

**PELAKSANAAN PERJANJIAN PENGIRIMAN BARANG TERHADAP
KERUSAKAN BARANG DI PT. INDAH LOGISTIK INTERNASIONAL**



SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)

OLEH:

M AGUNG DIAN TAMA

171010311

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

PEKANBARU

2022

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang betanda tangan dibawah ini :

Nama : M. AGUNG DIAN TAMA

NPM : 171010311

Tempat/Tanggal Lahir : Pekanbaru 26 JUNI 1999

Program Studi/Jurusan : ILMU HUKUM

Judul : "PELAKSANAAN PERJANIAN PENGIRIMAN BARANG TERHADAP KERUSAKAN BARANG DI PT. INDAH LOGISTIK INTERNASIONAL"

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya sendiri, orisinil dan tidak dibuatkan oleh orang lain, sepengetahuan saya belum pernah ditulis oleh orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti skripsi ini merupakan hasil orang lain atau mencontek atau menjiplak hasil skripsi/karya ilmiah orang lain (plagiat), maka saya bersedia gelar Sarjana Hukum (S1) yang telah saya peroleh di batalkan.

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Pekanbaru, 11 Januari 2022

Yang menyatakan



M. AGUNG DIAN TAMA



Sertifikat

FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

ORIGINALITAS PENELITIAN

Fakultas Hukum Universitas Islam Riau

MENYATAKAN BAHWA :

M Agung Dian Tama

171010311

Dengan Judul :

Telah Lulus Similarity sebesar Maksimal 30%

Pekanbaru, 21 Januari 2022

Prof. Dr. H. M. H. Dekan Bidang Akademik

Hukum Islam Riau



Prof. Dr. H. M. H. Hamzah, S.H., M.H.



FS 671471



No. Reg : 982/W/UPM.FH.UIR.2021

Paper ID : 1745185088/28 %

diaksanakan Perjanjian Pengiriman Barang Terhadap Kerusakan Barang Di Pt. Indah Logistik Internasional

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau



**YAYASAN LEMBAGA PENDIDIKAN ISLAM (YLPI) RIAU
UNIVERSITAS ISLAM RIAU**

F.A.3.10

Jalan Kaharuddin Nasution No. 113 P. Marpoyan Pekanbaru Riau Indonesia – Kode Pos: 28284
Telp. +62 761 674674 Fax. +62 761 674834 Website: www.uir.ac.id Email: info@uir.ac.id

**KARTU BIMBINGAN TUGAS AKHIR
SEMESTER GENAP TA 2021/2022**

NPM : 171010311
 Nama Mahasiswa : M AGUNG DIAN TAMA
 Dosen Pembimbing : 1. SELVI HARVIA SANTRI S.H.,M.H. 2.
 Program Studi : ILMU HUKUM
 Judul Tugas Akhir : PELAKSANAAN PERJANJIAN PENGIRIMAN BARANG TERHADAP KERUSAKAN
 DI PT. INDAH LOGISTIK INTERNASIONAL
 Judul Tugas Akhir (Bahasa Inggris) : IMPLEMENTATION OF DELIVERY OF GOODS AGREEMENT AGAINST
 DAMAGE AT PT. BEAUTIFUL INTERNATIONAL LOGISTICS
 Lembar Ke :

NO	Hari/Tanggal Bimbingan	Materi Bimbingan	Hasil / Saran Bimbingan	Paraf Dosen Pembimbing
1	Senin 22 NOVEMBER 2021	BAB II	1. Memperbaiki Penulisan Footnote	
2	Selasa 23 NOVEMBER 2021	BAB II	1. memperbaiki Footnote 2. memperbaiki kata cara tulis	
3	Rabu 24 NOVEMBER 2021	BAB II	1. Tambahan Materi 2. Tambahan Tabel	
4	Kamis 25 NOVEMBER 2021	BAB II	1. Memperbaiki spasi 2. memperbaiki Jarak	
5	Jumat 26 NOVEMBER 2021	BAB II	1. Memperbaiki tabel 2. Tambah Pembahasan	
6	Rabu 20 Juli 2022	BAB III	1. Memperbaiki Penulisan 2. Pembahasan	
7	Kamis 21 Juli 2022	BAB III	1. memperbaiki penulisan 2. memperbaiki tabel	
8	Jumat 22 Juli 2022	BAB IV	1. Abstrak 2. Perbaiki kesimpulan	

Pekanbaru, 22 Juli 2022
 Wakil Dekan I/Ketua Departemen/Ketua Prodi



MTCXMDEWMZEX

(SELVI HARVIA SANTRI, S.H., M.H.)

Catatan :

- Lama bimbingan Tugas Akhir/ Skripsi maksimal 2 semester sejak TMT SK Pembimbing diterbitkan
- Kartu ini harus dibawa setiap kali berkonsultasi dengan pembimbing dan HARUS dicetak kembali setiap memasuki semester baru melalui SIKAD
- Saran dan koreksi dari pembimbing harus ditulis dan diparaf oleh pembimbing
- Setelah skripsi disetujui (ACC) oleh pembimbing, kartu ini harus ditandatangani oleh Wakil Dekan I/ Kepala departemen/Ketua prodi
- Kartu kendali bimbingan asli yang telah ditandatangani diserahkan kepada Ketua Program Studi dan kopiannya dilampirkan pada skripsi.
- Jika jumlah pertemuan pada kartu bimbingan tidak cukup dalam satu halaman, kartu bimbingan ini dapat di download kembali melalui SIKAD



UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jalan Kaharudin Nasution No. 113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru Riau
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674834 - 721 27
Website : law.uir.ac.id - e-mail : law@uir.ac.id

BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO. 2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

PELAKSANAAN PERJANJIAN PENGIRIMAN BARANG TERHADAP KERUSAKAN
BARANG DI PT. INDAH LOGISTIK INTERNASIONAL

NAMA: M AGUNG DIAN TAMA
NPM: 171010311

Telah Diperiksa dan Disetujui Oleh Dosen Pembimbing

Pembimbing

Selvi Harvia Santri, SH.,MH

Mengetahui
Dekan

Dr. M. MUSA, S.H., M.H

Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU
Nomor : 588 /Kpts/FH/2021
TENTANG PENETAPAN PEMBIMBING PENULISAN SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang** 1. Bahwa untuk membantu mahasiswa dalam menyusun skripsi yang lebih berkualitas, perlu ditunjuk pembimbing yang akan memberikan bimbingan sepenuhnya terhadap mahasiswa tersebut
2. Bahwa penetapan dosen sebagai pembimbing yang ditetapkan dalam surat keputusan ini dipandang mampu dan memenuhi syarat sebagai pembimbing.
- Mengingat** 1. Undang-Undang Nomor : 20 tahun 2003 tentang Pendidikan Nasional
2. UU No. 14 Tahun 2005 Tentang Guru Besar
3. UU Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi
4. PP Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi
5. Permenristek Dikti Nomor 44 Tahun 2015 Tentang Standar Nasional Pendidikan Tinggi
6. Permenristek Dikti Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Akreditasi Prodi dan Perguruan Tinggi
7. SK. BAN-PT Nomor 217/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/X/2013
8. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2018
9. Surat Keputusan Rektor Universitas Islam Riau Nomor : 0580/UIR/KPTS/2021 tentang Pemberhentian Dekan Fakultas Hukum dan Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Periode 2020-2024 dan Pengangkatan Dekan Fakultas Hukum dan Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Riau Periode Sisa Jabatan 2020-2024

MEMUTUSKAN

- Menetapkan** 1. Menunjuk
- Nama** : Selvi Harvia Santri, S.H., M.H
- NIDN** : 1030048404
- Pangkat/Jabatan** : Penata Muda Tingkat I/ III/b
- Jabatan Fungsional** : Asisten Ahli
- Sebagai Dosen Pembimbing Mahasiswa
- Nama** : M Agung Dian Tama
- NPM** : 17 10 10 311
- Prodi / Departemen** : Ilmu Hukum / Hukum Bisnis
- Judul skripsi** : Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang terhadap Kerusakan di PT. Indah Logistik Internasional
2. Tugas-tugas pembimbing dan adalah berpedoman kepada SK. Rektor Nomor : 052/UIR/Kpts/1989, tentang pedoman penyusunan skripsi mahasiswa fakultas di lingkungan Universitas Islam Riau
3. Kepada yang bersangkutan diberikan honorarium, sesuai dengan ketentuan yang berlaku di lingkungan Universitas Islam Riau.
4. Keputusan ini mulai berlaku semenjak ditetapkan, jika ternyata terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.

Kutipan : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dilaksanakan.



Retakan di : Pekanbaru
Tanggal : 11 Oktober 2021

Dr. M. Musa, S.H., M.H
NIDN. 1009116601

Tembusan : Disampaikan kepada :

1. Yth. Bapak Rektor UIR di Pekanbaru
2. Yth. Sdr. Ka. Departemen Ilmu Hukum Fak. Hukum UIR
3. Yth. Ka. Biro Keuangan UIR di Pekanbaru

ABSTRAK

PT. Indah Logistik Internasional sebagai salah satu perusahaan yang bergerak dalam jasa pengiriman barang mempunyai kewajiban untuk bertanggungjawab jika terjadi kasus yang dapat merugikan konsumennya. Banyak faktor-faktor yang menyebabkan barang kiriman mengalami kasus keterlambatan ataupun kerusakan, baik yang berasal dari faktor alam yang tidak bisa diprediksi ataupun dari faktor kelalaian kurir atau pengangkut sendiri, hal-hal tersebutlah yang dapat mengakibatkan kerugian terhadap para konsumen.

Rumusan masalah pada penelitian ini adalah bagaimanakah proses pengiriman barang yang dilakukan oleh PT. Indah Logistik Internasional serta bentuk bagaimana bentuk tanggung jawab PT. Indah Logistik Internasional atas barang/paket kiriman yang mengalami keterlambatan dan kerusakan jika ditinjau dari segi hukum positif.

Jenis Penelitian ini merupakan penelitian empiris dengan sifat pendekatan deskriptif karena hanya melihat bukan menganalisa dan hanya menemukan masalahnya saja. Penelitian deskriptif bertujuan untuk memecahkan solusi masalah yang ada berdasarkan data.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa proses pelaksanaan pengiriman barang yang dilakukan oleh PT. Indah Logistik Internasional dilaksanakan tidak sesuai dengan prosedur yang dimuat dalam klausul baku. Bentuk tanggung jawab yang diberikan PT. Indah Logistik Internasional pada konsumen belum sepenuhnya sesuai dengan UUPK Pasal 19 ayat (1) dan (2) serta dalam Pasal 1365 KUHPerdara, karena PT. Indah Logistik Internasional hanya memberikan ganti kerugian maksimal 10 kali biaya kirim, sementara kerugian yang dialami oleh konsumen nilainya jauh lebih besar.

Kata Kunci: Perjanjian, Pengiriman Barang, Tanggung Jawab.

ABSTRACT

PT. Indah Logistik Internasional as one of the companies engaged in freight forwarding services has an obligation to be responsible if a case occurs that can harm its consumers. there are many factors that cause shipments to experience cases of delay or damage, whether originating from unpredictable natural factors or from the negligence of the courier or carrier themselves, these things can cause losses to consumers.

The formulation of the problem in this study is how the process of shipping goods carried out by PT. Indah Logistik Internasional and the forms of responsibility of PT. Indah Logistik Internasional for goods/packages that are delayed and damaged when viewed from a positive legal perspective.

This type of research is an empirical research with a descriptive approach because it only sees not analyzes and only finds the problem. Descriptive research aims to solve existing problem solutions based on data.

The results of this study indicate that the process of implementing the delivery of goods carried out by PT. Indah Logistik Internasional was carried out not in accordance with the procedures contained in the standard clauses. The form of responsibility given by PT. Indah Logistik Internasional to consumers has not fully complied with UUPK Article 19 paragraphs (1) and (2) as well as Article 1365 of the Civil Code, because PT. Indah Logistik Internasional only provides compensation for a maximum of 10 times the shipping cost, while the losses suffered by consumers are much greater.

Keywords: Agreement, Delivery of Goods, Responsibility.

KATA PENGANTAR

BISMILLAHIRRAHMANIRRAHIM

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah, Puji dan Syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT berkat rahmat dan hidayahnya, penulis diberi kesehatan dan kekuatan hati serta kemauan, sehingga penelitian dan penyusunan skripsi ini dapat penulis selesaikan dengan segala keterbatasan dan usaha yang sungguh-sungguh. Sholawat dan salam tidak lupa pula penulis sampaikan kepada junjungan alam Nabi Muhammad SAW yang telah menunjukkan kepada kita jalan yang lurus berupa ajaran agama Islam yang sempurna dan menjadi anugerah serta rahmat bagi seluruh alam semesta. Segala daya upaya dan dengan kesanggupan serta kemampuan yang penulis miliki, penulis dapat berusaha untuk menyelesaikan penelitian dan penyusunan skripsi ini dengan judul **“Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang Terhadap Kerusakan barang di PT. Indah Logistik Internasional”**

Selanjutnya penulis menyadari bahwa penelitian dan penyusunan skripsi ini dapat terlaksana dan diselesaikan berkat motivasi, budi baik dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis menyampaikan ucapan rasa terimakasih penulis yang tulus kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, S.H, M.C.L., selaku Rektor Universitas Islam Riau, yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti pendidikan dan menjadi salah satu mahasiswa di Universitas IslamRiau.
2. Bapak Dr. Musa, S.H, M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk dapat menuntut ilmu dan menyelesaikan studi pada Fakultas Hukum Universitas IslamRiau.
3. Bapak Dr. Surizki Febrianto, S.H, M.H., selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan nasehat, masukan, dan kritikan untuk penulis dalam penelitianini.
4. Bapak Dr. Rosyidi Hamzah, S.H, M.H., selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan nasehat dan masukan untuk penulis mengenai kesulitan dalam penulisanskripsi.
5. Bapak S. Parman, S.H, M.H., selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan nasehat dan masukan untuk penulis mengatasi kesulitan dalam penulisanskripsi.
6. Bapak Rahdiansyah, S.H, M.H., selaku Ketua Departemen Hukum Bisnis yang telah banyak meluangkan waktu dan memberi arahan selama perkuliahan berlangsung.
7. Ibu Selvi Harvia Santri, S.H, M.H., yang telah banyak meluangkan waktu dan dengan penuh kesabaran dalam mengkoreksi tulisan ini untuk

- memberikan bimbingan, arahan, dan masukan serta saran-saran dalam penelitian skripsi ini.
8. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, yang telah memberikan bimbingan serta ilmu pengetahuan, nilai-nilai etik dan moral serta motivasi kepada penulis, sehingga penulis mendapatkan banyak sekali ilmu pengetahuan dan wawasan yang luas di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
 9. Bapak dan Ibu staf atau pegawai Perpustakaan Universitas Islam Riau serta staf pegawai Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, yang telah memberikan kemudahan dan pelayanan Administrasi yang tulus dan ikhlas selama penulis di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
 10. Kepada Orang Tua penulis Ayahanda Zulfisnos dan Ibunda Novie Retnasari beserta Adik M Fadhil Habibi dan Keluarga besar yang telah memberikan semangat, serta motivasi kepada penulis dalam menyelesaikan penelitian dan penyusunan skripsi ini.
 11. Kepada teman-teman seperjuangan penulis, M Farhan Akbar S.H, M Andre Muhdafil S.H, Formas Prandyka S.H, Dan Dheny Irvan S.Pd yang sama-sama berjuang dan menyemangati penulis dalam menyelesaikan penelitian dan penyusunan skripsi ini.
 12. Kepada teman-teman Himpunan Mahasiswa Hukum Bisnis (HIMABIS 17) Angkatan 2017, teman-teman angkatan 2017 dan para pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu serta kepada semua pihak yang

telah turut membantu penulis dalam menyelesaikan penelitian dan penyusunan skripsi ini.

