ongkos kepada pengangkut.

g. Tanggungjawab Pengangkut

Pada dasarnya pengangkut bertanggungjawab atas musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut sejak barang tersebut diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim/pemilik barang, merupakan suatu konsekuensi perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang atau pengirim barang. Tanggung jawab pengangkut (*Liability of the Carrier*) dapat dilihat di dalam Pasal 468 KUHD, sebagai suatu pengaturan mengenai pertanggungjawaban pengangkut yang membawa konsekuensi bagi pengangkut. Pasal 468 KUHD menyebutkan bahwa: "perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu

akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu”.

Selain hal tersebut, dalam Pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut. Dijelaskan dalam Pasal 477 KUHD bahwa “pengangkut bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan oleh penyerahan barang yang terlambat, kecuali bila ia membuktikan, bahwa keterlambatan itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya”.

Tanggungjawab pengangkut tersebut (Pasal 468 KUHD) jika dikaitkan dengan Pasal 1366 jo Pasal 1367 KUHPerdara yaitu bahwa pengangkut harus bertanggungjawab memberikan ganti rugi yang disebabkan perbuatannya, juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungan pengangkut. Misalnya supir yang lalai saat membawa barang yang menyebabkan hilangnya barang, dalam hal ini yang bertanggungjawab adalah pengangkut (perusahaan pengangkutan), karena supir berada pada tanggungan pengangkut.

Ketentuan Pasal 468 KUHD tersebut, bahwa tanggungjawab pengangkut ketika tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barang yang diangkut atau karena kerusakan harus memberikan ganti rugi kepada

pengirim. Kecuali jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerusakan barang atau tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barang tersebut akibat suatu kejadian yang tidak dapat dihindarinya. Misalnya saja kecelakaan yang menyebabkan barang yang dibawa jatuh dan berserakan.

Ketentuan tersebut sesuai dengan yang diatur dalam Pasal 477 KUHD, bahwa pengangkut juga harus bertanggungjawab atas kerugian yang ditimbulkan atas keterlambatan barang, kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan itu terjadi akibat kejadian yang tidak dapat dicegah. Misalnya, saat proses pengangkutan ada hujan badai yang menyebabkan alat transportasi harus berhenti dahulu.

h. Wanprestasi

1) Pengertian Wanprestasi

Menurut Kamus Hukum, wanprestasi berarti kelalaian, kealpaan, cedera janji, tidak menepati kewajibannya dalam perjanjian (Sudarsono, 2007). Adapun yang dimaksud wanprestasi adalah suatu keadaan yang dikarenakan kelalaian atau kesalahannya, debitur tidak dapat memenuhi prestasi seperti yang telah ditentukan dalam perjanjian dan bukan dalam keadaan memaksa.

2) Bentuk dan Syarat Wanprestasi

Menurut (Satrio, 1999), terdapat tiga bentuk wanprestasi, yaitu:

- a) Tidak memenuhi prestasi sama sekali. Sehubungan dengan debitur yang tidak memenuhi prestasinya maka dikatakan debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali.

- b) Memenuhi prestasi tetapi tidak tepat waktunya. Apabila prestasi debitur masih dapat diharapkan pemenuhannya, maka debitur dianggap memenuhi prestasi tetapi tidak tepat waktunya.
- c) Memenuhi prestasi tetapi tidak sesuai atau keliru. Debitur yang memenuhi prestasi tapi keliru, apabila prestasi yang keliru tersebut tidak dapat diperbaiki lagi maka debitur dikatakan tidak memenuhi prestasi sama sekali.

Sedangkan menurut Subekti, bentuk dan syarat tertentu hingga terpenuhinya wanprestasi adalah sebagai berikut (Ibrahim, 2004):

- a) Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya.
- b) Melaksanakan apa yang dijanjikannya, tetapi tidak sebagaimana dijanjikan.
- c) Melakukan apa yang dijanjikannya tetapi terlambat.
- d) Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya.

