

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PENGIRIM BARANG
ATAS KERUSAKAN TOTAL BARANG YANG DIANGKUT
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (STUDI KASUS: PUTUSAN
NOMOR 334/PDT.G/2017/PN JKT.PST)**

Muhammad Alif Miftahurrahman

(Mahasiswa Program S1 Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara)

(E-mail: alifchaniago4@gmail.com)

Prof. Dr. H.K. Martono, S.H., LL.M.

(Corresponding Author)

(Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara. Meraih Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Magister Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Mcgill, Doktor (Dr.) pada Fakultas Hukum Universitas Diponegoro)

(E-mail: martono@fh.untar.ac.id)

Abstract

In land transportation activities there are several things that must be considered by the carrier in order to safely arrive at the destination. One of them is the inspection of the vehicle that will be used to deliver goods. Transporters often do not pay attention to vehicles from cars used for transportation activities, this is what causes accidents to cause total damage to the goods being transported. The main problems are: 1). What is the responsibility of PT Aeronusa Inti Raya for the total damage to goods transported according to Law Number 22 of 2009? 2). How did the judge determine the decision number 344 / Pdt.G / 2017 / PN Jkt.Pst for the removal of PT Aeronusa Inti Raya's responsibility for the total damage to the goods transported? This problem uses normative law research methods and uses a punitive approach, a case approach and a conceptual approach. Research shows that the transporter data must be responsible for damage to the goods transported due to an accident exploding the elf box car which is the vehicle to deliver goods belonging to PT Datascrip, PT Aeronusa Inti Raya must offer compensation to PT Datascrip and the judge's decision is not in accordance with Law Number 22 In 2009. Supposedly, transporters pay attention to the means of transportation before leaving so as to minimize accidents.

Keyword: Carrier responsibility, car box accident, total damage to goods.

I. PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Negara Indonesia mempunyai 3 (tiga) jenis moda angkutan, yang meliputi angkutan darat, angkutan laut, dan angkutan udara. Semua jenis moda transportasi memegang peran yang sangat penting untuk menjalankan fungsinya sebagai alat angkut seseorang ataupun barang. Dengan adanya moda

angkutan ini, maka dapat membuat kelancaran ekonomi dan kegiatan masyarakat dapat berjalan secara lancar.¹⁾

Berbagai macam jenis-jenis moda transportasi yang ada di Indonesia untuk melancarkan kegiatan pengangkutan barang-barang, moda transportasi tersebut adalah kendaraan bermotor, kapal laut, kapal sungai, pesawat udara, dan kereta api. Semua alat untuk mengangkut barang ini harus tersedia dengan nyaman, aman, murah, serta tepat waktu. Hal ini bermanfaat bagi masyarakat, yaitu dalam meningkatkan kemakmuran dan dengan menggunakan jasa pengangkutan, maka dapat menghemat waktu.²⁾

Terdapat peraturan yang mengatur kegiatan pengangkutan barang ini, yaitu pada Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan terdapat peraturan khusus yang dibuat untuk masing-masing jenis transportasi. Khusus pengangkutan darat, diatur secara konkrit dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, (yang selanjutnya disebut UU LLAJ).³⁾

Dalam menyelenggarakan kegiatan pengangkutan barang di darat tidak selalu berjalan dengan lancar. Namun, terdapat beberapa resiko yang timbul pada saat barang tersebut diantar, seperti terjadi kejadian akibat dari faktor alam ataupun faktor manusia yang menyebabkan barang tersebut rusak, hilang, atau musnah, sehingga mengurangi nilai pada barang tersebut.⁴⁾ Hal Akibatnya, pihak pengirim barang mengalami kerugian, hal inilah yang menjadi kewajiban

¹⁾ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2000), hal. 5

²⁾ Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta, Jakarta, 1991), hal. 1.

³⁾ I Gusti Agung Ayu Laksmi Astri, “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Darat*”, Vol. 01 No 01, 2012, hal. 2.

⁴⁾ Djafat Al Bram, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut*, Cetakan ke-2 (Jakarta: PIKHFHUP, 2011), hal. 60.

pengangkut untuk bertanggung jawab terhadap barang yang diserahkan, kalau barang tersebut tidak selamat sampai tujuan, maka pengangkut wajib mengganti kerugian atas barang yang ada dalam tanggungannya..