Kiranya hanya ini yang dapat disampaikan, menyadari bahwa an skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu berharap dan menerima segala kritik dan saran agar kedepannya bisa lebih baik lagi dan semoga an skripsi ini bermanfaat bagi siapapun yang memerlukannya

Hormat Saya

M. Agung Dian Tama



DAFTAR ISI

COVER	i
SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT	ii
SERTIFIKAT TURNITIN.....	iii
KARTU BIMBINGAN TUGAS AKHIR	iv
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	v
SK PEMBIMBING	vi
ABSTRAK	vii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian.....	5
D. Konsep Operasional.....	7
E. Metode Penelitian Hukum.....	9
F. Tinjauan Pustaka	12
BAB II TINJAUAN UMUM	17
A. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Pengangkutan Barang	17
1. Definisi Pengangkutan	17
2. Asas-Asas Hukum Pengangkutan	21
3. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan	23
4. Jenis-Jenis Pengangkutan dan Pengaturannya	25
5. Subjek dan Objek Hukum dalam Pengangkutan.....	30
6. Perjanjian Pengangkutan	33
7. Hak dan Kewajiban Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan	40
8. Resiko Dalam Perjanjian Pengangkutan	43

9. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan Barang.....	44
10. Teori Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan.....	46
B. Ruang Lingkup Tanggung Jawab Pengangkutan Barang	50
1. Pengertian Perjanjian Pengiriman	55
2. Syarat Sah Perjanjian Pengiriman.....	57
3. Para Pihak dalam Perjanjian Pengiriman Barang.....	58
4. Pihak yang secara langsung terikat pada perjanjian pengiriman	58
5. Pihak yang secara tidak langsung terikat pada perjanjian pengiriman	59
6. Resiko dalam Perjanjian Pengirim Barang	60
7. Berakhirnya Perjanjian Pengiriman barang	61
8. Tinjauan Pengiriman Barang PT. Indah Logistik Internasional.....	63
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	66
A. Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang Terhadap Kerusakan di PT. Indah Logistik Internasional.....	66
B. Kendala pelaksanaan perjanjian pengiriman barang terhadap kerusakan di PT. Indah Logistik Internasional	68
C. Apabila terjadi kerusakan dalam pengiriman barang di PT. Indah Logistik Internasional	78
BAB IV PENUTUP	81
A. KESIMPULAN	81
B. SARAN.....	82
DAFTAR WAWANCARA	84
DAFTAR PUSTAKA	85
1. BUKU	85
2. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN.....	87
3. JURNAL	87

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Jasa pengiriman barang merupakan suatu bentuk pelayanan publik yang menawarkan kemudahan dalam proses mengirim suatu barang dari satu kota ke kota lainnya dengan aman dan dapat dipertanggung jawabkan oleh pihak jasa tersebut. Pengiriman barang dapat berupa dokumen, logistik, produk elektronik dan lain-lain. Alat transportasi yang digunakan untuk mengirim barang dapat melalui jalur darat, laut maupun udara. Jarak menjadi bagian penting untuk menentukan alat transportasi apa yang akan digunakan untuk mengangkut barang-barang kiriman tersebut.

PT. Indah Logistik Internasional merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang Jasa Pengiriman Barang. Perusahaan tersebut melayani pengiriman barang ke seluruh wilayah Indonesia baik pengiriman barang *door-to-door* maupun *port-to-port*.¹

Jasa pengiriman kargo merupakan layanan yang sangat dibutuhkan terutama di era yang kompleks ini. Manusia akan selalu mencari kemudahan, karena era globalisasi dengan perkembangan teknologi cenderung membuat mereka terlihat seperti hal yang cepat berubah. Bagi masyarakat yang menyukai kemudahan dan kepraktisan pengiriman barang, jasa freight forwarding bisa menjadi solusi, terutama

¹S Arimurti, eprints.akakom.ac.id, 2017

dari segi keterjangkauan wilayah. Jasa pengiriman barang akan efektif digunakan untuk mengirimkan barang ke tempat-tempat yang tidak terjangkau oleh masyarakat. Banyaknya warga yang saling mengirim barang dari satu daerah ke daerah lain, membuat jasa pengiriman barang ini menjadi sangat penting bagi masyarakat². Di Indonesia terdapat sekitar 3.400 perusahaan yang menyediakan layanan untuk jasa pengiriman kargo, namun sebagian besar dari layanan tersebut dikendalikan oleh tiga (tiga) pemain utama seperti PT. Pos Indonesia (Persero), Tiki dan Tiki JNE. Pada 2013, pangsa pasar PT. Pos Indonesia (Persero) 27%, pangsa pasar Tiki 34%, dan pangsa pasar Tiki JNE 17%. Hal ini menunjukkan bahwa ketiga perusahaan pengiriman kargo tersebut merupakan salah satu perusahaan jasa yang paling diminati di Indonesia³

Dalam kegiatan bisnis yang sehat terdapat keseimbangan perlindungan hukum antara konsumen dengan produsen. Hubungan antar pelaku usaha penyedia layanan jasa pengiriman barang dengan konsumennya seringkali terdapat kendala yang diakibatkan oleh berbagai masalah teknis dalam proses pengiriman barang. Mulai dari barang yang mengalami kerusakan, atau mengalami keterlambatan kedatangannya. Namun jika hal ini terjadi, konsumen akan dirugikan, karena konsumen telah memenuhi kewajibannya untuk membayar ongkos angkut, namun belum mendapatkan hak untuk mengantar tepat waktu dan tanpa kerusakan.

²Parhusip, Putro & Setiawan, Jurnal Online Mahasiswa, Vol. I No. 1, September 2017

³Aisyah Ayu Musyafah, Perlindungan Konsumen Jasa Pengiriman Barang Dalam Hal Terjadi Keterlambatan Pengiriman Barang, Jurnal Law Reform, Volume 14 No. 2, 2018

Kerusakan merupakan masalah yang paling sering dihadapi oleh konsumen, adanya pelanggaran kontrak oleh pelaku usaha menyebabkan kerugian bagi konsumen sebagai pengguna jasa. Konsumen yang mengalami kendala dalam proses pengiriman, terutama yang mengalami kerusakan pada barang, dapat mengalami kerugian materil maupun non materil. Sebagian penyebabnya adalah jenis barang yang dikirim cenderung cepat kadaluarsa, atau jika barang tidak diterima tepat waktu menjadi tidak berguna atau tidak berguna. Dalam satu tahun, kerugian akibat wanprestasi pelaku usaha menimpa konsumen sebagai pengguna jasa. Oleh karena itu, konsumen harus mendapatkan kompensasi dari pelaku komersial sebagai sarana perlindungan hukum bagi konsumen sebagaimana diatur dalam Pasal 8 Ayat 4 Undang-Undang Nomor 8 tentang Perlindungan Konsumen tahun 1999, yaitu hak konsumen untuk mendapatkan kompensasi.

Konsumen perlu memastikan bahwa jika barang tidak sampai tepat waktu, mereka berhak atas kompensasi dari pelaku komersial. Menurut Pasal 28 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 terkait layanan pos, ganti rugi barang hilang, kerusakan isi paket, keterlambatan pengiriman atau ketidaksesuaian antara pengiriman dan pengiriman barang. Manfaat dari penegakan hukum perlindungan konsumen adalah memberikan rasa nyaman bagi masyarakat (konsumen), karena dengan penerapan penegakan hukum perlindungan konsumen, produsen hukum akan

sadar akan resiko dampak hukum terhadap perusahaan (komersial). peserta, dan secara tidak langsung perusahaan akan berusaha meningkatkan kualitas⁴.

Menurut undang-undang yang berlaku di Indonesia saat ini, konsumen yang dirugikan oleh penggunaan barang dapat menggugat pihak yang merugi, dan pelaku usaha harus bertanggung jawab atas produk yang dihasilkan atau dijual kepada konsumen.⁵

Dalam resi yang terdapat dalam pengiriman barang, tertera bahwa barang akan tiba pada waktu yang telah ditentukan didalam resi pengiriman barang, akan tetapi pada kenyataannya barang yg telah dikirim oleh pengirim lewat PT. Indah Cargo Internasional mengalami keterlambatan kesampaian barang oleh penerima, bahkan setelah peneliti mewawancarai salah satu konsumen, ada yang mengalami kerusakan barang dalam pengiriman barang yang ia kirim.

Menurut undang-undang yang berlaku di Indonesia saat ini, konsumen yang dirugikan oleh penggunaan barang dapat menggugat pihak yang merugi, dan pelaku usaha harus bertanggung jawab atas produk yang dihasilkan atau dijual kepada konsumen.⁶

Berdasarkan uraian di atas dan kedua pasal tersebut maka dapat diketahui bahwa kasus-kasus terkait pengiriman barang yang merugikan konsumen dapat diberi ganti rugi. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk penelitian lebih lanjut tentang bagaimana penerapan perlindungan konsumen untuk pengiriman barang ke jasa.

⁴Mansyur & Rahman, Jurnal Pembaharuan Hukum, Vol.II No.1, Januari – April 2015

⁵Holijah, Jurnal Dinamika Hukum, Vol. 14 No. 1 Januari 2014

⁶Holijah, Jurnal Dinamika Hukum, Vol. 14 No. 1 Januari 2014

Pengguna, terutama ketika terjadi penundaan dan kerusakan barang, karena situasi ini biasanya ditemui konsumen.

B. Rumusan Masalah

Sesuai dengan latar belakang masalah yang telah dikemukakan diatas dan dijelaskan berbagai masalah yang diangkat penulis dalam penelitian yaitu:

- 1) Bagaimana pelaksanaan perjanjian pengiriman barang terhadap kerusakan barang di PT. Indah Logistik Internasional
- 2) Bagaimana kendala pelaksanaan perjanjian pengiriman barang terhadap kerusakan barang di PT. Indah Logistik Internasional

C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

Suatu penelitian sudah sewajarnya harus memiliki tujuan dan manfaat, tujuan dan manfaat berfungsi sebagai pedoman dan acuan untuk melaksanakan penelitian. Penelitian itu sendiri harus didasari tujuan dan manfaat agar dapat terlaksana dengan baik. Berikut tujuan dan manfaat dari penelitian;

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang disampaikan, peneliti merumuskan tujuan dari penelitian adalah sebagai berikut:

- a) Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan perjanjian pengiriman barang terhadap kerusakan barang di PT. Indah Logistik Internasional

- b) Untuk mengetahui bagaimana kendala pelaksanaan perjanjian pengiriman barang terhadap kerusakan barang di PT. Indah Logistik Internasional

2. Manfaat Penelitian

Meninjau dari permasalahan yang terjadi, peneliti mengharapkan manfaat dari penelitian sebagai berikut:

- a) Manfaat teoritis

Menambah kajian data yang diperoleh peneliti mengenai ganti rugi dalam proses pengangkutan barang yang dilakukan oleh perusahaan ekspedisi.

- b) Manfaat praktis

Digunakan sebagai wahana pengembangan ilmu pengetahuan untuk menambah wawasan serta meningkatkan kemampuan menganalisis terhadap kenyataan yang ada mengenai tanggung jawab pengangkutan terhadap pengirim bagi Mahasiswa.

Bagi pengirim, penelitian ini diharapkan memberikan dorongan moral dan membangkitkan kesadaran untuk melanjutkan perjuangan mereka dalam menuntut hak dan kepentingan serta tercipta rasa keadilan dan keseimbangan hak.

Bagi perusahaan atau penyedia jasa pengiriman, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman tentang hak dan kewajiban

sesuai aturan yang berlaku sehingga terciptanya rasa keadilan dan keseimbangan.

D. Konsep Operasional

Untuk lebih memahami dan menghindari beberapa kesalahpahaman yang akan terjadi, agar itu penulis akan memberikan pengertian-pengertian yang berkaitan dengan judul penulisan agar dapat mempermudah pemahaman, maksud dan tujuan penulis serta memberikan gambaran dan jawaban terkait dengan judul “Pelaksanaan perjanjian pengiriman barang terhadap kerusakan di PT. Indah Logistik Internasional” untuk itu penjelasannya sebagai berikut :

1. Pelaksanaan

Pengertian dari pelaksanaan adalah usaha atau kegiatan tertentu yang dilakukan untuk mewujudkan rencana atau program dalam kenyataannya. Pelaksanaan merupakan aktifitas atau usaha-usaha yang dilaksanakan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan dilengkapi segala kebutuhan, alat-alat yang diperlukan, siapa yang melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya mulai dan bagaimana cara yang harus dilaksanakan, suatu proses rangkaian kegiatan tindak lanjut setelah program atau kebijaksanaan ditetapkan yang terdiri atas pengambilan keputusan, langkah yang strategis maupun operasional atau kebijaksanaan menjadi kenyataan guna mencapai sasaran dari program yang ditetapkan semula.