3) Akibat Hukum Wanprestasi

- a) Kewajiban membayar ganti rugi

Ganti rugi adalah membayar segala kerugian karena musnahnya atau rusaknya barang-barang milik kreditur akibat kelalaian debitur. Untuk menuntut ganti rugi harus ada penagihan atau (somasi) terlebih dahulu, kecuali dalam peristiwa-peristiwa tertentu yang tidak memerlukan adanya teguran.

b) Pembatalan perjanjian

Sebagai sangsi yang kedua akibat kelalaian seorang debitur yaitu berupa pembatalan perjanjian. Sangsi atau hukuman ini apabila seseorang tidak dapat melihat sifat pembatalannya tersebut sebagai suatu hukuman dianggap debitur malahan merasa puas atas segala pembatalan tersebut karena ia merasa dibebaskan dari segala kewajiban untuk melakukan prestasi.

c) Peralihan risiko

Akibat wanprestasi yang berupa peralihan risiko ini berlaku pada perjanjian yang objeknya suatu barang, seperti pada perjanjian pembiayaan leasing. Dalam hal ini seperti yang terdapat pada pasal 1237 KUHPdata ayat (2) yang menyatakan, Jika si berutang lalai akan menyerahkannya, maka semenjak saat kelalaiannya kebendaan adalah atas tanggungannya.

Hubungan perjanjian pengangkutan dengan wanprestasi, yaitu apabila pengangkut melakukan wanprestasi, pengangkut harus bertanggung jawab untuk mengganti kerugian kepada pihak pengirim atau pihak yang dirugikan, bila terjadi kerugian yang disebabkan karena sebab-sebab yang menjadi tanggung jawab pengangkut, yang disebut oleh undang-undang. Selain wanprestasi yang dilakukan oleh pengangkut, wanprestasi juga terkadang dilakukan oleh pihak pengirim, pengirim dianggap melakukan wanprestasi apabila terdapat ketidaksesuaian antara apa isi barang dengan apa yang tertulis dalam bukti pengiriman, dalam hal tersebut pengirim

termasuk melakukan wanprestasi karena memberikan keterangan palsu terhadap barang yang akan dikirimkannya.

i. Overmacht

1) Pengertian *Overmacht*

Dalam kamus hukum *Overmacht* mempunyai arti keadaan memaksa, yaitu keadaan yang menghalangi penunaian perikatan yang membebaskan seseorang dari kewajiban mengganti biaya, kerugian dan bunga. Dalam bahasa Perancis disebut dengan istilah *Force Majeure* yang artinya sama dengan keadaan memaksa (Hamzah, 1986).

Pengertian *overmacht* di atas, pengangkut dapat bebas dari tanggungjawab terhadap hilangnya barang yang diangkut, maksudnya pengangkut tidak punya kewajiban ganti rugi kepada pengirim apabila hilangnya barang diakibatkan *overmacht*.

2) Unsur-unsur *overmacht* yaitu:

- a) Ada halangan bagi debitur untuk memenuhi kewajiban, artinya bahwa kreditur tidak dapat meminta pemenuhan prestasi kepada debitur karena suatu halangan. Contoh : Adanya wabah corona menyebabkan debitur tidak memenuhi kewajiban misalnya pembayaran kredit.
- b) Halangan itu bukan karena kesalahan debitur, artinya bahwa debitur tidak dapat lagi dinyatakan lalai. Contoh : Jika prestasinya berupa kewajiban melakukan sesuatu yang sifatnya pribadi (tidak dapat digantikan dengan orang lain), misal menyanyi dalam suatu konser,

penyanyi tersebut dapat dibebaskan dari pelaksanaan kewajiban sebagaimana dijanjikan dengan alasan wabah penyakit.

- c) Tidak disebabkan oleh keadaan yang menjadi resiko dari debitur, artinya resiko tidak beralih kepada debitur. Contohnya , adanya bencana alam yang mengakibatkan pembangunan proyek terhenti. Namun, kerugian yang dialami kreditur dalam proyek tersebut tidak dapat dilimpahkan ke kreditur.

Jadi, dengan adanya *overmacht* tidak melenyapkan adanya perikatan, hanya menghentikan berlakunya perikatan. Hal ini penting bagi adanya *overmacht* yang bersifat sementara. Dalam suatu perjanjian timbal balik, apabila salah satu dari pihak karena *overmacht* terhalang untuk berprestasi maka lawan juga harus dibebaskan untuk berprestasi.