Salah satu kejadian atas tidak selamatnya barang ketika dalam tanggungan pengangkut adalah pada putusan nomor 344/PDT.G/2017/PN Jkt.Pst. Dalam putusan tersebut PT. Datascrip selaku pengirim barang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan PT. Aeronusa Inti Raya sebagai pihak pengangkut dengan mengirimkan barangnya yang berupa 2.450 set Telephone Cellular dan aksesoris handphone dengan total nilai barang seharga Rp. 1.850.376.588,- (satu miliar delapan ratus lima puluh juta tiga ratus tujuh puluh enam ribu lima ratus delapan puluh delapan rupiah). Barang tersebut dikirim dari kawasan Pulo Gadung, Jakarta Timur menuju Bandengan pada tanggal 13 November 2015. Barang tersebut diangkut dengan menggunakan mobil elf box merk Isuzu. Namun, ketika barang tersebut sedang dalam perjalanan, mobil elf box merk Isuzu mengalami kebakaran yang menjadikan mobil angkutan tersebut meledak di jalan tol Ancol arah Bandara Soekarno Hatta KM. 18 jalur Ancol ke arah Bandara-Pademangan pada pukul 23.00 WIB. Akibat dari kecelakaan tersebut PT. Datascrip mengalami kerugian total karena tidak ada satupun barang yang dapat diselamatkan atas meledaknya mobil elf box merk isuzu, sehingga PT. Datascrip mengalami kerugian materil yang berupa 2.450 set Telephone Cellular dan aksesoris handphone dengan total nilai barang seharga Rp. 1.850.376.588,- (satu miliar delapan ratus lima puluh juta tiga ratus tujuh puluh enam ribu lima ratus delapan puluh delapan rupiah) dan kerugian immateril sebesar 1.000.000.000,- (satu miliar rupiah). Kemudian PT. Datascrip meminta pertanggungjawaban atas musnahnya barang yang diangkut kepada PT. Aeronusa Inti Raya untuk memberikan ganti kerugian berdasarkan Pasal 468 KUHD yaitu persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus

diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut dan Pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, yaitu perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Namun PT. Aeronusa Inti Raya menolak untuk memberikan ganti kerugian tersebut dan melimpahkan tanggung jawabnya untuk mengganti kerugian kepada PT. Asuransi Toko Marine Indonesia sebagai pihak ketiga yang merupakan perusahaan asuransi yang mengadakan perjanjian pertanggungan dengan PT. Aeronusa Inti Raya. Berdasarkan putusan hakim dalam perkara nomor 344/PDT.G/2017/PN Jkt Pst PT. Aeronusa Inti Raya tidak harus bertanggung jawab atas kerugian total yang dialami oleh PT. Datascrip, seharusnya pihak yang bertanggung jawab adalah PT. Asuransi Toko Marine atas dasar perjanjian pertanggungan dengan PT. Aeronusa Inti Raya.

Untuk mengetahui lebih lanjut mengenai tanggung jawab pengangkut atas kerusakan total barang akibat meledaknya mobil elf box, maka penulis tertarik untuk mengangkatnya dalam skripsi yang berjudul “Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengirim Barang Atas Kerusakan Total Barang yang Diangkut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Kasus: Putusan Nomor 344/Pdt.G/2017/Pn.Jkt.Pst).”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan alasan yang dikemukakan dalam latar belakang, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab PT Aeronusa Inti Raya atas kerusakan total barang yang diangkut menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

2. Bagaimana Hakim menentukan putusan nomor 334/PDT.G/2017/PN JKT.PST atas hapusnya tanggung jawab PT Aeronusa Inti Raya terhadap kerusakan total barang yang diangkut?

C. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan yaitu metode penelitian hukum normatif yang menggunakan sumber data sekunder atau data yang diambil dari bahan kepustakaan dengan menggunakan jenis data penelitian berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Penulisan ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan yang berlaku terkait dengan topik yang akan dibahas oleh Penulis.