2. Perjanjian Pengiriman

Perjanjian pengiriman adalah perjanjian lisan atau tertulis yang mengatur hak dan kewajiban antara pihak pengirim dan pihak ekspediter. Kemudian perjanjian pengangkutan mengatur hak dan kewajiban antara pihak ekspediter yang bertindak atas nama pengirim dan pihak pengangkut.

3. Pengiriman

Devinisi pengiriman adalah kegiatan mendistribusikan produk barang dan jasa produsen kepada konsumen. Menurut pasal 86 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), pengertian ekspediter adalah orang yang pekerjaannya mencari pengangkutan didarat maupun dilaut untuk kepentingan pengirim. Dalam perjanjian pengangkutan untuk memberikan suatu barang tertentu sebelum barang diserahkan musnah karena peristiwa diluar kesalahan salah satu pihak, maka resiko harus ditanggung oleh si berpiutang. Menurut pasal 1444 KUHPerdara dapat disimpulkan bahwa jika barang tertentu yang menjadi objek perjanjian musnah, tidak dapat diperdagangkan atau hilang, maka perikatan dihapuskan, Dengan syarat musnahnya atau hilangnya barang itu diluar kesalahan si berpiutang (debitur).

4. Barang

Devinisi Barang adalah setiap benda, baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, baik dapat dihabiskan maupun tidak dapat dihabiskan, dan dapat diperdagangkan, dipakai, digunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen atau Pelaku Usaha.

5. Kerusakan

Definisi Kerusakan adalah adanya kecacatan atau ketidaksempurnaan dalam suatu benda atau barang yang menyebabkan benda atau barang tersebut tidak menjalankan fungsinya dengan benar dikarenakan adanya kecacatan atau ketidaksempurnaan tersebut. Kerusakan memiliki berbagai faktor yang dapat menyebabkan suatu barang memiliki kerusakan.

E. Metode Penelitian Hukum

1. Jenis dan Sifat penelitian

Jenis penelitian adalah penelitian hukum empiris. Metode penelitian empiris ini akurat dan mudah mengumpulkan data, serta bertujuan untuk mengumpulkan informasi dan memahami seluruh kegiatan yang berlangsung sebagai objek penelitian.⁷

Sifat penelitian yang digunakan adalah deskriptif, karena hanya melihat bukan menganalisa dan hanya menemukan masalahnya saja.

Penelitian deskriptif bertujuan untuk memecahkan solusi masalah yang ada berdasarkan data⁸

2. Lokasi penelitian

Lokasi penelitian berada di Provinsi Riau, Kota Pekanbaru, PT. Indah Logistik Internasional, Jl. Soekarno Hatta Komplek Sentral Niaga No. 1&2, Air Hitam, Kecamatan Payung Sekaki, Kota Pekanbaru.

⁷Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, 2015.

⁸Sugiono, *Metode Deskriptif*, Alfabeta, Bandung, 2012.

3. Populasi dan Sampel

TABEL 1.1

NO	Kriteria Responden	Populasi	Responden	Keterangan
1	Customer Service PT. Indah Logistik Internasional	1	1	100%
2	Pengirim Barang Yang Mengalami Kerusakan	11	11	100%

Data pada table diatas diambil pada tanggal 20-22 November 2020
Sumber Data: PT. Indah Logistik Internasional

Tabel dari penulis hasil survei langsung di Kota Pekanbaru, PT. Indah Logistik Internasional, pengirim barang berjumlah 11 orang untuk diwawancarai oleh penulis. Sampel adalah sebagian atau sebagai wakil populasi yang akan diteliti. Jika penelitian yang di lakukan sebagian dari populasi maka bisa dikatakan bahwa penelitian tersebut adalah penelitian sampel.⁹

Berdasarkan hal diatas, dalam penelitian yang melibatkan banyak orang atau objek harus ditentukan terlebih dahulu mengenai :

- a. Akankah studi tersebut mencakup keseluruhan populasi
- b. Mengambil sebagian populasi sebagai objek penelitian

Untuk menentukan hal tersebut, ada beberapa hal yang dapat digunakan sebagai pertimbangan dalam memutuskan mengenai pengambilan sampel atau tidak.

4. Data dan Sumber data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan sumber data primer yaitu :

⁹Arikunto, *Manajemen Penelitian*, Rineka Cipta, Jakarta, 2006.

Data Primer adalah data yang didapatkan langsung dari sumbernya, melalui media wawancara, observasi, dan laporan data yang didapatkan langsung dari narasumber berupa dokumen.¹⁰

5. Alat Pengumpul Data

Wawancara, pengambilan data yang dilakukan dengan cara sistem tanya jawab dan narasumber yang diwawancara oleh penulis. Pihak yang terkait adalah pelaku usaha dari perusahaan ekspedisi tersebut dan konsumen yang melakukan pengiriman barang oleh perusahaan.

6. Analisis Data

Setelah peneliti melakukan wawancara dan kemudian memperoleh sejumlah data, informasi, dan fakta lalu peneliti mengumpulkan dan membagi-bagi sesuai dengan permasalahan pokoknya, kemudian disusun secara sistematis, setelah itu peneliti berusaha melakukan pengelolaan data yang diambil berdasarkan hasil wawancara kepada responden yang telah diuraikan dan disusun menjadi sebuah kalimat lalu dihubungkan dengan teori-teori yang ada serta hukum yang berkaitan dengan judul dari penelitian ini. Kemudian peneliti akan merangkai dan mengurutkan sesuai dengan rumusan masalah yang diteliti.

7. Metode Penarikan Kesimpulan

Keseluruhan data yang ditemukan dan didapatkan akan dijelaskan dan dituangkan dalam suatu penjelasan yang pasti oleh penulis. Dengan menunjukkan suatu

¹⁰Prof. Dr. H. Zainuddin Ali, M.A, *Metode Penelitian hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009

gambaran kenyataan dalam objek atau kasus-kasus yang dapat ditempat atau lokasi penelitian yang dilakukan oleh penulis.

Data-data yang didapatkan penulis di lakukan secara wawancara secara langsung kepada perusahaan yang berada di Provinsi Riau, Kota Pekanbaru, di Ili Express, Penulis menanyakan beberapa pertanyaan yang akan dijawab oleh pelaku usaha.

Pada langkah terakhir penulis menarik kesimpulan menggunakan metode secara deduktif, dalam hal ini menarik kesimpulan dari sifat umum kepada hal-hal yang bersifat khusus, yang dikatakan umum disini adalah lebih ke teori-teori nya, sedangkan yang khusus itu lebih ke *case* atau kasus nya.

Selanjutnya data yang didapatkan oleh penulis adalah dari konsumen atau masyarakat umum yang melakukan pengiriman barang di perusahaan ekspedisi Ili Express. Penulis menanyakan beberapa pertanyaan tentang tanggung jawab dari perusahaan ekspedisi dalam pengiriman barang.

F. Tinjauan Pustaka

1. Tinjauan Perjanjian Pengiriman Barang

Pihak pengiriman yang dapat memindahkan atau mengirimkan barang ke tempat lain melalui perusahaan ekspedisi biasanya memulai dengan perjanjian yang disebut "perjanjian pengiriman". Perjanjian angkutan kargo adalah perjanjian timbal balik, yaitu perjanjian yang memiliki kewajiban besar kepada kedua belah pihak¹¹. Oleh karena itu, dalam perjanjian angkutan kargo, baik

¹¹Rahayu Hartini, Hukum Pengangkutan, UMM Press, Malang, hlm.11.

pengangkut maupun pengirim barang memiliki kewajiban besar yang harus dipenuhi.

2. Teori Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan

Dalam melaksanakan suatu pengangkutan, pengangkut pada prinsipnya bertanggung jawab terhadap penumpang ketika telah terjadi kata sepakat antara pengangkut dengan penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat dan aman.

Dalam perjanjian pengangkutan penumpang dengan angkutan umum adalah tanggung jawab keperdataan (*liability*) yaitu kewajiban salah satu pihak untuk memberikan ganti rugi kepada pihak yang lain atas kerugian yang ditimbulkan akibat kesalahan atau kelalaiannya dalam suatu hubungan hukum keperdataan.

Mengenai batasan tanggung jawab pengangkut dengan menggunakan angkutan umum melalui darat secara umum diatur dalam Pasal 188 dan 192 Undang – Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang pada prinsipnya secara garis besar di bagi menjadi 2 (dua) yaitu pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab serta pengangkut dianggap tidak bertanggung jawab.

Tanggung jawab tersebut terbatas mulai sejak penumpang diangkat serta berakhir ditempat tujuan yang disepakati. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas barang bawaan penumpang kecuali dapat dibuktikan adanya, kesalahan,

kelalaian atau wanprestasi yang dilakukan oleh pengangkut. Tanggung jawab tersebut dapat diperluas meliputi pada kerugian yang di oleh penumpang yang diakibatkan oleh kesalahan atau kelalaian anak buahnya.

3. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu berisi tentang uraian sistematis mengenai hasil-hasil penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya oleh peneliti terdahulu dan memiliki keterkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Mendukung penalahaan yang lebih komprehensif, penulis berusaha untuk melakukan kajian awal terhadap literatur pustaka atau karya-karya yang mempunyai relevansih terhadap topik yang akan diteliti, sehingga mengetahui dimana letak perbedaan penelitian sebelumnya, berdasarkan penelusuran literatur pengiriman barang kepada konsumen dalam pandangan hukum islam, penulis menemukan beberapa karya maupun tulisan ilmiah yang menyoroti permasalahan pengiriman barang. Adapun beberapa karya tersebut sebagai berikut:

1. Penelitian pertama dilakukan oleh Della Rizki Amanda dengan judul “Tinjauan hukum terhadap akad jual beli online di instagram”.Dalam skripsinya tersebut dapat disimpulkan bahwa dalam konsep praktik akad jasa jual titip online di Instagram sudah dan pembeli sudah mengetahui adanya kejelasan keuntungan

maka jual belinya sudah sah.¹²tersebut dilakukan antara PT. Indah Logistik Internasional dengan para konsumen telah memenuhi syarat, dan kesepakatan akad tersebut dilakukan dengan cara tertulis sebagaimana di dalam bukti pembayaran tersebut, merupakan akad yang sah dan mempunyai kekuatan hukum yang mengikat kepada pihak-pihak yang berakad.

2. Peneliti kedua oleh Yuni Kartika dengan judul “Tinjauan terhadap Mekanisme Pengupahan Pengiriman Barang pada PT. Indah Logistik Internasional Cabang Palembang” dalam skripsinya tersebut dapat disimpulkan bahwa dalam mekanisme pengupahan yang dilakukan antara pihak PT. Indah Logistik Internasional dengan para konsumen yaitu menggunakan dua system yaitu system actual dan volumetrik.¹³
3. Peneliti ketiga oleh Tantri Lestari dengan judul “tinjauan terhadap pelaksanaan akad pengiriman barang dan resikonya di perusahaan jasa pengiriman barang tiki cabang pecangan” dalam skripsinya tersebut dapat disimpulkan bahwa pelayanan pada perusahaan tersebut ditinjau dari segi penyampaian pelayanan secara tertulis dan dilakukan secara tertulis yang tertuang di dalam buku pembayaran yang di pegang oleh konsumen.¹⁴, namun pada segi ketetapan waktu layanan belum

¹² Della riski amanda, Tinjauan hukum terhadap akad jasa titip jual beli online melalui instagram (Skripsi UIN Raden Fatah, 2015) h.84

¹³ Yuni Kartika, ”Tinjauan Terhadap Mekanisme Pengupahan Pengiriman Paket Barang Di PT. Indah Logistik Internasional Cabang Palembang”,(Skripsi UIN Raden Fatah, 2017) h. 75

¹⁴ antri Lestari, “tinjauan hukum terhadap pelaksanaan akad pengiriman barang dan resikonya di perusahaan jasa PT. Indah Logistik Internasional”(Skripsi UIN walisongo semarang, 2018) h.89

dilakukan dengan baik karena terbatasnya karyawan yang tidak seimbang dengan jumlah konsumen sehingga mengakibatkan antrian.

Kesimpulan persamaan antara penelitian terdahulu yaitu dengan penelitian yang akan di bahas yakni meneliti tentang pandangan hukum tentang pengiriman barang PT Indah Logistik Internasional. Perbedaan yang terdapat dalam penelitian ini dengan penelitian yang akan dibahas yakni peneliti pertama tentang bagaimana tinjauan hukum terhadap pelaksanaan akad jasa, peneliti kedua yakni mekanisme pengupahan pengiriman barang, peneliti ketiga yakni tinjauan hukum terhadap kelalaian pelayanan pada PT. Indah Logistik Internasional, sedangkan penelitian yang akan di bahas saat ini yaitu pelaksanaan perjanjian pengiriman barang terhadap kerusakan barang di PT. Indah Logistik Internasional.

BAB II

TINJAUAN UMUM

A. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Pengangkutan Barang

1. Definisi Pengangkutan

Kata “pengangkut” berasal dari kata dasar “angkut” yang memiliki arti mengangkat dan membawa. Dalam kamus hukum tertulis bahwa, pengangkutan adalah timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu ke tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar ongkos angkutan,¹⁵

Dalam hal pengangkutan barang, pengangkutan dapat diartikannya yaitu memindahkan barang-barang produksi dan barang perdagangan ke tempat konsumen dan sebaliknya bagi para produsen pengangkutan barang pengangkut barang memungkinkan mereka memperoleh bahan-bahan yang mereka perlukan untuk memproduksi barang. Mengenai definisi pengangkutan secara umum dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) tidak ada, yang ada hanya mengenai pengangkutan laut yang dinyatakan dalam Pasal 466 KUHD dikatakan bahwa :

“Pengangkutan dalam artian bab ini adalah barang siapa yang baik dengan perjanjian carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan perjanjian lainnya

¹⁵ Setiawan Widagdo, Kamus Hukum, Penerbit PT. Prestasi Pustaka, Jakarta, 2012, hlm. 413

mengikatkan untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya barang yang seluruhnya barang atau sebagian melalui lautan”.¹⁶

Kemudian dalam Pasal 521 KUHD menyatakan:

“Pengangkutan dalam artian bab ini adalah barang siapa yang baik dengan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan baik dengan perjanjian lain mengikatkan dirinya”¹⁷

Pelaksanaan pengangkutan ini haruslah ada persetujuan terlebih dahulu dan ada kesepakatan diantara pihak yang bersangkutan, dan tidak terlepas dengan syarat-syarat perjanjian yang ada dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer).