3) Dasar Hukum *overmacht*

- a) Pasal 1244 KUH Perdata menjelaskan bahwa tentang penggantian ganti rugi harus dibayarkan ketika debitur tidak dapat membuktikan bahwa hilangnya barang diakibatkan karena adanya kejadian memaksa. Misalnya, dalam perjanjian pengangkutan pihak pengangkut menjanjikan mengirimkan barang dengan selamat sampai tujuan. Tetapi, barang yang dibawa hilang dikarenakan adanya keadaan yang memaksa, keadaan memaksa yang di maksud dalam hal ini ketika proses pengangkutan terjadi bencana alam (tanah longsor) yang menyebabkan kerusakan pada truk dan barang yang diangkut hilang tertimbun tanah. Apabila pengangkut bisa

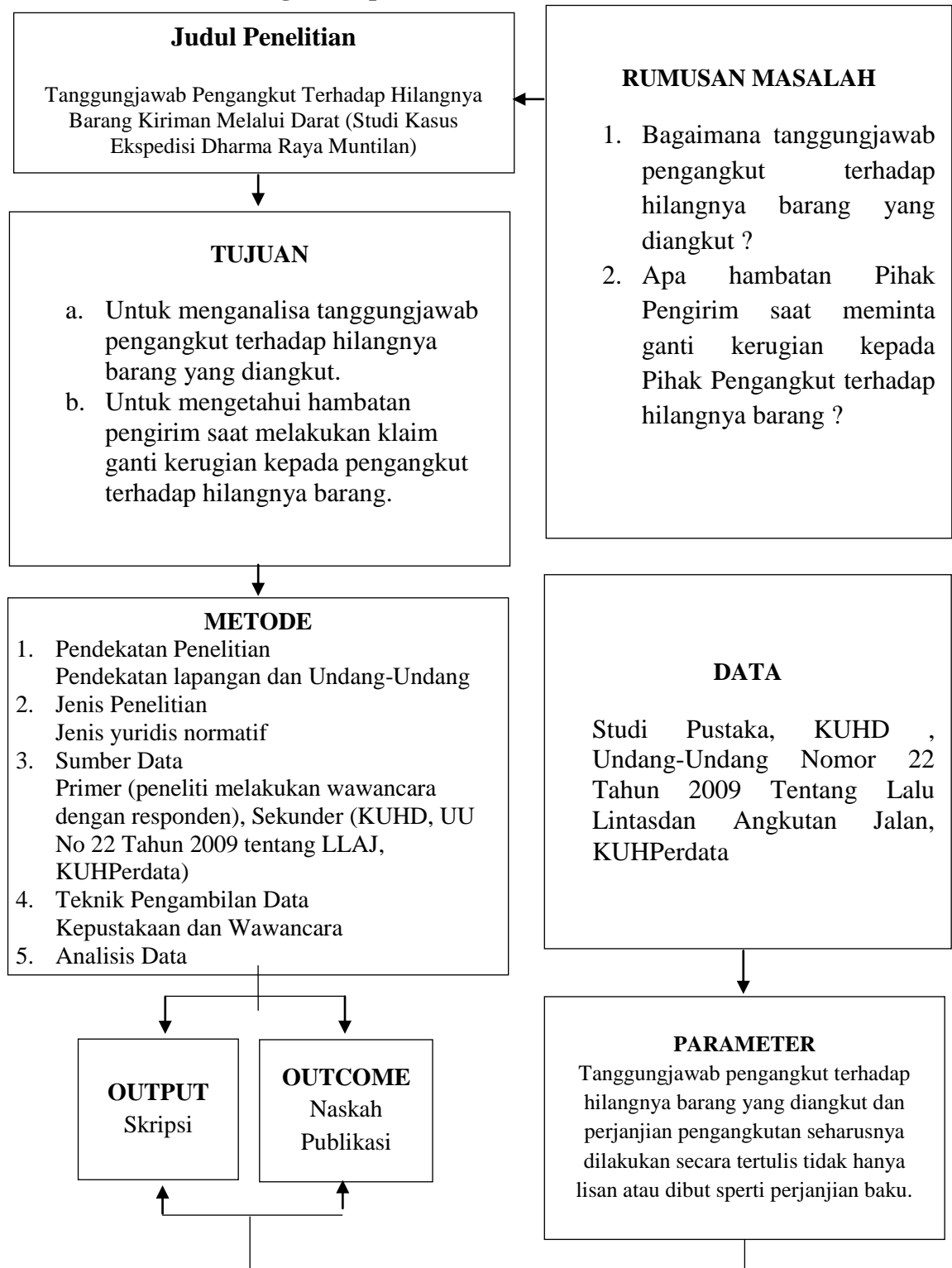
membuktikan barang itu hilang karena keadaan memaksa (*overmacht*) pengangkut tidak bertanggungjawab mengganti kerugian barang yang hilang.