II. PEMBAHASAN

A. Teori Keselamatan Truk

Sebelum truk pergi mengantarkan barang, terdapat beberapa hal yang wajib diperhatikan untuk menjamin barang yang diantarnya akan selamat ketika sudah tiba di tempat tujuan. Mengenai keselamatan truk, pemerintah telah membuat peraturan, yaitu dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Kendaraan Bermotor Dijalan. Dalam Pasal 6 ayat (1) menjelaskan mengenai beberapa syarat truk ketika akan beroperasi ke jalan raya, yaitu:

1. Telah memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang dibuktikan dengan bukti lulus uji;
2. Terdapat Surat Muatan Barang
3. Mencantumkan dengan jelas nama perusahaan yang melekat pada badan kendaraan samping kiri, kanan, dan belakang, untuk Kendaraan Bermotor Umum;
4. Terdapat alat pemantul cahaya yang ditempel pada bagian belakang dan samping truk

5. Disediakan kotak obat lengkap dengan isi didalamnya
6. Telah memenuhi standar pelayanan minimal angkutan barang

Pada Pasal 8 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Kendaraan Bermotor Dijalan, mengatur mengenai syarat-syarat truk ketika akan melakukan bongkar muat barang, yaitu:

1. Tempat untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang tidak boleh mengganggu keamanan, keselamatan, kelancaran, serta ketertiban umum masyarakat di sekitarnya.
2. Barang yang diangkut ke dalam truk ditutup dengan bahan yang tidak mudah rusak, serta harus diikat dengan kuat
3. Barang yang diangkut ke dalam truk tidak boleh melebihi tinggi bak muatan tertutup
4. Tata cara penempatan dan pengikatan muatan barang di Mobil Barang harus disusun dengan baik sehingga beban terdistribusi secara proporsional dan harus sesuai dengan sifat dan karakteristik barang serta diikat dengan kuat.

B. Uraian dan Penjelasan Kasus

Pada tanggal 13 November 2015, PT Datascrip mengirimkan barangnya yang berupa 2.450 set Telephone Cellular dan aksesoris handphone dengan total nilai barang seharga Rp. 1.850.376.588,- (satu miliar delapan ratus lima puluh juta tiga ratus tujuh puluh enam ribu lima ratus delapan puluh delapan rupiah). Barang tersebut dikirim dari kawasan Pulo Gadung, Jakarta Timur menuju Bandengan pada tanggal 13 November 2015 dengan menggunakan jasa pengangkutan barang yaitu PT Aeronusa Inti Raya. Sebelum barang tersebut dikirim, PT Datascrip melakukan perjanjian pengangkutan terlebih dahulu dengan PT Aeronusa Inti Raya. Setelah masing-masing para pihak sepakat

terhadap isi perjanjian yang dibuatnya, lalu PT Datascrip mengirimkan barangnya dari kawasan Pulo Gadung, Jakarta Timur menuju Bandengan. Barang tersebut dikirim dengan menggunakan alat angkut kendaraan yaitu mobil box elf merk Isuzu. Ketika sedang dalam perjalanan menuju ke tempat tujuan, mobil elf box merk Isuzu tersebut mengalami kebakaran di jalan tol Ancol arah Bandara Soekarno Hatta KM 18 tepatnya pada pukul 23.00 WIB. Akibat dari kecelakaan tersebut, PT. Datascrip mengalami kerugian total karena tidak ada satupun barang yang dapat diselamatkan atas meledaknya mobil elf box merk isuzu, sehingga PT. Datascrip mengalami kerugian materil yang berupa 2.450 set Telephone Cellular dan aksesoris handphone dengan total nilai barang seharga Rp. 1.850.376.588,- (satu miliar delapan ratus lima puluh juta tiga ratus tujuh puluh enam ribu lima ratus delapan puluh delapan rupiah) dan kerugian immateril sebesar 1.000.000.000,- (satu miliar rupiah). Kemudian PT. Datascrip meminta pertanggungjawaban atas musnahnya barang yang diangkut kepada PT. Aeronusa Inti Raya untuk memberikan ganti kerugian Namun PT. Aeronusa Inti Raya menolak untuk memberikan ganti kerugian tersebut dan melimpahkan tanggung jawabnya untuk mengganti kerugian yang diderita oleh PT Datascrip kepada PT. Asuransi Toko Marine Indonesia sebagai pihak ketiga yang merupakan perusahaan asuransi yang mengadakan perjanjian pertanggungan dengan PT. Aeronusa Inti Raya. Sebelum memberikan ganti kerugian kepada PT Datascrip, PT Asuransi Tokio Marine Indonesia menunjuk perusahaan penilai kerugian asuransi (adjuster) untuk menentukan jumlah nominal kerugian yang harus dibayarkan. Berdasarkan hasil investigasi kecelakaan dari adjuster, disimpulkan bahwa penyebab dari meledaknya mobil box adalah tidak dirawatnya mobil sebagai alat pengangkutan barang, serta sebelum berangkat menuju tempat tujuan, pengangkut tidak memeriksa kondisi dari mobil box sebagai alat angkut untuk mengantarkan barang ke tempat

tujuan. Oleh karena itu, PT Asuransi Tokio Marine Indonesia hanya membayar ganti kerugian sebesar Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah).