Menurut Sution Usman Adji, bahwa pengangkutan adalah : “Sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya berkeharusan memberikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut”.¹⁸

Sebelum pengangkutan dilaksanakan pada umumnya terjadi suatu perjanjian antara pihak pengangkut dengan pihak pengirim barang. Perjanjian pengangkutan pada pembahasan ini adalah perjanjian pengangkutan darat dengan menggunakan kendaraan bermotor berupa bus yang pada dasarnya sama dengan perjanjian pada umumnya. Artinya untuk sahnya suatu perjanjian haruslah memenuhi syarat-syarat

¹⁶ R. Subekti, dkk, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, PT Pradnya Paramita, Jakarta, Cetakan 27, 2002, hlm 134.

¹⁷ Ibid, hlm 135.

¹⁸ Sutiono Usman Adji, dkk, Hukum Pengangkutan Di Indonesia, Penerbit Rineka Citra, Bandung, 1990, hlm 6.

yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdara tentang mengikatnya suatu perjanjian.

Menurut Pasal 1320 KUHPerdara syarat sahnya suatu perjanjian adalah :

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

Kemudian Pasal 1388 KUHPerdara menyatakan :

1. Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.
2. Perjanjian-perjanjian itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak.
3. Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik

Pihak-pihak yang mengadakan perjanjian disini adalah pihak pengangkut dengan pengirim barang, jadi dapat dikatakan perjanjian pengangkutan pada dasarnya sama dengan perjanjian pada umumnya, dimana ketentuan dasarnya seperti yang telah disebutkan di atas.

Dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah perjanjian pengangkutan yang dilakukan berupa perjanjian pengangkutan dan perjanjian pengangkutan pada umumnya yang bersifat tidak tetap atau disebut dengan pelayanan berkala. Artinya dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan tidak terus menerus tetapi hanya

kadangkala, jika pengirim membutuhkan pengangkutan untuk mengirim barang.¹⁹ Perjanjian yang bersifat pelayanan berkala ini terdapat pada pasal 1601 KUHPerdara yaitu pada bagian ketentuan umum serta pengangkutan dapat diartikan juga sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hal ini unsur-unsur pengangkutan adalah²⁰

- a. Ada sesuatu yang diangkut
- b. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutnya
- c. Ada tempat yang dapat dilalui alat angkutan

Berdasarkan Pasal 1 Angka (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.²¹ Jadi dari pengertian di atas dapat penulis simpulkan pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat lain tertentu.

Angkutan dapat berarti suatu proses atau gerakan dari suatu tempat ke tempat yang lain. Berdasarkan ulasan tersebut dapat diartikan bahwa pengangkutan mengandung pengertian suatu proses kegiatan memuat barang atau mengangkut orang, membawa barang atau penumpang ke tempat yang lain. Jika dirumuskan dalam suatu kalimat yang dimaksud

¹⁹ Mr. R. Soekardono, Hukum “Dagang Indonesia” Penerbit Soeroeng, Jakarta, 1961, hlm 10.

²⁰ Ridwan Khairandy Et. Al., Pengantar Hukum Dagang I, (Yogyakarta: Gama Media Yogyakarta, (2006), hlm 195.

²¹ Lihat Pasal 1 Angka (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Angkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat tempat pemuatan yang diangkut ke tempat tujuan dan diturunkan ke tempat yang telah ditetapkan.²²

Abdulkadir Muhammad mendefinisikan pengangkutan meliputi tiga dimensi pokok yaitu.²³

- 1) Pengangkutan sebagai usaha (business) yakni mempunyai ciri-ciri sebagai berikut: berdasarkan perjanjian, kegiatan ekonomi di bidang jasa, berbentuk perusahaan, menggunakan alat pengangkut mekanik.
- 2) Pengangkutan sebagai perjanjian yakni pada umumnya bersifat lisan tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan.
- 3) Pengangkutan sebagai proses yaitu serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat angkut, kemudian dibawa menuju ke tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan.

2. Asas-Asas Hukum Pengangkutan

Asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan dasar filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu:²⁴

²²H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan* berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008, (Jakarta: Rajawali Press, 2011), hlm 5-6.

²³Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga.*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008), hlm 12-13.

²⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, op. cit., hlm 16-19.

a. Bersifat Publik

- 1) Asas manfaat, yakni setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, kesejahteraan rakyat.
- 2) Asas adil dan merata, yakni penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.
- 3) Asas keseimbangan, yakni pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa.
- 4) Asas kepentingan umum, yakni penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.
- 5) Asas keterpaduan, yakni pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda pengangkutan.

b. Bersifat Perdata

- 1) Asas konsensual, yakni perjanjian pengangkutan tidak harus dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan para pihak. Tetapi untuk menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan atau didukung oleh dokumen angkutan.
- 2) Asas koordinatif, yakni pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. 3)

Asas campuran, yakni perjanjian pengangkutan secara umum merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut.

- 3) Asas retensi, yakni pengangkutan tidak menggunakan hak retensi. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.
- 4) Asas pembuktian dengan dokumen, yakni setiap pengangkutan harus dibuktikan dengan dokumen angkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa tiket/karcis penumpang.

3. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Disini jelas meningkatnya daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan, yang artinya apabila daya guna dan nilai di tempat yang baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan, sebab merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi si pedagang/penjual.²⁵

Dalam hal pengangkutan barang, pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi ditempat tujuan daripada di tempat asalnya. Oleh karena itu,

²⁵Ibid., hlm 1.

pengangkutan dikatakan memberi nilai kepada barang yang diangkut. Nilai itu akan lebih besar dari biaya yang dikeluarkan.

Menurut Sri Rejeki Hartono bahwa pada dasarnya pengangkutan mempunyai dua nilai kegunaan, yaitu:²⁶

- a. Kegunaan Tempat (*Place Utility*) Dengan adanya pengangkutan berarti terjadi perpindahan barang dari suatu tempat, dimana barang tadi dirasakan kurang bermanfaat, ke tempat lain yang menyebabkan barang tadi menjadi lebih bermanfaat.
- b. Kegunaan Waktu (*Time Utility*) Dengan adanya pengangkutan berarti dapat dimungkinkan terjadinya suatu perpindahan suatu barang dari suatu tempat ke tempat lain di mana barang itu lebih diperlukan tepat pada waktunya

Zainal Asikin dalam bukunya berpendapat bahwa secara umum terdapat beberapa fungsi pengangkutan:²⁷

- a. Berperan dalam hal ketersediaan barang (*availability of goods*)
- b. Stabilisasi dan penyamaan harga (*stabilization and equalization*)
- c. Penurunan harga (*price reduction*)

²⁶Zainal Asikin, op. cit., hlm 154.

²⁷Ibid., hlm 156.

- d. Meningkatkan nilai tanah (land value)
- e. Terjadinya spesialisasi antar wilayah (territorial division of labour)
- f. Berkembangnya usaha skala besar (large scale production)
- g. Terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk dalam kehidupan

Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba di tempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang atau barang yang diangkut. Tiba di tempat tujuan yang dimaksud adalah proses pemindahan dari satu tempat ke tempat tujuan berlangsung lancar atau tanpa hambatan, sesuai dengan waktu yang direncanakan. Dengan selamat artinya penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya yang mengakibatkan luka, sakit atau meninggal dunia. Sedangkan arti selamat jika yang diangkut adalah barang maka barang tersebut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, atau kemusnahan.²⁸

4. Jenis-Jenis Pengangkutan dan Pengaturannya

a. Pengangkutan Darat

Pengangkutan di darat pengaturannya terdapat dalam Ordonansi Lalu Lintas di Jalan Umum atau *Wegverkeersordonnantie* (Lembaran Negara 1933-86). Pada peraturan tersebut memberikan peraturan-peraturan untuk lalu lintas di jalan umum,

²⁸Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Cetakan ke IV, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2008) hlm 16.

yakni seperti mengenai tanggung jawab pengangkut ditetapkan dalam Pasal 28 ayat (1) bahwa “seorang pemilik atau pengusaha sebuah kendaraan umum bertanggung jawab untuk tiap kerugian yang diderita oleh seorang penumpang atau kerusakan pada barang yang diangkutnya, kecuali jika ia dapat membuktikan bahwa kerugian atau kerusakan itu tidak dapat disebabkan karena kesalahan pengangkut atau bukan disebabkan oleh orang-orang yang bekerja padanya”. Dengan demikian setiap kerugian atau kerusakan pada barang yang ditimbulkan dalam pengangkutan, oleh undang-undang dianggap sebagai akibat dari kelalaian pihak pengangkut, sehingga memberikan hak pada penumpang atau pengirim barang untuk menuntut ganti rugi.²⁹

Terhadap pengangkutan darat, di Indonesia terdapat dua jenis yaitu pengangkutan jalan raya dan pengangkutan kereta api. Pengaturannya terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), yakni dalam Buku I Bab V bagian 2 dan 3, mulai Pasal 90 sampai dengan Pasal 98. Dalam bagian tersebut diatur sekaligus pengangkutan darat dan perairan darat, namun hanya khusus mengenai pengangkutan barang. Selain itu terdapat dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (pengganti Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

²⁹R. Subekti, op. cit., hlm 71-72.

Pada pengangkutan darat agar terjadi pengangkutan dengan kendaraan umum, perlu diadakan perjanjian pengangkutan terlebih dahulu, yang dapat dibuktikan dengan karcis penumpang atau surat pengangkutan barang. Perusahaan pengangkutan umum wajib mengangkut orang dan atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan tersebut atau setelah dilakukannya pembayaran biaya angkutan oleh penumpang atau pengirim barang

b. Pengangkutan Perairan

Jenis angkutan di perairan dibagi menjadi tiga yaitu angkutan laut, angkutan sungai dan danau, angkutan penyeberangan. Dalam hukum pelayaran, diadakan perbedaan antara pelayaran laut dengan pelayaran sungai dan perairan pedalaman. Dalam hal pelayaran laut hubungan laut dengan daratan terputus, sedangkan pada perairan pedalaman pada umumnya tidak demikian. Oleh karena itu pada pelayaran laut timbul keadaan-keadaan luar biasa, lebih banyak yang harus diatur daripada perairan pedalaman.

Pengaturan mengenai pengangkutan laut terdapat dalam:

- 1) KUHD, dalam Buku II Bab V tentang Perjanjian Charter Kapal, Buku II Bab VA tentang Pengangkutan Barangbarang, dan Buku II Bab VB tentang Pengangkutan Orang.
- 2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (pengganti Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran),
- 3) PP No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

4) PP No. 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

c. Pengangkutan Udara

Pengangkutan melalui udara di Tanah Air kita telah diadakan serta dikembangkan dengan baik, mulai dari ujung barat sampai dengan ujung timur angkutan udara telah mampu menghubungkan tempat atau kota-kota tertentu dengan waktu yang singkat, karena sarana-sarana angkutan baik pesawat maupun lapangan terbangnya telah berkembang dengan pesat.

Hukum pengangkutan udara adalah sebagian dari hukum udara. Hukum udara Indonesia dapat dibagi menjadi dua yaitu hukum udara kenegaraan dan hukum udara keperdataan. Hukum pengangkutan udara adalah sebagian dari hukum udara keperdataan.

Sistem penyelenggaraan angkutan udara dilaksanakan untuk memenuhi permintaan akan jasa angkutan udara meliputi penerbangan komersial, termasuk penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal, penerbangan umum, penerbangan transmigrasi, penerbangan perintis dan penerbangan haji.

Kegiatan penerbangan dan angkutan udara di Indonesia dapat digolongkan menjadi dua macam, yaitu kegiatan penerbangan komersial dan kegiatan penerbangan non komersial. Kegiatan penerbangan komersial adalah kegiatan usaha dimana mengangkut penumpang, barang, dan pos atau kegiatan keudaraan lain dengan memungut bayaran tertentu. Kegiatan penerbangan non komersial adalah kegiatan

penerbangan yang bersifat untuk kepentingan pribadi bukan untuk dikomersilkan atau memungut bayaran dari penerbangan tersebut.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 diatur mengenai jenis angkutan udara, perizinan angkutan udara, jaringan dan rute penerbangan, tarif angkutan udara dan jasa kebandarudaraan, kegiatan usaha penunjang angkutan udara, pengangkutan untung penyandang cacat, lanjut usia, anak-anak dan/atau orang sakit, pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya, serta tanggung jawab pengangkut dan angkutan multimoda.³⁰

Alat angkut yang digunakan dalam pengangkutan udara adalah pesawat terbang, pengaturannya terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (pengganti Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan).

Di Indonesia dewasa ini kegiatan pengangkutan udara dengan menggunakan pesawat udara sebagian besar untuk mengangkut penumpang, sedangkan pengangkutan barang masih menempati tempat kedua. Bersama-sama dengan penumpang biasanya diangkut pula bagasi yaitu semua kepunyaan atau di bawah kekuasaan seorang penumpang, yang olehnya, atas namanya, sebelum ia menumpang pesawat terbang diminta untuk diangkut melalui udara.

³⁰ H.K. Martono, Pembajakan Angkutan dan Keselamatan Penerbangan, (Jakarta: Gramata Publishing, 2011), hlm 86.