b) Pasal 1245 KUH Perdata menjelaskan bahwa. Tidak ada penggantian biaya, kerugian dan bunga bila karena keadaan memaksa atau karena hal yang terjadi secara kebetulan, debitur terhalang untuk memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau melakukan suatu perbuatan yang terlarang baginya. Dalam ketentuan pasal ini, ada 5 hal yang menyebabkan debitur tidak dapat melakukan penggantian biaya, kerugian, dan bunga, yakni:

1. Terjadi suatu peristiwa yang tidak terduga (tidak termasuk dalam asumsi dasar dalam pembuatan kontrak)
2. Peristiwa yang terjadi tidak dapat dipertanggungjawabkan pada pihak debitur
3. Peristiwa yang terjadi di luar kesalahan pihak debitur
4. Peristiwa yang terjadi di luar kesalahan para pihak yang terkait
5. Tidak ada itikad yang buruk dari pihak debitur

2.3 Kerangka Berpikir

Tabel Skema Kerangka Berpikir



BAB III

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:

3.1 Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian yang penulis gunakan ini menggunakan penelitian lapangan atau *field research*, yaitu suatu penelitian yang berfungsi untuk memperoleh data langsung dari lapangan dan pendekatan undang-undang (*statute approach*). Untuk meneliti permasalahan dalam penelitian ini, peneliti akan menghubungkan fenomena kehidupan sehari-hari dalam pengangkutan barang dan didukung dengan data yang diperoleh dari lapangan, yaitu melakukan wawancara dengan responden yang terkait dengan permasalahan. Peneliti juga menggunakan data dari sumber lainnya, antara lain undang-undang, jurnal ilmiah, dan literature sebagai pedoman.

3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu jenis penelitian yuridis normative. Penelitian yuridis normatif merupakan metode penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau bahan sekunder belaka (Achmad, 2009).

3.3 Fokus Penelitian

Fokus penelitian dalam permasalahan ini yaitu tanggungjawab pengangkut terhadap hilangnya barang yang diangkut dan hambatan yang dialami pengirim saat meminta ganti kerugian kepada pengangkut.

3.4 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yaitu tempat dimana peneliti memperoleh informasi mengenai data yang diperlukan. Pemilihan lokasi harus didasarkan pada pertimbangan-pertimbangan kemenarikan, keunikan, dan kesesuaian dengan topik yang dipilih. Pemilihan lokasi ini, peneliti berharap menemukan hal-hal baru yang bermakna (Suwarma Al Muchtar, 2015: 243). Lokasi penelitian yang akan dijadikan sumber penelitian yaitu di Kabupaten Magelang.

- a. PN Mungkid, beralamat di Jl. Soekarno Hatta No.9, Ngentan I, Sawitan, Mungkid, Magelang, Jawa Tengah 56511
- b. Advokat Saji, beralamat di Kampus 2 Jl. Mayjend. Bambang Soengeng, Mertoyudan, Magelang 56172
- c. Advokat Bambang Yos, Cacaban, Kec. Magelang Tengah, Kota Magelang, Jawa Tengah 56121
- d. Advokat Sigit , Sanggrahan, Bumirejo, Mungkid Kab. Magelang Telp. (0293) 3281162
- e. Pihak Pengangkut, Muntilan, Kabupaten Magelang
- f. Pihak Pengirim, Tegalrejo, Grabag, dan Temanggung

3.5 Sumber Data

Suatu penelitian terdapat sumber data yang terdiri dari data primer dan data sekunder. Masing-masing data merupakan acuan yang berbeda, data primer merupakan sejumlah fakta yang diperoleh dari penelitian lapangan, sedangkan data sekunder merupakan sejumlah data yang diperoleh dari beberapa literature, dokumen atau data yang diperoleh dari kepustakaan. Data primer sebagai data

utama dalam penelitian dan data sekunder melengkapi data primer untuk mendukung kualitas hasil penelitian.

a. Data primer yaitu data yang diperoleh peneliti dari sumber yang sudah ada, seperti jurnal, buku, dan peraturan perundang-undangan yang mempunyai kekuatan mengikat, yang dijadikan bahan hukum primer dalam penelitian ini, meliputi:

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- 3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

b. Data Sekunder adalah data yang diperoleh melalui wawancara peneliti dengan responden secara langsung. Responden dalam penelitian ini, yaitu:

- 1) Ekspediter yang merupakan pihak pengangkut Ekspedisi Dharma Raya Muntilan
- 2) Pihak pengirim yaitu pedagang cabai
- 3) Satu Hakim PN Mungkid
- 4) Tiga advokat di Magelang

Hasil penelitian lapangan pada tiga responden dan satu responden ekspedisi barang melalui darat terutama mengangkut cabai tersebut mewakili ekspedisi di daerah Muntilan dan Temanggung terhadap tanggungjawab pengangkut melalui darat yang mengangkut barang terutama cabai.