Berdasarkan hal tersebut, Majelis Hakim memberikan pertimbangan hukum bahwa tidak membebankan PT Aeronusa Inti Raya untuk membayar ganti kerugian kepada PT Datascrip atas tidak selamatnya barang yang diangkut, karena PT Aeronusa Inti Raya telah membuat perjanjian pertanggungan dengan PT Asuransi Tokio Marine Indonesia. Dengan adanya perjanjian ini, maka tanggung jawab PT Aeronusa Inti Raya berpindah ke PT Asuransi Tokio Marine Indonesia. Jadi, segala kerugian milik PT Datascrip menjadi tanggung jawab PT Asuransi Tokio Marine Indonesia.

Menurut Prof. Ahmad Sudiro selaku dosen Hukum Transportasi Universitas Tarumanagara beliau mengatakan bahwa bentuk dari tanggung jawab PT Aeronusa Inti Raya sebagai pengangkut atas seluruh kerusakan barang milik PT Datascrip pada saat terjadinya perjanjian pengangkutan adalah dengan menggunakan prinsip tanggung jawab *based on fault*, yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan atas kesalahan. Dasar dari prinsip tanggung jawab *Based on fault* adalah Perbuatan Melawan Hukum, yaitu pada Pasal 1365 KUHPerdara, yang menyatakan bahwa tiap perbuatan yang melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menimbulkan kerugian itu, wajib mengganti kerugian tersebut.

Terdapat beberapa unsur yang ada dalam Pasal 1365 KUHPerdara, yaitu:

1. Adanya suatu perbuatan yang melawan hukum.

Perbuatan melawan hukum diartikan adanya perbuatan atau tindakan dari pelaku yang melanggar atau melawan hukum. Dalam hal ini, tidak hanya sebatas melanggar Undang-Undang, tetapi juga hukum yang tidak tertulis, yaitu:

- a. Melanggar Undang-Undang

Dalam hal ini, PT Aeronusa Inti Raya sebagai pihak pengangkut mempunyai kewajiban untuk mengantarkan barang milik PT Datascrip dengan selamat sampai tujuan. Akan tetapi, barang tersebut mengalami kerusakan total ketika sedang dalam perjalanan. Akibatnya, PT Datascrip mengalami kerugian dan meminta PT Aeronusa Inti Raya untuk menggantikan kerugian tersebut, namun PT Aeronusa Inti Raya tidak mau bertanggung jawab atas kerugian yang timbul, hal ini pun melanggar Pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Bertentangan dengan hak subjektif orang lain

Dalam hal ini, setelah PT Datascrip mengirimkan barangnya untuk diangkut dengan menggunakan jasa pengangkutan milik PT Aeronusa Inti Raya dan membayar biaya ongkos pengangkutan, maka PT Datascrip mempunyai hak atas barang yang dikirim selamat sampai tujuan. Namun, ketika sedang dalam perjalanan, kendaraan mobil box yang mengangkut barang tersebut meledak sehingga seluruh barang mengalami kerusakan total. Sehingga melanggar hak dari PT Datascrip terhadap barangnya yang tidak selamat sampai tujuan.

c. Bertentangan dengan kewajiban hukum.

Dalam hal ini, PT Aeronusa Inti Raya mempunyai kewajiban untuk mengantarkan barang milik PT Datascrip dengan selamat sampai tujuan, karena mobil box sebagai kendaraan yang mengangkut barang tersebut meledak ketika

sedang dalam perjalanan, maka PT Datascrip lalai atas kewajibannya dan melanggar Pasal 468 KUHD.

d. Bertentangan dengan kesusilaan

Yang dimaksud dengan bertentangan dengan kesusilaan adalah kaidah moral. Pasal 1335 KUHPerdara jo Pasal 1337 KUHPerdara mengatur tentang kaidah moral ini.