5. Subjek dan Objek Hukum dalam Pengangkutan

Subjek hukum adalah pendukung hak dan kewajiban yang disebut orang. Orang menurut konsep hukum terdiri atas manusia dan badan hukum. Manusia adalah subjek hukum menurut konsep biologis, sebagai makhluk ciptaan tuhan yang dilengkapi dengan akal, perasaan dan kehendak. Badan hukum adalah subjek hukum menurut konsep yuridis, sebagai badan ciptaan manusia berdasar pada hukum, memiliki hak dan kewajiban seperti manusia.³¹

Subjek hukum adalah segala sesuatu yang memiliki hak dan kewajiban dalam lalu lintas hukum. Subjek hukum merupakan peraturan hukum yang dihubungkan dengan seseorang berdasarkan hak dan kewajiban dalam lalu lintas hukum.³²

Subjek hukum dalam pengangkutan niaga adalah pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan niaga, yaitu pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan niaga itu sendiri maupun dalam perjanjian pengangkutannya. Pihak-pihak tersebut adalah pengangkut, penumpang, pengirim, penerima, ekspediter, agen perjalanan, pengusaha bongkar muat, dan pengusaha pergudangan. Subjek hukum pengangkutan niaga ini dapat berstatus sebagai persekutuan berbadan hukum, tidak berbadan hukum, maupun perseorangan.³³

³¹ Abdulkadir Muhammad, Hukum Perdata Indonesia, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2010), hlm 23.

³² Neng Yani Nurhayani, Hukum Perdata, (Bandung: Pustaka Setia, 2015), hlm 71.

³³ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, op. cit., hlm 45.

Subjek hukum pengangkutan atau biasa disebut dengan pihak-pihak dalam pengangkutan tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:³⁴

1. Pengangkut adalah pihak yang menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang.
2. Penumpang adalah pihak yang menggunakan jasa angkutan dan berkewajiban membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut
3. Pengirim adalah pihak yang menggunakan jasa angkutan dan berkewajiban membayar biaya angkutan atas barangnya yang diangkut.
4. Penerima adalah pihak yang memiliki hak untuk menerima barang yang dikirimkan kepadanya.
5. Ekspediter adalah pihak perantara yang menghubungkan antara pengirim dan pengangkut. Ekspediter bertindak atas nama pengirim.
6. Agen perjalanan adalah pihak yang mencari penumpang bagi pengangkut dan bertindak untuk kepentingan pengangkut.
7. Pengusaha bongkar muat adalah perusahaan yang menjalankan bisnis bidang jasa pemuatan barang ke kapal dan pembongkaran barang dari kapal.
8. Pengusaha pergudangan adalah perusahaan yang bergerak dibidang jenis jasa penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan selama barang yang bersangkutan menunggu pemuatan ke kapal.

³⁴Ibid., hlm 46-58.

Objek hukum (*recht objek*) merupakan segala sesuatu yang berguna bagi subjek hukum dan yang menjadi objek hukum dari suatu hubungan hukum adalah hak. Oleh karena itu, dapat dikuasai oleh subjek hukum.³⁵

Menurut Abdulkadir Muhammad yang diartikan dengan objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan. Sasaran tersebut pada pokoknya meliputi barang muatan, alat pengangkut, dan biaya angkutan. Jadi objek hukum pengangkutan niaga adalah barang muatan, alat pengangkut, dan biaya yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan niaga, yaitu dapat terpenuhinya kewajiban dan hak para pihak secara benar, adil, dan bermanfaat.³⁶

Objek hukum pengangkutan tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Barang muatan adalah barang yang sah dilindungi oleh undang-undang.
2. Alat pengangkut adalah alat yang digunakan untuk mengangkut barang atau penumpang. Alat angkut misalnya seperti kapal, kereta api, bus, mobil barang, pesawat.
3. Biaya angkutan adalah sejumlah uang yang harus dibayarkan kepada pengangkut atas jasanya yang telah mengangkut barang atau penumpang.

³⁵Neng Yani Nurhayani, op. cit., hlm 75.

³⁶Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, op. cit., hlm 59.

6. Perjanjian Pengangkutan

A. Definisi Perjanjian Pengangkutan

Dalam perspektif hukum perjanjian, pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim barang dan/atau penumpang dimana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang kesuatu tempat tujuan tertentu, dan pihak-pihak pengirim barang dan/atau penumpang mengikatkan dirinya pula untuk membayar ongkos angkutannya.³⁷

Perjanjian pengangkutan merupakan suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang darisatu tempat ke lain tempat, sedangkan pihak lainnya menyanggupi membayar ongkosnya.³⁸

Dari pengertian di atas dapat diketahui bahwa pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim atau penumpang. Sifat dari perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban sendiri-sendiri. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim atau penumpang berkewajiban untuk membayar uang angkutan.³⁹

Menurut H.M.N Purwosujipto, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk

³⁷Ridwan Khairandy, Pengantar Hukum Dagang, op. cit., hlm 183.

³⁸R. Subekti, Aneka Perjanjian, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014), hlm 69.

³⁹Zainal Asikin, loc. cit

menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

B. Terjadinya Perjanjian Pengangkutan

Terjadinya perjanjian pengangkutan didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran (offer) dan penerimaan (acceptance) yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim/penumpang secara timbal balik. Cara terjadinya perjanjian pengangkutan dapat secara langsung antara pengangkut dan pengirim/penumpang, yakni dengan adanya penawarandari salah satu pihak baik pengangkut maupun pengirim/penumpang. Selain itu dapat secara tidak langsung dengan menggunakan jasa perantara yaitu ekspediter atau agen perjalanan.⁴⁰

Tentang bagaimana terjadinya perjanjian pengangkutan ini tidak diatur dalam bagian III buku I KUHD, tetapi diatur dalam bagian II buku I KUHD. Mengenai saat kapan perjanjian pengangkutan itu terjadi dan mengikat pihak-pihak, tidak ada ketentuan dalam undang-undang, yang ada ialah bahwa pihak mengadakan persetujuan kehendak Pasal 1320 KUHPer yang dibuktikan oleh dokumen angkutan. Melalui dokumen angkutan tersebut dapat diketahui saat terjadi perjanjian pengangkutan yakni berdasarkan tempat, tanggal, dan tanda tangan yang tertulis pada dokumen angkutan.⁴¹

⁴⁰Ibid., hlm 90

⁴¹Ibid., hlm 91.

Pada angkutan kendaraan umum, karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadinya perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan. Dalam hal biaya angkutan dibayar terlebih dahulu maka dokumen angkutan berfungsi sebagai bukti bahwa perjanjian sudah terjadi dan biaya angkutan sudah dibayar. Dengan demikian perjanjian sudah terjadi dan mengikat sejak tanggal yang tertera pada dokumen angkutan. Dalam hal biaya angkutan dibayar kemudian, maka perjanjian sudah terjadi dan mengikat sejak barang dimuat dalam truk, atau penumpang berada dalam kendaraan umum.⁴²

Setelah perjanjian itu terjadi maka hal yang terpenting adalah keabsahan suatu perjanjian. Perjanjian dapat dikatakan sah apabila telah memenuhi syarat sah perjanjian. Syarat sah perjanjian tersebut di dalam sistem hukum Indonesia ditentukan dalam Pasal 1320 KUHP. Pasal 1320 KUHP menentukan adanya 4 syarat sahnya suatu perjanjian, yaitu:⁴³

1. kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya (*de toesteming van degemen die zich verbinden*)
2. kecakapan untuk membuat suatu perikatan (*de bekwaamheid om eene verbintenis aan te gaan*)
3. suatu hal tertentu (*een bepaald onderwerp*)
4. kausa hukum yang halal (*eene goorloofde oorzaak*)

⁴²Ibid., hlm 92.

⁴³Ridwan Khairandi, Hukum Kontrak Indonesia dalam Perspektif Perbandingan, Bagian Pertama, (Yogyakarta: FH UII Press, 2014), hlm 168.

Kesepakatan merupakan pertemuan atau persesuaian kehendak antara para pihak di dalam perjanjian. Seseorang dapat dikatakan telah memberikan persetujuannya atau kesepakatannya apabila telah menghendaki apa yang disepakati.⁴⁴Persesuaian kehendak para pihak dalam perjanjian harus diutarakan dengan pernyataan. Kehendak atau keinginan yang disimpan dalam hati, tidak dapat diketahui oleh pihak lain dan karenanya tidak dapat melahirkan kesepakatan.⁴⁵Pernyataan kehendak itu harus disampaikan kepada pihak lawannya, kemudian jikapihak lawan menyatakan menerima atau menyetujui kehendak, baru terjadi kata sepakat.⁴⁶Dengan demikian yang akan menjadi tolak ukur tercapainya persesuaian persesuaian kehendak adalah pernyataanpernyataan yang telah dilakukan oleh kedua belah pihak.

Syarat sahnya perjanjian yang kedua adalah kecakapan. Kecakapan bertindak adalah kecakapan atau kemampuan untuk melakukan perbuatan hukum. Pada dasarnya setiap orang sepanjang tidak ditentukan lain oleh undang-undang, dianggap cakap atau mampu membuat perjanjian.

Dalam Pasal 1329 KUHPer menyatakan bahwa setiap orang adalah cakap untuk membuat perjanjian, kecuali apabila menurut undang-undang dinyatakan tidak cakap. Selanjutnya dalam Pasal 1330 KUHPer menentukan siapa saja yang tidak cakap untuk mengadakan perjanjian, yaitu:

⁴⁴Ibid., hlm 168.

⁴⁵Firman F. Adonara, *Aspek-Aspek Hukum Perikatan*, (Bandung: Mandar Maju, 2014), hlm 76.

⁴⁶Ridwan Khairandi, *Hukum Kontrak Indonesia dalam Perspektif Perbandingan*, Bagian Pertama, op. cit., hlm 169.

- a) orang yang belum dewasa (anak dibawah umur);
- b) orang yang ditaruh di bawah pengampuan;
- c) perempuan yang telah kawin dalam hal-hal yang ditentukan undang-undang

Syarat sahnya perjanjian yang ketiga adalah adanya suatu hal tertentu. Suatu perjanjian harus memiliki objek tertentu. Objek tertentu dalam perjanjian adalah prestasi (pokok perjanjian) Prestasi terdiri atas memberikan sesuatu, berbuat sesuatu, atau tidak berbuat sesuatu. Prestasi harus tertentu atau setidaknya-tidaknya dapat ditentukan.

Syarat sah keempat adalah kausa hukum yang halal. Kausa yang halal adalah kausa hukum yang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, ketertiban umum, atau kesusilaan. Jika objek dalam suatu perjanjian adalah ilegal atau bertentangan dengan kesusilaan, atau bertentangan dengan ketertiban umum, maka perjanjian tersebut tidak sah dan menjadi batal.

Dua syarat yang pertama dinamakan syarat subjektif, karena kedua syarat tersebut yakni kesepakatan dan kecakapan adalah mengenai subjek dari perjanjian. Sedangkan dua syarat terakhir disebut syarat objektif, karena syarat suatu hal tertentu dan kausa hukum yang halal adalah mengenai objek dari perjanjian.⁴⁷ Apabila syarat pertama dan syarat kedua tidak terpenuhi maka perjanjian tersebut dapat dibatalkan. Dapat dibatalkan artinya salah satu pihak dapat mengajukan pembatalan pada pengadilan, tetapi apabila para pihak tidak ada yang keberatan dan tidak

⁴⁷Mariam Darus Badruzaman, et. al., Kompilasi Hukum Perikatan, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2001), hlm 73.

membatalkannya maka perjanjian tersebut tetap dianggap sah mengikat para pihak. Adapun jika syarat ketiga dan keempat tidak dipenuhi oleh para pihak maka perjanjian tersebut batal demi hukum, artinya perjanjian tersebut dianggap tidak ada dari awal.

C. Dokumen dalam Pengangkutan

Pada dasarnya dokumen pengangkutan terbentuk karena adanya perjanjian pengangkutan. Meskipun perjanjian pengangkutan itu sendiri tidak mengharuskan dalam bentuk tertulis (dokumen angkutan), namun dalam praktik perjanjian pengangkutan selalu dibuat dalam bentuk tertulis, yaitu dokumen angkutan.⁴⁸Dokumen angkutan dibagi menjadi dua jenis yaitu:

- a. Dokumen angkutan penumpang yang disebut karcis penumpang untuk angkutan darat dan perairan, tiket penumpang untuk angkutan udara dan angkutan laut.
- b. Dokumen angkutan barang yang disebut surat angkutan barang untuk angkutan darat, dokumen muatan (konosemen) untuk angkutan laut dan perairan darat, surat muatan udara dan tiket bagasi untuk angkutan udara.

Pengaturan mengenai dokumen angkutan secara umum tidak tercantum di dalam KUHD. Dalam KUHD terdapat aturan mengenai dokumen angkutan untuk pengangkutan laut yang tercantum pada pasal 454 KUHD tentang perjanjian charter

⁴⁸H. M. Hudi Asrori S., *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara*, (Yogyakarta: Kreasi Wacana, 2010), hlm. 41.

kapal, pasal 504 dan 506 KUHD tentang konosemen, serta Pasal 90 KUHD tentang dokumen dalam perjanjian pengangkutan darat yang disebut surat muatan.

Pada Pasal 90 KUHD ditentukan bahwa surat angkutan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau nakhoda. Sebenarnya tanpa surat angkutan suatu perjanjian telah terjadi apabila tercapai persetujuan kehendak antara kedua belah pihak, sehingga surat angkutan hanya merupakan surat bukti saja mengenai adanya perjanjian angkutan. Surat angkutan dinyatakan telah mengikat bukan hanya ketika dokumen/surat angkutan tersebut telah ditandatangani pengirim atau ekspediter, melainkan juga ketika pengangkut/nakhoda telah menerima barang angkutan beserta dokumen/surat angkutan tersebut.

D. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan

Untuk mengetahui kapan dan dimana perjanjian pengangkutan berakhir perlu dibedakan dua keadaan yaitu:⁴⁹

- 1) Keadaan dimana proses pengangkutan berjalan dengan lancar dan selamat, maka perbuatan yang dijadikan ukuran berakhirnya perjanjian pengangkutan adalah pada saat penyerahan dan pembayaran biaya angkutan di tempat tujuan yang disepakati.
- 2) Keadaan dimana terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran berakhirnya perjanjian pengangkutan adalah pada saat pembebasan kewajiban membayar ganti kerugian.