3.6 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan peneliti menggunakan kuisioner yang berisi pertanyaan yang bersifat terbuka, guna mempermudah responden untuk menjawab kuisioner tersebut. Selain itu peneliti melakukan wawancara dengan responden yang diharapkan responden dapat menjawab pertanyaan dengan jelas dan jawaban sesuai apa yang diharapkan penulis. Hasil wawancara tersebut dapat menjawab masalah dalam penelitian ini.

Selain itu peneliti menggunakan studi pustaka untuk menambah data, studi pustaka yang digunakan penulis yaitu berupa buku, peraturan perundang-undangan, jurnal, dan skripsi atau tesis yang dapat menjadi acuan untuk mendukung landasan teori.

3.7 Analisis Data

Metode analisis data penelitian ini menggunakan analisis kualitatif, untuk mengolah data primer dan data sekunder, yang selanjutnya dianalisis secara yuridis dengan berpedoman kepada aturan hukum yang ada. Agar mejadi analisis yang komprehensif. Diperoleh dengan cara pengumpulan data kemudian ditelaah dengan diambil kesimpulannya.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut bertanggungjawab terhadap barang yang dibawa mengacu berdasarkan Pasal 468 KUHD yaitu perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang sampai di tempat yang dituju. Berdasarkan ketentuan pasal tersebut, seharusnya pengangkut berprestasi sesuai yang diperjanjikan dalam perjanjian pengangkutan. Akan tetapi, dalam prakteknya saat proses pengangkutan terjadi barang hilang. Ada beberapa faktor yang menyebabkan barang hilang, yaitu:
 - a. Barang dicuri bajing loncat
 - b. Barang dicuri supir truk dan dijual kembali saat harga cabai mahal
 - c. Barang dicuri saat bongkar di pasar
 - d. Barang dicuri saat barang disimpan di Kantor Ekspedisi Dharma Raya Muntilan.

Tanggungjawab pengangkut terhadap hilangnya barang yang dibawa , menurut hasil penelitian tanggungjawab pengangkut dilakukan dengan menggunakan prinsip tanggungjawab mutlak dimana pengangkut harus bertanggungjawab atas hilangnya barang tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Penerapan

prinsip tanggungjawab mutlak karena pada dasarnya, tanggungjawab pengangkut yaitu mengantarkan barang dengan selamat sampai tujuan.

2. Hambatan pengirim cabaisaat meminta ganti kerugian terhadap pengangkut ada 3 macam:
 - a. Pengangkut terlambat memberikan laporan hilangnya barang kepada pengirim
 - b. Kurang teliti dalam menulis surat muatan
 - c. Pengangkut meminta tenggang waktu saat akan memberikan ganti rugi

5.2 Saran

Adapun saran yang diberikan peneliti dalam penelitian ini, sebagai berikut :

- a. Seharusnya dalam pembuatan perjanjian, perjanjian dibuat secara tertulis agar pengangkut dan pengirim mengetahui dengan jelas apa hak dan kewajibannya. Selain itu, ada bukti jelas ketika salah satu pihak melakukan wanprestasi
- b. Seharusnya prinsip tanggungjawab karena kesalahan serta prinsip tanggungjawab karena praduga tepat diberlakukan dalam kegiatan pengangkutan barang di Indonesia karena selain melindungi kepentingan pengirim juga memberi rasa aman kepada pihak pengangkut dalam menjalankan tugasnya. Jika selalu menggunakan prinsip tanggungjawab mutlak, pengangkut merasa terbebani dengan penerapan prinsip tersebut

karena salah atau tidaknya dari pengangkut, pengangkut harus bertanggungjawab akan hilangnya barang.

- c. Seharusnya setiap armada yang ada di Eksedisi Dharma Raya Muntilan dipasang GPS (Global Positioning System) dan kamera (sensor) di bagian bak truk. GPS kendaraan adalah alat yang biasa digunakan untuk mendeteksi keberadaan mobil dan mendeteksi histori perjalanan mobil. Berfungsi mengetahui keberadaan lokasi dari mobil dengan akurat, menggunakan gps pada mobil dapat melakukan pelacakan secara langsung sehingga dapat dengan mudah untuk mendapatkannya kembali. Pemasangan kamera pada truk berfungsi untuk mencegah terjadinya pencurian, seperti bajing loncat jadi pemasangan kamera berfungsi untuk pencegahan. Sedangkan, pemasangan GPS berfungsi untuk pasca terjadinya pencurian , karena dapat melacak history perjalanan kendaraan.