Pasal 1335 menjelaskan bahwa perjanjian yang dibuat tanpa sebab atau dibuat dengan sebab yang palsu atau terlarang akan dianggap "tidak mempunyai kekuatan."⁵⁾

Pasal 1337 menjelaskan bahwa suatu sebab adalah terlarang, jika sebab itu dilarang oleh Undang-Undang atau bila sebab itu bertentangan dengan kesusilaan atau dengan ketertiban umum.⁶⁾

2. Unsur adanya kesalahan.

Kesalahan yang dilakukan dapat terjadi karena 2 (dua) hal, yaitu karena kesengajaan atau karena kealpaan. Kesengajaan adalah perbuatan yang dilakukan dengan sadar oleh seseorang, sedangkan orang tersebut mengetahui akibat dari perbuatannya itu akan merugikan orang lain⁷⁾. Sedangkan, kealpaan adalah mengabaikan perbuatan yang seharusnya dilakukan, atau tidak berhati-hati atau teliti dalam melakukan perbuatan sehingga menimbulkan kerugian pada orang lain.⁸⁾

Dalam hal ini, PT Aeronusa Inti Raya sebagai pengangkut, tidak memperhatikan dan mengecek mobil box sebelum mobil box

⁵⁾ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Op.Cit.*, Pasal 1335.

⁶⁾ *Ibid.*, Pasal 1337.

⁷⁾ Anonim, "Kesengajaan (Dolus/Opzet)", www.kelashukum.com (diakses pada 17 Desember 2020, pukul 20:00)

⁸⁾ Damang Averroes Al-Khawarizmi, "Culpa (Kealpaan)", www.negarahukum.com (diakses pada 17 Desember 2020, pukul 20:10)

berangkat untuk mengantarkan barang. Sehingga, mobil box tersebut meledak dan menimbulkan kerugian bagi pengirim barang.

3. Unsur adanya hubungan sebab akibat antara kerugian dan perbuatan (hubungan kausalitas)

Yang dimaksud dengan hubungan kausalitas adalah terdapat hubungan sebab akibat antara perbuatan yang dilakukan dengan akibat yang muncul.⁹⁾

Dalam hal ini, PT Aeronusa Inti Raya tidak memperhatikan mobil box sebagai alat transportasi dalam mengangkut barang, sehingga mengabaikan keselamatan dalam melakukan kegiatan pengangkutan yang berakibat meledaknya mobil box.

4. Unsur adanya kerugian.

Kerugian dibagi menjadi 2 (dua) macam, yaitu:

- a. Kerugian Materil yaitu kerugian yang nyata-nyata diderita oleh pemohon.¹⁰⁾

Akibat dari meledaknya mobil box sebagai kendaraan yang mengangkut barang adalah kerusakan total seluruh barang milik PT Datascrip yang berupa 23 box telephone cellular dan *accessories* dengan total nilai barang Rp. 1.841.124.705,- (satu miliar delapan ratus empat puluh satu juta seratus dua puluh empat ribu tujuh ratus lima rupiah).

- b. Kerugian Immateril adalah kerugian atas manfaat yang kemungkinan akan diterima oleh pemohon di kemudian hari atau kerugian dari kehilangan keuntungan yang mungkin

⁹⁾ Si Pokrol, "Hubungan kausalitas?" www.hukumonline.com (diakses pada 17 Desember 2020, pukul 20:30).

¹⁰⁾ Bimo Prasetyo, "Di mana pengaturan kerugian konsekuensial dalam Hukum Indonesia?" www.hukumonline.com (diakses pada 17 Desember 2020, pukul 20:56)

diterima oleh pemohon di kemudian hari.¹¹⁾ Kerugian Immateril PT Datascrip adalah sebesar Rp. 1.000.000.000,- (satu miliar rupiah).

Menurut Dr. Dra. Siti Nurbaiti, S.H., M.H., selaku dosen Hukum Dagang Universitas Tarumanagara. bahwa sistem tanggung jawab yang diterapkan atas rusaknya seluruh barang milik PT Datascrip adalah *presumption of liability*. Dasar dari prinsip ini adalah bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab tanpa mempersoalkan apakah kerugian yang timbul akibat dari kesalahan pihak pengangkut atau tidak. Pengangkut dianggap bertanggung jawab karena telah terjadi perjanjian pengangkutan dengan pihak pengirim barang.