⁴⁹Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, op. cit., hlm 107

Berakhirnya perjanjian pengangkutan tidak sama dengan berakhirnya pengangkutan, hal ini tergantung dari isi kesepakatan yang ditulis dalam surat muatan. Pengertian tempat tujuan tidak selalu sama dengan terminal, stasiun, pelabuhan laut, dan bandara. Dalam perjanjian pengangkutan memungkinkan tempat tujuan bukan hanya pada tempattempat tersebut, tetapi ada tempat lain yang disepakati sebagai tempat tujuan pengangkutan, sehingga tujuan tersebut yang menjadi ukuran berakhirnya perjanjian pengangkutan.

7. Hak dan Kewajiban Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan

Dalam perjanjian pengangkutan, pihak-pihak menetapkan kewajiban dan haknya dengan berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang ada dan kebiasaan yang berlaku dalam pengangkutan. Di dalam perjanjian pengangkutan yang bersifat timbal balik, maka kewajiban dari pihak yang satu merupakan hak bagi pihak yang lain.

Dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 186 sampai dengan pasal 196 dijelaskan tentang hak dan kewajiban pihak pengangkut.

A. Hak dan kewajiban pengangkut

1. Hak Pengangkut

- a. Pihak pengangkut berhak untuk menahan barang yang diangkut jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian angkutan ;

- b. Pihak pengangkut berhak memungut biaya tambahan atas barang yang disimpan dan tidak diambil sesuai dengan kesepakatan ;
- c. Pihak pengangkut berhak menjual barang yang diangkut secara lelang sesuai dengan peraturan perundang-undangan jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajibannya sesuai dengan kesepakatan ;
- d. Pihak pengangkut berhak memusnahkan barang yang sifatnya berbahaya atau mengganggu dalam penyimpanannya ;
- e. Pihak pengangkut berhak menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat jika penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan ;
- f. Pengangkut berhak atas ongkos atau biaya angkutan (Pasal 491 KUHD, pasal 94 Jaminan Pembayaran) ;
- g. Pengangkut berhak menolak tuntutan pihak lawan (dalam hal pengirim atau penumpang) apabila peristiwa yang menimbulkan kerugian itu disebabkan oleh (Pasal 91 KUHD) :
 - 1) Cacat pada barang itu sendiri
 - 2) Kesalahan atau kealpaan pengirim atau ekspediter
 - 3) Keadaan memaksa atau overmacht atau force majeure

2. Kewajiban Pengangkut

- a. Pihak pengangkut wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan
- b. Pihak pengangkut wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang, jika terjadi pembatalan pemberangkatan
- c. Pihak pengangkut wajib memberikan ganti rugi apabila penumpang pengirim barang atau pihak ketiga mengalami kerugian karena kesalahan pengangkut dalam melaksanakan pelayanan angkutan
- d. Pihak pengangkut wajib mengansuransikan tanggung jawabnya atas barang yang diangkutnya

B. Hak dan Kewajiban Pengirim

1. Hak Pengirim

- a. Pihak pengirim berhak mendapatkan perlindungan atas penyelenggaraan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari tempat pemuatan sampai tempat tujuan dengan aman dan selamat
- b. Pihak pengirim berhak atas alat angkutan yang layak angkut (*worthiness*)
- c. Di dalam pengangkutan barang, pihak pengirim berhak mendapatkan perlindungan dan keselamatan atas barang dan/atau dirinya selama pengangkutan (sejak saat barang diterima sampai dengan saat barang diserahkan di tempat tujuan)

d. Pihak pengirim berhak untuk mendapatkan ganti kerugian yang diderita oleh pengirim atau penumpang karena kelalaian pengangkut selama penyelenggaraan pengangkutan.

2. Kewajiban Pengirim

- a. Pihak pengirim wajib membayar ongkos angkutan (Pasal 491 KUHD)
- b. Pihak pengirim wajib mentaati peraturan yang berlaku untuk pengangkutan barang maupun orang.

8. Resiko Dalam Perjanjian Pengangkutan

Di dalam hukum perjanjian istilah resiko atau disebut juga tanggungan mempunyai pengertian khusus. Menurut Subekti, resiko adalah kewajiban memikul kerugian yang disebabkan karena suatu kejadian diluar kesalahan salah satu pihak yang mengadakan perjanjian. Persoalan resiko merupakan buntut dari wanprestasi. Sehubungan dengan persoalan resiko, resiko diatur dalam pasal 1237 KUHPdt yang berbunyi sebagai berikut :

“Dalam hal adanya perikatan untuk memberikan suatu kebendaan tertentu, kebendaan itu semenjak perikatan dilahirkan adalah atas tanggungan si berpiutang. Jika si berpiutang lalai akan menyerahkannya, maka semenjak saat kelalaian, kebendaan adalah atas tanggungan si berpiutang.”

Perkataan tanggungan dalam pasal 1237 KUHPdt sama dengan resiko. Dengan begitu, dapat disimpulkan bahwa dalam perjanjian pengangkutan untuk memberikan suatu barang tertentu sebelum barang diserahkan musnah karena peristiwa diluar

kesalahan salah satu pihak, maka resiko harus dipikul oleh si berpiutang, dalam hal perjanjian pengangkutan barang yang berpiutang adalah pihak pengirim barang.

9. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan Barang

Mengenai berakhirnya perjanjian yang diatur di dalam Bab XII Buku III KUHPdt sangat diperlukan bagi kedua belah pihak, baik untuk menentukan sikap selanjutnya maupun untuk memperjelas sampai dimana batas perjanjian tersebut.

Secara umum berakhirnya perjanjian diatur dalam pasal 1381 KUHPdata terdapat 10 (sepuluh) cara berakhirnya perjanjian pada umumnya, yaitu :

1. Pembayaran
2. Penawaran pembayaran tunai diikuti dengan penyimpanan atau penitipan
3. Pembaharuan hutang (novasi)
4. Perjumpaan hutang atau kompensasi
5. Pencampuran hutang
6. Pembebasan hutang
7. Musnahnya barang yang terutang
8. Batal atau pembatalan
9. Berlakunya syarat batal
10. Lewatnya waktu atau *verjaring*

Dalam hal perjanjian pengangkutan barang, cara berakhirnya perjanjian tersebut yang termasuk ke dalam pasal 1381 KUHPdt adalah :

a) Pembayaran

Dalam pengangkutan barang, perjanjian pengangkutan berakhir sejak barang telah diserahkan kepada penerima sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati. Apabila biaya pengangkutan belum dibayar oleh pengirim, perjanjian pengangkutan berakhir pada saat muatan barang diserahkan kepada penerima dan biaya pengangkutan dibayar di tempat yang ditentukan.

b) Musnahnya barang yang terutang

Mengenai musnahnya barang yang terutang diatur dalam pasal 1444 KUHPdt yang berbunyi sebagai berikut :

“Jika barang tertentu yang menjadi bahan perjanjian musnah, tak lagi dapat diperdagangkan atau hilang, sedemikian hingga sama sekali tak diketahui apakah barang itu masih ada, maka hapuslah perikatannya, asal barang itu musnah atau hilang diluar kesalahan si berutang dan sebelum ia lalai menyerahkannya”.

Menurut pasal 1444 KUHPdt dapat disimpulkan bahwa jika barang tertentu yang menjadi obyek perjanjian musnah, tidak dapat lagi diperdagangkan atau hilang, maka perikatan dihapuskan. Dengan syarat musnahnya atau hilangnya barang itu di luar kesalahan si berutang (debitur) dan sebelum ia lalai menyerahkannya. Jadi menurut ketentuan tersebut, apabila barang yang menjadi obyek musnah di luar kesalahan debitur, maka debitur tidak diwajibkan memberikan prestasi kepada kreditur⁵⁰

⁵⁰Komariah. 2008. Hukum Perdata. UMM Press. Malang. Hal. 207

Menurut Abdulkadir Muhammad pada umumnya, kapan dan dimana perjanjian pengangkutan berakhir, dibedakan ke dalam dua keadaan, yaitu:

- a) Dalam keadaan tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah saat penyerahan dan pembayaran biaya pengangkutan, dalam pengangkutan barang, di tempat tujuan yang telah disepakati.
- b) Dalam keadaan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran adalah pembebasan kewajiban membayar ganti kerugian.

10. Teori Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan

Pengusaha pengangkutan bertanggung jawab atas keselamatan barang, kelambatan datangnya barang, kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut dengan demikian posisi pengusaha pengangkutan sama dengan pengangkutan yang dimaksud dalam Pasal 91 KUHD yang berbunyi: “Pengangkut harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang-barang angkutan lainnya setelah barang itu mereka terima untuk diangkut, kecuali kerusakan-kerusakan yang diakibatkan karena suatu cacat pada barang itu sendiri karena keadaan yang memaksa atau karena kesalahan atau kelupaan si pengirim”.

Tanggung jawab dalam hukum pengangkutan diatur dalam Pasal 1236 KUHPerdara menyatakan : “Pengangkut wajib mengganti biaya, rugi dan bunga yang layak harus diterima bila ia tidak menyerahkan atau tidak merawat sepantasnya untuk menyelamatkan barang-barang angkutan”.

Pasal 438 ayat 3 KUHD menyatakan : “Ia bertanggung jawab atas perbuatan dari mereka, yang dikerjakannya dan untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut”.

A. Prinsip –Prinsip Tanggung Jawab

Dalam hukum pengangkutan dikenal tiga prinsip tanggung jawab yaitu : tanggung jawab karena kesalahan, tanggung jawab karena praduga, dan tanggung jawab mutlak.⁵¹

1. **Tanggung Jawab Karena Kesalahan (foult liability)**

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dan penyelenggaran pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya. Pihak yang menderita yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan bukan pada pihak pengangkut. Prinsip ini diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata tentang perbuatan melawan hukum sebagai aturan umum. Sedangkan aturan khusus ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan. Pengertian kerugian yang diderita oleh pengguna jasa tidak termasuk keuntungan yang diperoleh ataupun biaya pelayanan yang sudah dinikmati.

⁵¹ E. Suherman, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia*, N.V. Eresco. Bandung, 1962, hlm 18.

2. **Tanggung Jawab Karena Praduga (presmption liability)**

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul dari pengangkut yang diselenggarakan. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi. Yang dimaksud “tidak bersalah” yaitu tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari.⁵²

KUHD juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga. Hal ini dapat dipahami dalam Pasal 468 ayat 2 KUHD yang menentukan bahwa barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusaknya, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim kecuali jika ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan sebagai atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari.

3. **Tanggung Jawab Mutlak (absolute liability)**

Prinsip tanggung jawab mutlak (strict liability) sering diidentikan dengan prinsip tanggung jawab absolut (absolute liability). Dengan begitu para ahli membedakan kedua terminologi diatas. Ada pendapat mengatakan strict liability adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Tetapi, ada pengecualian yang mungkin dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya dalam keadaan force majeure. Sebaliknya absolute liability adalah

⁵² E.Suherman, Op-Cit, hlm 23

prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualian. Prinsip tanggung jawab mutlak dalam tanggung jawab pelaku usaha atas produk/jasa yang mengecewakan konsumen secara umum digunakan untuk menjerat pelaku usaha, khususnya produsen barang yang memasarkan produknya yang merugikan konsumen. Dalam hal ini, konsumen hanya perlu membuktikan adanya hubungan kausalitas antara perbuatan pelaku usaha dan kerugian yang dideritanya. Selibuhnya dapat digunakan prinsip strict liability.

Hal ini tidak diatur mungkin karena alasan bahwa pengangkut berusaha di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip itu digunakan maka di dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan. Pengusaha angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, dan pengirim barang karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan (Pasal 45 ayat 1) UULAJR.⁵³

⁵³ E.Suherman, Op-Cit, hlm 24.

B. Ruang Lingkup Tanggung Jawab Pengangkutan Barang
a. Pengangkutan Barang Dalam pengangkutan laut,

Pengangkut diwajibkan oleh undang-undang untuk bertanggung jawab terhadap keselamatan barang, yaitu⁵⁴

- a) Tanggung jawab atas keselamatan barang; Perjanjian pengangkutan terjadi pada saat pihak pengangkut menerima barang dan mulai pada saat pihak pengangkut mempunyai kewajiban menjaga keselamatan barang-barang. Kewajiban menjaga keselamatan barang berarti mengambil alih tanggung jawab dari pihak pengirim untuk menjaga keselamatan barang sampai pada kepada pihak penerima barang.
- b) Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruhnya atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat sifatnya, keadaanya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim.
- c) Pengangkut bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap segala benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.

b. Syarat dan Prosedur Pengangkutan Barang

⁵⁴ Utari Siti, 1994, Pengangkutan Laut, Balai Pustaka, Jakarta, hlm 19.

Dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang dengan kapal laut terdapat tiga pihak saling mempunyai hubungan hukum satu sama lain, yakni :⁵⁵

- a) Pengirim barang (shipper), yaitu orang atau badan hukum yang memiliki muatan kapal (barang) untuk dikirim dari sebuah pelabuhan tertentu (pelabuhan muatan) guna diangkut ke pelabuhan lainnya (pelabuhan tujuan).
- b) Pengangkut (Carrier), yaitu perusahaan angkutan di perairan yang melaksanakan atau menyelenggarakan pengangkutan muatan dari pelabuhan pemuatan ke pelabuhan tujuan, atau ke pelabuhan antara (Transhipment port).
- c) Penerima barang (cosignee) yaitu orang atau badan hukum, kepada siapa muatan dikapalkan. Pada waktu kapal tiba dipelabuhan tujuan, umumnya perusahaan pelayaran yang bersangkutan akan mengumumkan berita kapal perusahaan tersebut (dengan identitas lengkap) telah tiba dari suatu Negara dan telah tiba di dermaga pelabuhan.