DAFTAR PUSTAKA

a. Buku

- Agustina, R., 2003. *Perbuatan Melawan Hukum*. cet. 1, Jakarta: Program Pasca sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia
- Hamzah, A., 1986. *Kamus Hukum*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Ibrahim Johannes, 2004, Kartu Kredit (Dilematis Antara Kontrak dan Kejahatan), Bandung : Rafika Aditama.
- J Satrio, Hukum Perikatan , Perikatan Pada Umumnya, Alumni, Bandung 1999
- Kamaluddin, R., 2003. *Ekonomi Transportasi : Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. Yogyakarta: Ghalia Indonesia.
- Miro, F., 2005. *Perencanaan Transportasi : Untuk Mhasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga
- Ningsih, N. A. T. (2018) *Respon Masyarakat Magelang Terhadap Permendagri Nomor 64 Tahun 2017 Perspektif Masalah Mursalah*. UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.
- Purwosutjipto, H., 1994. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Djambatan
- Ridwan Khairandy, SH., MH, Machsun Tabroni, SH., M.Hum, Ery Afriuddin, SH., MH dan Djohari Santoso, SH., S. (1999) *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*. Yogyakarta: Gama Media.
- Shidarta, 2006. *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*. Jakarta: PT. Grasindo.

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

Zainal Asikin, S.H., S. (2013) *Hukum Dagang*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

b. Jurnal dan Publikasi Hukum

Gusti Agung Lina Verawati, N. K. D. dan A. . K. S. (2015). 'Pelaksanaan Perjanjian Baku Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Perusahaan Angkutan Darat Pada PT Arviera Denpasar'. 1–6., *Jurnal Hukum*

Hakim, Abdul, Penyelesaian Perkara Perdata dengan Adanya Tiga Pihak (Intervensi) di Pengadilan Negeri, *Jurnal Ilmiah Advokasi*, Vol.2., No.1, (Maret, 2014)

Hidayat, R. (no date) 'Sistem Informasi Ekspedisi Barang Dengan Metode E-CRM Untuk Meningkatkan Pelayanan Pelanggan', *SISFOTEK GLOBAL*, 4(2), pp. 41–45.

Ketut Arie Jaya, I. N. P. B. dan N. M. P. U. (2020). Tanggungjawab Perusahaan Ekspedisi Terhadap Kerusakan Dan Kehilangan Barang Muatan Dalam Pengangkutan Darat. *Interpretasi Hukum*, 1(1), 66–71.

Nyoman Gede Fajar Septiawan Putra, D. G. D. A. dan L. P. S. (2020) 'Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Khusus Jasa Penumpang Angkutan Darat', *Interpretasi Hukum*, 1(1), pp. 83–88.

Purwanto, I. G. A. A. D. N. dan I. W. N. (2020) 'Klausula Eksonerasi Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang', *Kertha Semaya*, 8(4), pp. 465–474.

Rahmi Yuniarti, W. A. dan U. F. (2018) ‘Analisis Kelayakan Investasi Penambahan Truk Pada Distributor Semen Dengan Metode AHP dan TOPSIS’, *Ilmiah Teknik Industri*, 17(1), pp. 46–55. doi: 10.23917/jiti.v17i1.4231.

Sukadaryati (no date) ‘Pengangkutan Kayu Menggunakan Lima Jenis Truk Di Dua Hutan Tanaman Industri Di Sumatera’, *Penelitian Hasil Hutan*, 27(3), pp. 267–279.

Wihaporo, A. P. (no date) ‘Tanggung Jawab Pengangkut Atas Keterlambatan Dan/Atau Kerusakan Dalam Pengiriman Paket Barang Melalui Jalur Darat (Studi di PT. Siba Transindo Kota Surabaya)’. UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG.

Yasa, I. M. B. S. dan M. M. (n.d.). ‘Pengaturan Prinsip “Tanggung Jawab Karena Kesalahan” Apabila Terjadi Evenement Pada Pengangkutan Darat’. 1–5.

Marzuki Lubis (2016), ‘Hukum Pengangkutan Darat Dalam Perspektif Politik Hukum’, *Jurnal Hukum Kaidah*. Nomor : 01 Halaman : 001-145 <https://www.statistikian.com/2017/02/metode-penelitian-metodologi-penelitian.html>.

c. Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No 22 Tahun 2009