Dalam Prinsip ini, pihak pengirim barang tidak diwajibkan untuk membuktikan bahwa ada atau tidaknya perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pihak pengangkut, karena dasar dari prinsip ini adalah adanya perjanjian pengangkutan.

C. Tanggung Jawab PT Aeronusa Inti Raya dalam UULLAJ

1. Dalam Pasal 188 UU LLAJ memuat ketentuan bahwa ketika terjadi kerugian kepada pengirim barang, kerugian itu disebabkan karena kesalahan dari pihak pengangkut sendiri, sehingga ia lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan, maka ia harus mengganti kerugian yang dialami pengirim barang
2. Pasal 193 ayat (1) UU LLAJ memuat ketentuan bahwa pengangkut diwajibkan bertanggung jawab akibat musnah, hilang, atau rusaknya barang selama barang tersebut ada padanya. Akan tetapi, jikalau barang tersebut musnah, hilang, atau rusak disebabkan karena kesalahan dari

¹¹⁾ *Ibid.*

pengirim barang, maka pengangkut tidak diwajibkan untuk bertanggung jawab.¹²⁾

Dari ketentuan diatas, terdapat 4 (empat) hal yang sekaligus diatur, yaitu:¹³⁾

1. Tanggung jawab perusahaan angkutan umum untuk memberikan ganti kerugian
2. Ganti kerugian tersebut diberikan oleh perusahaan angkutan umum kepada pengirim barang karena barangnya musnah, hilang, atau rusak
3. Kerugian tersebut terjadi akibat penyelenggaraan pengangkutan
4. Perusahaan angkutan umum yang membuktikan adanya kerugian yang diderita oleh pengirim barang.

Pasal 191 UU LLAJ menentukan bahwa jikalau kerugian diderita pengirim barang timbul karena kesalahan dari pekerja angkutan, maka dalam hal ini pengangkut diwajibkan untuk bertanggung jawab atas kerugian tersebut.

Bentuk dari tanggung jawab pengangkut adalah membayar ganti kerugian kepada pengirim barang. Namun, soal batas limit yang dibayarkan kepada pengangkut tidak ditentukan oleh Undang-undang. Dalam hal ini, Pasal 193 ayat (2) UU LLAJ hanya mengatur bahwa batasan pemberian ganti kerugian oleh pengangkut adalah sebesar kerugian yang nyata diderita oleh pengirim barang. Oleh karena itu, untuk menentukan pembayaran ganti kerugian sebaiknya menggunakan *breakable limit*. Apabila diantara para pihak terjadi perselisihan antara jumlah pembayaran ganti rugi, maka perselisihan tersebut diselesaikan dengan cara musyawarah, arbitrase, atau alternatif penyelesaian sengketa.

Mengenai pertimbangan hakim dalam Putusan Nomor 334/Pdt.G/2017/PN JKT.PST yang menyatakan bahwa kecelakaan mobil elf

¹²⁾ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96), Pasal 193 ayat (1).

¹³⁾ Siti Nurbaiti, *Op.Cit.*, hal 101.

box yang mengangkut barang milik PT Datascrip sehingga menimbulkan kerugian oleh PT Datascrip bukan lagi merupakan tanggung jawab PT Aeronusa Inti Raya untuk bertanggung jawab. Karena PT Aeronusa Inti Raya telah mengalihkan tanggung jawabnya kepada PT Asuransi Tokio Marine, seharusnya PT Asuransi Tokio Marine yang membayar ganti kerugian kepada PT Datascrip. Hal ini jelas bertentangan dengan kewajiban pengangkut dalam Pasal 188 UU LLAJ yang menyatakan bahwa pengangkut diwajibkan untuk membayar ganti kerugian yang timbul kepada pengirim barang akibat dari kesalahannya. Selain itu, hal ini juga bertentangan dengan prinsip teori tanggung jawab pengangkut yaitu *presumption of liability* yang mengatur mengenai pengirim barang tidak harus membuktikan kesalahan pengangkut yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut, akan tetapi pengangkut wajib bertanggung jawab atas dasar perjanjian pengangkutan.

D. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut

Dalam melakukan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, terdapat beberapa prinsip tanggung jawab pengangkut yang akan dijelaskan lebih lanjut, yaitu:

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas kesalahan (*principle of liability based on fault*)¹⁴⁾

Dasar dari prinsip ini adalah Pasal 1365 KUHPerdara, yaitu Perbuatan Melawan Hukum. Prinsip ini mengatur bahwa ketika sedang menyelenggarakan kegiatan angkutan, dalam hal ini pengangkut melakukan sesuatu hal sehingga menyebabkan bayang yang diangkutnya musnah, hilang, dan rusak, maka pengangkut wajib bertanggung jawab. Namun, pihak pengirim baranglah yang harus membuktikan kesalahan si pengangkut tersebut.

¹⁴⁾ Sentosa Sembiring, *Hukum Pengangkutan Laut*, (Bandung: Nusa Aulia, 2019), hal. 112.

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*presumption of liability principle*)¹⁵⁾

Dasar dari prinsip ini adalah adanya perjanjian pengangkutan. Dengan adanya perjanjian pengangkutan, maka hak dan kewajiban akan timbul untuk masing-masing para pihak, salah satu kewajiban pengangkut adalah mengantarkan barang yang diangkutnya dengan selamat sampai tujuan. Jikalau pengangkut lalai, maka ia harus bertanggung jawab atas barang tersebut tanpa ada keharusan bagi pihak pengirim barang untuk membuktikan kesalahan pihak pengangkut sehingga tidak dapat melaksanakan kewajibannya. Akan tetapi, pengangkut bebas dari tanggung jawabnya jikalau:¹⁶⁾

- a. Terdapat suatu kejadian yang tidak dapat dihindari oleh pengangkut, sehingga menimbulkan kerugian
- b. Dari adanya kejadian tersebut, pengangkut telah melaksanakan segala upaya supaya barang tersebut dapat diselamatkan
- c. Kerugian pengirim barang bukan akibat dari kesalahannya
- d. Kerugian tersebut disebabkan oleh pengirim barang itu sendiri.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability principle* atau *strict liability principle*)¹⁷⁾

Dalam hal ini, pengangkut diwajibkan untuk memberikan ganti kerugian akibat dari insiden ketika proses pengangkutan. Menurut prinsip ini, tidak ada pihak yang harus membuktikan kerugian tersebut, oleh karena itu pengangkut diwajibkan untuk dapat

¹⁵⁾ *Ibid.*, hal 113.

¹⁶⁾ *Ibid.*, hal 115.

¹⁷⁾ *Ibid.*, hal. 117.

bertanggungjawab dan tidak dapat membebaskan diri dari tanggungjawabnya tersebut.

4. Prinsip pembatasan tanggung jawab pengangkut (*limitation of liability principle*)¹⁸⁾

Berdasarkan prinsip ini, tanggung jawab pengangkut untuk memberikan ganti kerugian dibatasi sampai jumlah tertentu kepada pengguna jasa angkutan.

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

Dasar dari penyelenggaraan pengangkutan adalah perjanjian. Sebelum menyelenggarakan kegiatan pengangkutan, para pihak yaitu pihak pengangkut dengan pengirim barang harus mengadakan perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan dapat dibuat secara tertulis yang dibuktikan dengan surat muatan dan dapat dilakukan secara lisan. Keduanya dapat dikatakan sah dimata hukum jikalau tidak melanggar Undang-Undang. Dengan adanya perjanjian pengangkutan ini, menimbulkan hak dan kewajiban yang wajib dilaksanakan oleh kedua belah pihak. Salah satu bentuk kewajiban dan tanggung jawab pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan, dimulai pada saat barang diserahkan oleh pengirim barang sampai barang tersebut sampai di tangan penerima, sebagaimana diatur dalam Pasal 186 UU LLAJ . Sedangkan hak dari pengangkut adalah menerima biaya angkutan yang telah disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Bentuk kewajiban yang harus dilakukan oleh pengirim barang adalah membayar biaya pengangkutan yang telah disepakati pada saat melakukan perjanjian pengangkutan, dan hak dari pengirim barang adalah barang yang diantar dengan menggunakan jasa pengangkutan akan selamat sampai tujuan.

¹⁸⁾ *Ibid.*, hal 118.