Dalam jangka waktu tiga hari setelah pembongkaran seharusnya para penerima sudah mengambil barangnya, setelah sebelumnya menukar B/L asli dengan DO (Delivery Order). DO ini akan memberikan hak kepada pemegangnya untuk menuntut penyerahan barang-barang yang disebut dalam DO itu kepada petugas

⁵⁵ Purwosutjipto HMN, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat, Penerbit Djambatan, 1983, hlm 7.

gudang pengangkut.⁵⁶ Walaupun pengangkut telah berusaha dengan sekuat tenaga agar dapat menyerahkan barang dalam keadaan utuh sesuai dengan jumlah dan keadaan yang tercantum dalam B/L akan tetapi selalu ada kemungkinan pada waktu penyerahan kepada penerima barang dalam keadaan rusak atau kurang itu tidak sesuai dengan yang tercantum dalam B/L. Bilamana selama dalam perwalian pengangkut terjadi kerusakan/kekurangan atas komoditi yang diangkutnya, maka tuntutan ganti rugi (klaim) dan penyelesaian dilakukan dipelabuhan tujuan antara pengangkut (atau agennya) dengan consignee (reclaiment). Ketentuan ini telah disebutkan di setiap B/L. Dengan diterimanya B/L oleh consignee dari Shipper, berarti hak atas komoditi telah diserahkan oleh shipper kepada consignee (B/L merupakan bukti hak milik).

Jika komoditi yang diterima oleh consignee tidak kurang suatu apapun, berarti sesuai dengan yang tercantum di dalam B/L maka pengangkut telah melakukan tugas dan kewajibannya dengan baik sehingga ia berhak memperoleh pembebasan atas tuntutan ganti rugi/klaim dari consignee. Tetapi bila komoditi yang diterima oleh consignee tidak sesuai dengan apa yang tercantum di dalam B/L misalnya ada kerusakan/kekurangan komoditi, maka consignee berhak untuk mengajukan klaim atas barang yang kondisinya tidak sesuai dengan yang tercantum dalam B/L kepada pengangkut. Pengangkut setelah menerima pemberitahuan klaim dari consignee, segera menerbitkan Bukti/Tuntutan (TBT) yang ditujukan/diserahkan kepada

⁵⁶ Sudjatmiko. F.D.C., Pokok – Pokok Pelayaran Niaga, CV. Akademika Pressindo, Jakarta, 1987, hlm 67.

consignee yang maksudnya bahwa kerusakan/kekurangan komoditi tersebut yang dikonstatir, bukan bukti bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan/kekurangan tersebut. Kedua belah pihak (pengangkut dan consignee) melakukan penyelidikan terhadap sebab-sebab atau kejadian yang mengakibatkan kerusakan/kekurangan komoditi, akan membuktikan apakah pengangkut bertanggung jawab atas kerugian/kekurangan itu.⁵⁷

Jadi, TBT hanya sebagai pangkal dan pemeriksaan yang akan dilakukan oleh kedua belah pihak. Bila tidak ada TBT, tentu pengangkut akan menolak melakukan pemeriksaan. Oleh karena itu, jika consignee mengkonstatir adanya kerusakan/kekurangan yang diterimanya, maka pengangkut dituntut membuat TBT ketika menerima komoditi dan pengangkut dituntut membuat TBT ketika menerima komoditi, dan pengangkut wajib membuatnya. Di dalam TBT dicatat dengan jelas mengenai:

- a. Sifat kerusakan/kehilangan komoditi
- b. Besarnya/banyaknya kerusakan/kekurangan.
- c. Sebab-sebab dari kerusakan/kekurangan.

Jika tidak diketahui dengan pasti sebab-sebabnya, dicatat dengan komoditi yang sebenarnya.

Dalam pelaksanaan angkutan, keselamatan penumpang atau barang yang diangkut pada dasarnya berada dalam tanggung jawab pengusaha angkutan. Dengan

⁵⁷ Sudjatmiko, F.D.C, Op. Cit, hlm 72.

demikian, sudah sepatutnya apabila kepada pengusaha angkutan dibebankan tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang di derita oleh penumpang atau pengirim barang yang timbul karena pengangkutan yang dilakukannya.

Tanggung jawab pengusaha angkutan umum terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim atau penerima (Pasal 46 ayat 3 dan 4 UULAJR). Besarnya ganti rugi adalah sebesar kerugian yang secara nyata ini adalah ketentuan undang-undang yang tidak boleh disimpangi oleh pengangkut melalui ketentuan perjanjian yang menguntungkannya karena ketentuan ini bersifat memaksa (*dwingendrecht*). Tidak termasuk dalam pengertian kerugian secara nyata diderita antara lain: ⁵⁸

1. Keuntungan yang diharapkan dapat terpenuhi.
2. Biaya atas layanan yang telah dinikmati.

Namun Dalam melaksanakan suatu pengangkutan, pengangkut pada prinsipnya bertanggung jawab terhadap penumpang ketika telah terjadi kata sepakat antara pengangkut dengan penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat dan aman. Serta perjanjian pengangkutan penumpang dengan angkutan umum adalah tanggung jawab keperdataan (*liability*) yaitu kewajiban salah satu pihak untuk memberikan ganti rugi kepada pihak yang lain atas kerugian yang ditimbulkan akibat kesalahan atau kelalaiannya dalam suatu hubungan hukum keperdataan.

⁵⁸ E.Suherman, Op-Cit, hlm 27.

Mengenai batasan tanggung jawab pengangkut dengan menggunakan angkutan umum melalui darat secara umum diatur dalam Pasal 188 dan 192 Undang – Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang pada prinsipnya secara garis besar di bagi menjadi 2 (dua) yaitu pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab serta pengangkut dianggap tidak bertanggung jawab.

Tanggung jawab tersebut terbatas mulai sejak penumpang diangkut serta berakhir ditempat tujuan yang disepakati. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas barang bawaan penumpang kecuali dapat dibuktikan adanya, kesalahan, kelalaian atau wanprestasi yang dilakukan oleh pengangkut. Tanggung jawab tersebut dapat diperluas meliputi pada kerugian yang di oleh penumpang yang diakibatkan oleh kesalahan atau kelalaian anak buahnya.

1. Pengertian Perjanjian Pengiriman

Hukum pengangkutan adalah kesepakatan timbal balik antara pengangkut dan pengirim, Pengangkut membatasi diri untuk mengangkut barang dan / atau orang dengan aman dari satu tempat ke tujuan tertentu, sedangkan pengirim membatasi diri untuk membayar pengangkutan.⁵⁹ Perjanjian angkutan adalah perjanjian antara pengangkut dengan pengirim dan / atau penumpang Isi perjanjian adalah pengangkut berjanji untuk mengangkut barang dan / atau penumpang, dan pengirim dan

⁵⁹*Ibid.* Hal. 4

penumpang berjanji untuk membayar ongkos atau angkutan.⁶⁰ biaya. Sebelum terjadinya perjanjian transportasi, pengirim perangkat dan penumpang melakukan serangkaian tindakan kutipan dan penerimaan satu sama lain. Rangkaian perbuatan ini tidak diatur secara rinci dalam undang-undang, tetapi hanya sebagai salah satu isi Pasal 1320 KUH Perdata dalam pernyataan "opini publik".

Hanya kebiasaan hidup masyarakat industri transportasi yang dapat mencerminkan serangkaian tindakan untuk mencapai keinginan transportasi⁶¹. Oleh karena itu, perlu dilakukan penelusuran serangkaian tindakan melalui proses praktis perjanjian transportasi komersial. Yang dimaksud dengan angkutan niaga adalah angkutan umum dengan mengenakan biaya. Kesepakatan pengangkutan dapat dicapai secara langsung antara pengangkut dan pengirim / penumpang, atau secara tidak langsung melalui penggunaan jasa pengiriman, yaitu:

- a. Ekspediter pengangkutan barang
- b. Agen perjalanan pengangkutan penumpang.

Jika kesepakatan tercapai secara langsung, penawaran pengangkut dilakukan dengan menghubungi pengirim atau penumpang secara langsung.

⁶⁰*Ibid.* Hal. 11

⁶¹F. Miro, *Sistem Transportasi Kota*, Erlangga, Jakarta, 2012

2. Syarat Sah Perjanjian Pengiriman

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia (KUHD), dapat dijelaskan bahwa jika surat pengangkutan sudah ditandatangani maka perjanjian angkutan bisa berlaku. Hal tersebut diatur dalam Pasal 90 KUHD yang berbunyi sebagai berikut: Buku angkut adalah kesepakatan antara pengirim atau penyidik salah satu pihak dengan pengangkut atau pemilik kapal pihak lain. Isi yang tercantum dalam buku tersebut tidak disepakati kedua belah pihak, seperti selesainya waktu pengangkutan dan melibatkan penggantian dan Kompensasi. Jika Anda terlambat, Kerugian juga harus mencakup:

- 1) Nama, berat atau ukuran barang yang diangkut, serta merk dan nomornya
- 2) Nama orang kepada siapa barang akan dikirim
- 3) Nama, tempat pengangkut atau juragan perahu
- 4) Jumlah upahan pengangkut
- 5) Tanggal
- 6) Tanda tangan pengirim atau ekspediter. "Surat angkutan itu, ekspediter harus membubuhkan dalam register hariannya".

Berdasarkan pasal ini dapat dijelaskan bahwa apabila perjanjian angkutan baru sudah dinyatakan dalam surat angkutan (*vrachtbrief*), maka dapat dinyatakan sah. Artinya menurut klausul ini, kontrak pengangkutan tidak bersifat sukarela, melainkan tertulis.⁶²

⁶²Rahayu Hartini. *Op Cit.* Hal. 15

3. Para Pihak dalam Perjanjian Pengiriman Barang

Dalam perjanjian pengangkutan akan melibatkan beberapa pihak yang terlibat dalam perjanjian ini disebut subjek hukum pengangkutan. Pihak dalam perjanjian pengangkutan dapat dipilih menjadi 2 (dua), yaitu pihak yang secara langsung terikat pada perjanjian pengangkutan dan pihak yang secara tidak langsung terikat pada perjanjian pengangkutan.⁶³

4. Pihak yang secara langsung terikat pada perjanjian pengiriman

A. Pihak Pengangkut

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) tidak ditemui definisi pengangkut secara umum kecuali dalam pengangkutan laut. Namun apabila dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, maka pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang.⁶⁴

Didalam dunia pengangkutan, istilah pihak pengangkut memiliki dua arti, yaitu :

1) *Carrier / Voerman* (Pihak pengangkut = Ekspediter)

Carrier adalah pihak pengangkut yang membuat perjanjian dengan pengirim dan/atau penumpang. Dengan kata lain, *carrier* selalu menjadi pihak dalam perjanjian, tetapi tidak harus mengangkut sendiri obyek perjanjian pengangkutan.

2) *Actual Carrier / Vervoerder*

⁶³*Ibid.* Hal. 17

⁶⁴Rahayu Hartini. *Op Cit.* Hal. 18

Yang dimaksud dengan *actual carrier* adalah pihak yang melaksanakan pengangkutan barang atau sebagai pengangkutan yang telah dipercaya oleh *carrier* dan termasuk juga orang lain yang pelaksanaannya telah dipercayakan kepadanya.

B. Pihak Pengiriman

Secara umum Kitab Undang-undang Hukum Dagang juga tidak mengatur mengenai defisini pengirim, namun bila dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, maka pengirim adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan yang berjanji untuk membayar ongkos angkutan kepada pihak pengangkut, sehubungan dengan pemindahan barangnya oleh pengangkut dari tempat pemberangkatan ke tempat tujuan.

5. Pihak yang secara tidak langsung terikat pada perjanjian pengiriman

A. Penerima

Didalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri dan mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan dan dalam hal penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, maka penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan tetapi termasuk juga sebagai subyek hukum pengangkutan. Kriteria penerima menurut perjanjian adalah :

1. Perusahaan atau perseorangan yang memperoleh hak dari pengirim barang;
2. Dibuktikan dengan dokumen angkutan;
3. Dan dibayar tanpa membayar ongkos angkutan.

B. Ekspediter

Menurut pasal 86 ayat 1 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), pengertian ekspediter adalah orang yang pekerjaannya mencarikan pengangkut barang di darat atau di perairan untuk kepentingan pengirim. Ekspediter berfungsi sebagai perantara dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim. Ekspediter dinyatakan sebagai subjek dalam perjanjian pengangkutan karena ia mempunyai hubungan yang erat dengan pihak pengangkut, pengirim atau penerima walaupun ia bukan merupakan pihak dalam perjanjian tersendiri dengan pengiriman yang disebut dengan perjanjian ekspedisi.

6. Resiko dalam Perjanjian Pengirim Barang

Di dalam buku perjanjian istilah resiko atau disebut juga tanggungan mempunyai pengertian khusus. Resiko adalah kewajiban untuk memikul kerugian yang disebabkan suatu kejadian diluar kesalahan salah satu pihak yang mengadakan perjanjian. Persoalan resiko merupakan awal dari wanprestasi. Sehubungan dengan persoalan resiko, resiko diatur dalam pasal 1237 KUHPerdara yang berbunyi :

“Dalam hal adanya perikatan untuk memberikan suatu kebendaan tertentu, kebendaan itu semenjak perikatan dilahirkan adalah atas tanggungan si berpiutang. Jika si berpiutang lalai akan menyerahkannya, maka semenjak kelalaian, kebendaan adalah atas tanggungan si berpiutang.”

7. Berakhirnya Perjanjian Pengiriman barang

Mengenai berakhirnya perjanjian yang diatur di dalam Bab XII Buku III KUHPerdara sangat diperlukan bagi kedua belah pihak, baik untuk menentukan sikap selanjutnya maupun untuk memperjelas sampai dimana batas perjanjian tersebut.

Secara umum berakhirnya perjanjian diatur dalam pasal 1381 KUHPerdara terdapat 10 (sepuluh) cara berakhirnya perjanjian pada umumnya, yaitu :

1. Pembayaran
2. Penawaran pembayaran tunai diikuti dengan penyimpanan atau pengiriman
3. Pembaharuan hutang (novasi)
4. Perjumpaan hutang atau kompensasi
5. Pencampuran hutang
6. Pembebasan hutang
7. Musnahnya barang yang terutang
8. Batal atau pembatalan
9. Berlakunya syarat batal
10. Lewatnya waktu atau *verjaring*

Dalam hal perjanjian pengangkutan barang, cara berakhirnya perjanjian tersebut yang termasuk ke dalam pasal 1381 KUHPerdara adalah :

- a) Pembayaran

Dalam pengangkutan barang, perjanjian pengangkutan berakhir sejak barang telah diserahkan kepada penerima sesuai dngan perjanjian yang telah disepakati.