Setiap kegiatan usaha pasti terdapat suatu resiko, resiko dari perusahaan angkutan barang adalah barang yang diangkut musnah, hilang, dan rusak yang disebabkan karena kelalaian yang menimbulkan kecelakaan, karena orang yang dipekerjakannya, dan karena kesalahan dari pengirim barang sendiri. Apabila barang yang dikirim tidak selamat sampai tujuan akibat kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, maka pengangkut diwajibkan untuk membayar ganti kerugian kepada pengirim barang.

Terdapat 4 (empat) prinsip-prinsip yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut untuk membayar kerugian kepada pengguna jasa angkutan, yaitu: *based on fault, presumption of liability, presumption of non liability, absolute atau strict liability dan limitation of liability*. Dalam prinsip ini, tidak hanya mengatur mengenai bentuk pertanggungjawaban yang wajib dilaksanakan oleh pengangkut, namun juga mengatur mengenai batasan pengangkut dalam bertanggung jawab, dan hapusnya tanggung jawab pengangkut.

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis kemukakan, maka penulis menarik kesimpulan bahwa pihak pengangkut, yaitu PT Aeronusa Inti Raya melanggar Pasal 193 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menyatakan: Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.

Selanjutnya, pihak pengangkut tidak melaksanakan prinsip tanggung jawab yang telah diatur, yaitu *Presumption of liability principle*. Dasar dari prinsip tanggung jawab ini adalah adanya perjanjian pengangkutan antara pengangkut dengan pengirim barang, prinsip ini mewajibkan pengangkut untuk selalu bertanggung jawab tanpa ada keharusan dari pihak yang dirugikan untuk

membuktikan ada atau tidaknya perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pengangkut.

Tanggung jawab pengangkut atas rusaknya seluruh barang yang diangkut adalah dengan memberikan ganti kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 188 UU LLAJ, yang mana dalam Pasal ini mengatur mengenai pembayaran ganti kerugian sebesar kerugian yang nyata diderita oleh pengirim barang.

B. Saran

Saran penulis berdasarkan hasil penelitian yang telah dikemukakan di atas yaitu sebaiknya pihak pemerintah membuat peraturan khusus mengenai pemberian ganti kerugian, karena di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak ada Pasal yang mengatur besarnya limit ganti kerugian yang harus dibayarkan oleh pengangkut terhadap barang yang diangkut. Ganti kerugian yang dibayarkan oleh pengangkut hanya sebesar kerugian yang nyata diderita, sehingga hal ini pengguna jasa tidak mendapatkan perlindungan hukum secara maksimal karena dapat memberikan peluang kepada pihak pengangkut untuk membebaskannya dari tanggung jawab.

Terhadap pengangkut, yaitu PT Aeronusa Inti Raya, haruslah bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh PT Datascrip. Karena sebelumnya telah terjadi perjanjian pengangkutan, dan dari adanya perjanjian tersebut mewajibkan pengangkut untuk mengirimkan barang dengan selamat sampai tujuan, namun barang tersebut rusak akibat meledaknya mobil box yang merupakan kendaraan untuk mengangkut barang tersebut. Oleh karena itu, bentuk tanggung jawab pengangkut kepada pengirim barang adalah dengan membayar ganti kerugian yang diderita oleh pihak pengirim.

IV. DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Al Bram, Djafar. *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut*, Cetakan ke-1. (Jakarta: PKIH FHUP, 2011).

Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Perdata di Indonesia*. (Bandung, PT Citra Aditya Bakti, 2000).

Sembiring, Sentosa. *Hukum Pengangkutan Laut*. (Bandung, Nusa Aulia, 2019).

Soedjono, Wiwoho. *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, Cetakan ke-1 (Jakarta: PT Bina Aksara, 1982).

Subekti, dan Tjitrosudibio R. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Dan Undang-Undang Kepailitan*. (Jakarta, PT Pradnya Paramita, 2016).

Usman Adji, Sution. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. (Jakarta, Rineka Cipta, 1991).

B. Peraturan Perundang-Undangan

Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Kendaraan Bermotor Dijalan*.

Indonesia. *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96)*.

C. Artikel

Ayu Laksmi Astr, I Gusti. “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Darat*”. Edisi No. 1 Tahun 2012.

D. Wawancara

Miftahurrahman, Muhammad Alif. 2020. *Interview of land transportation law in Indonesia.*

Miftahurrahman, Muhammad Alif. 2020. *Interview of carrier responsibilities.*