Apabila biaya pengangkutan belum dibayar oleh pengirim, perjanjian pengangkutan berakhir pada saat muatan barang diserahkan kepada penerima dan biaya pengangkutan dibayar di tempat yang ditentukan.

b) Musnahnya barang yang terutang

Mengenai musnahnya barang yang diatur dalam pasal 1444 KUHPerdara yang berbunyi :

“Jika barang tertentu yang menjadi bahan perjanjian musnah, tak lagi dapat diperdagangkan atau hilang, sedemikian hingga sama sekali tak diketahui apakah barang itu masih ada, maka hapuslah perikatannya, asal barang itu musnah atau diluar kesalahan si berutang dan sebelum ia lalai menyerahkannya”.

Menurut pasal 1444 KUHPerdara dapat disimpulkan bahwa jika barang tertentu yang menjadi obyek perjanjian musnah, tidak dapat lagi diperdagangkan atau hilang, maka perikatan dihapuskan. Dengan syarat musnahnya atau hilangnya barang itu diluar kesalahan si berutang (debitur) dan sebelum ia menyerahkannya. Jadi menurut ketentuan tersebut, apabila barang yang menjadi obyek musnah di luar kesalahan debitur, maka debitur tidak wajib memberikan prestasi kepada kreditur⁶⁵

Menurut Abdulkadir Muhammad pada umumnya, kapan dan dimana perjanjian pengangkutan berakhir, dibedakan ke dalam dua keadaan, yaitu :

a) Dalam keadaan tidak terjadi peristiwa yang mengakibatkan kerugian

⁶⁵Komariah, *Hukum Perdata*, UMM Press, Malang, 2008, hlm.207.

b) Dalam keadaan terjadi peristiwa yang mengakibatkan kerugian, perbuatan yang dijadikan ukuran adalah pembebasan kewajiban membayar ganti rugi.

8. Tinjauan Pengiriman Barang PT. Indah Logistik Internasional

Definisi pengiriman adalah kegiatan mendistribusikan produk barang dan jasa produsen kepada konsumennya.

Sistem pengiriman barang merupakan suatu kegiatan mengirim barang, dikarenakan adanya penjualan barang dagang, penjualan terdiri dari transaksi penjualan barang atau jasa, baik secara tunai atau kredit.⁶⁶

a. Pedoman & Syarat Pengiriman Indah Logistik Internasional

Didalam perusahaan yang berbadan hukum seperti Indah Logistik Internasional, terdapat beberapa pedoman dan aturan yang harus ditaati oleh pengirim serta penerima barang itu sendiri, seperti yang tertera didalam resi pengiriman barang Indah Logistik Internasional, yaitu :

1. Semua harga dan peraturan dianggap sah dan disepakati oleh pengirim, apabila pengirim sudah menandatangani resi/bukti kirim barang dikolom pengirim
2. Pengirim dilarang menyerahkan titipan kepada Indah Logistik Internasional untuk dikirim ke penerima atas barang-barang yang mengandung barang berbahaya atau barang-barang yang dilarang oleh pemerintah

⁶⁶Mulyadi, *Sistem Akuntansi Edisi Tiga*, Salemba Empat, Jakarta, 2001

3. Setiap barang yang akan dikirim terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan, apabila pengirim barang tidak tersedia, maka pengirim bersedia untuk membuat surat pernyataan/perusahaan tidak bersedia membawa barang tersebut.
4. Apabila titipan dijemput/diambil oleh penerima di kantor Indah Logistik Internasional dan apabila diambil lebih dari 1x24 jam setelah pemberitahuan pengambilan maka akan dikenakan biaya tambahan penitipan barang perhari 50% dari ongkos kirim
5. Indah Logistik Internasioanl bertanggung jawab terhadap kerusakan dan/ atau kekurangan isi titipan sebelum diserahkan kepada pengirim, dan apabila terjadi kerusakan maka pengirim dapat mengajukan klaim dengan batas waktu 1x24 jam
6. Penerima dapat mengajukan klaim dengan cara mengajukan berita acara serah terima barang yang ditandatangani oleh penerima.
7. Apabila penerima tidak mengajukan klaim/keberatan atas titipan pada saat barang diterima dan tidak membuat Berita Acara Klaim yang ditanda tangani oleh kedua belah pihak, maka hak untuk mengajukan klaim dinyatakan tidak berlaku lagi/gugur.
8. Pembatalan pengiriman titipan dibagi menjadi 2 (dua) :
 - a) Pembatalan pengiriman titipan pada saat di Pick-Up, maka akan dikenakan minimum pembayaran sebesar 50% dari biaya pengiriman.

- b) Pembatalan pengiriman titipan setelah barang-barang dibawa ke gudang (*warehouse*) maka semua biaya yang sudah dibayarkan tidak dapat dikembalikan.

b. Tindakan yang dilakukan ketika terjadi kerusakan barang dalam pengiriman

Apabila pengirim sudah mengetahui seluk beluk serta prosedur suatu layanan jasa pengiriman barang. Pengirim tidak perlu khawatir pada nasib barang yang rusak. Walaupun pada dasarnya tiap jasa ekspedisi memiliki ketentuan yang berbeda-beda, namun pengirim bisa melakukan beberapa tindakan untuk bisa mendapatkan pertanggung jawaban dari pihak ekspedisi yang pengirim gunakan. Yaitu :

1. Menggunakan jasa asuransi untuk barang yang hendak dikirim
2. Menunjukkan foto barang sebelum dan sesudah mengalami kerusakan
3. Meninjau kontrak dari surat perjanjian
4. Mengajukan klaim kerusakan barang dalam pengiriman

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang Terhadap Kerusakan di PT. Indah Logistik Internasional.

1) Aturan pengiriman barang di PT. Indah Logistik Internasional

Didalam perusahaan yang berbadan hukum seperti Indah Logistik Internasional, terdapat beberapa pedoman dan aturan yang harus di taati oleh pengirim serta penerima barang itu sendiri, seperti yang tertera didalam resi pengiriman barang Indah Logistik Internasional, yaitu:

- a. Semua harga dan peraturan dianggap sah dan disepakati oleh pengirim, apabila pengirim sudah menandatangani resi/bukti kirim barang dikolom pengirim
- b. Pengirim dilarang menyerahkan titipan kepada Indah Logistik Internasional untuk dikirim ke penerima atas barang barang yang mengandung barang berbahaya atau barang-barang yang dilarang oleh pemerintah
- c. Setiap barang yang akan dikirim terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan, apabila pengirim barang tidak tersedia, maka pengirim bersedia untuk membuat surat pernyataan/perusahaan tidak bersedia membawa barang tersebut.

- d. Apabila titipan dijemput/diambil oleh penerima di kantor Indah Logistik Internasional dan apabila diambil lebih dari 1x24 jam setelah pemberitahuan pengambilan maka akan dikenakan biaya tambahan penitipan barang perhari 50% dari ongkos kirim
 - e. Indah Logistik Internasioanl bertanggung jawab terhadap kerusakan dan/ atau kekurangan isi titipan sebelum diserahkan kepada pengirim, dan apabila terjadi kerusakan maka pengirim dapat mengajukan klaim dengan batas waktu 1x24 jam
 - f. Penerima dapat mengajukan klaim dengan cara mengajukan berita acara serah terima barang yang ditandatangani oleh penerima.
- 2) Apabila penerima tidak mengajukan klaim/keberatan atas titipan pada saat barang diterima dan tidak membuat Berita Acara Klaim yang ditanda tangani oleh kedua belah pihak, maka hak untuk mengajukan klaim dinyatakan tidak berlaku lagi/gugur.
 - 3) Pembatalan pengiriman titipan dibagi menjadi 2 (dua) :
 - a) Pembatalan pengiriman titipan pada saat di Pick-Up, maka akan dikenakan minimum pembayaran sebesar 50% dari biaya pengiriman.
 - b) Pembatalan pengiriman titipan setelah barang-barang dibawa ke gudang (*warehouse*) maka semua biaya yang sudah dibayarkan tidak dapat dikembalikan.

B. Kendala pelaksanaan perjanjian pengiriman barang terhadap kerusakan di PT. Indah Logistik Internasional

Pertanggung jawaban berarti memberikan jawaban yang merupakan perhitungan atas semua hal yang terjadi dan kewajiban untuk memberikan pemulihan atas kerugian yang mungkin ditimbulkannya terjadi dan kewajiban untuk memberikan. Tanggung jawab adalah kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatannya yang disengaja maupun tidak disengaja⁶⁷ Apabila terjadi sengketa dalam pelaksanaan sebuah perjanjian, maka terdapat prinsip tanggung jawab hukum kepada para pihak yang melakukan pelanggaran.

Sebagai perusahaan jasa PT. Indah Logistik Internasional memiliki kewajiban untuk menyelenggarakan proses pengiriman dan menjaga keselamatan atas barang-barang yang akan dikirim. Dalam proses pengiriman barang, bahwa PT. Indah Logistik Internasional sering mengalami hambatan atau permasalahan pada saat pelaksanaan pengiriman, baik itu faktor kesengajaan atau kelalaian ataupun karena faktor *forcemajeure*.

Faktor-faktor yang biasa terjadi dalam kegiatan pengiriman barang itulah yang dapat menimbulkan seperti terlambat sampainya barang ketempat tujuan, kerusakan barang ataupun hilangnya barang yang diangkut PT. Indah Logistik Internasional jika mengalami hal-hal tersebut maka harus bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul dalam proses penyelenggaraan pengiriman yang dilakukannya.

⁶⁷Joko Tri Prasetya, *Ilmu Budaya Dasar*, (Jakarta: PT Diapit Media, 2004) 154

Berdasarkan hasil wawancara Sigit Noviandri selaku *Customer Service* PT. Indah Logistik Internasional faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan ataupun kerusakan barang kiriman adalah sebagai berikut:

“Pertama, faktor alam, faktor yang tidak bisa di prediksi seperti faktor cuaca yang buruk dapat menghambat perjalanan kurir. Kedua, faktor kecelakaan lalu lintas, hal ini bisa terjadi karena kondisi kelalaian pengemudi itu sendiri atau pengemudi lain. Dan ketiga, faktor kurang bagusnya pembungkusan barang yang berakibat kerusakan barang”

“Kasus keterlambatan pengiriman barang juga dapat terjadi karena kurir yang tidak dapat mengantarkan barang kiriman ketempat tujuan sesuai waktu yang telah ditentukan karena ketidak mampuannya untuk memenuhi target harian pengiriman barang yang mencapai hingga 70 paket perharinya. Karena terlalu banyaknya target pengantaran tersebut menyebabkan banyaknya kiriman yang tidak sempat untuk diantarkan oleh kurir ketempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah diperjanjikan”⁶⁸

Kasus keterlambatan dan kerusakan barang kiriman yang disebabkan oleh PT. Indah Logistik Internasional sendiri sebagai pihak pengangkut/pengirim sangat merugikan bagi konsumen baik pengirim atau penerima, terlebih lagi apabila keterlambatan tersebut terjadi pada barang kiriman yang sangat dibutuhkan untuk digunakan sesegera mungkin. Adapun contoh kasus mengenai kerusakan dan

⁶⁸Wawancara dengan *Customer Service* PT. Indah Logistik Internasional pada tanggal 12 November 2020 pukul 11.00 WIB

keterlambatan barang kiriman dialami oleh konsumen PT. Indah Logistik Internasional.

Kasus pertama dialami konsumen bernama Dheny Irvan yang beberapa waktu yang lalu tepatnya pada tanggal 10 November 2020 mengirim paket sebuah lukisan kanvas dengan ukuran 70x60 cm ke Kota Bukittinggi.

Paket tersebut dijanjikan akan sampai ke penerima dalam waktu empat harian, akan tetapi setelah lebih dari satu minggu konsumen Dheny Irvan baru mendapat SMS bahwa paket kirimannya baru sampai di Bukittinggi dengan kondisi rusak. Padahal menurut penjelasan konsumen sendiri paket tersebut tidak akan rusak jika tidak mendapatkan perlakuan yang tidak wajar. Karena menurutnya packingnya sudah dikondisikan sedemikian rupa dengan packing kayu serta ditambahkan dengan tanda pengiriman *FRAGILE* supaya tetap aman.

Setelah mengajukan klaim Dheny Irvan hanya mendapat ganti kerugian sebesar 10 kali biaya kirim sementara harga barang kirimannya sebesar Rp. 650.000, menurut keterangan beliau konsumen tetap merasa dirugikan karena ganti kerugian tidak sepadan dengan harga barang kirimannya.⁶⁹

Kasus kedua dialami oleh konsumen bernama Sandra dengan barang kiriman sebuah gitar akustik yang akan dikirimkan ke Jogjakarta, petugas PT. Indah Logistik Internasioanl menjanjikan paket akan tiba di tempat tujuan dalam waktu lima hari, akan tetapi barang sampai melebihi waktu yang telah diperjanjikan yakni empat belas

⁶⁹Dheny Irvan, Wawancara, (Pekanbaru, 10 November 2020)

hari dengan kondisi barang rusak. Konsumen telah mengajukan klaim akan tetapi mendapat tanggapan yang mengecewakan, karena tanggung jawab yang diberikan oleh PT. Indah Logistik Internasional hanya berupa pengembalian ongkos kirim yang maksimal sebesar 10 (sepuluh) kali biaya kirim.⁷⁰

Kejadian yang dialami oleh kedua konsumen tersebut yang mengakibatkan barang kirimanya mengalami kasus keterlambatan dan kerusakan jelas termasuk perbuatan wanprestasi yang dilakukan oleh PT. Indah Logistik Internasional sebagai pihak yang disanggupinya yaitu mengirimkan barang ketempat tujuan dengan aman dan tepat waktu atau dapat dikatakan bahwa sampainya barang kiriman ketempat tujuan melampaui batas waktu yang telah diperjanjikan.

Menurut pasal 1365 KUHperdata, yang dimaksud dengan perbuatan melanggar hukum adalah perbuatan yang melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang karena salahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Suatu perbuatan dapat dianggap sebagai perbuatan melawan hukum apabila memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:

1. Ada perbuatan melawan hukum
2. Ada kesalahan
3. Ada kerugian
4. Ada hubungan sebab akibat antara kerugian dan perbuatan

⁷⁰Sandra, Wawancara, (Pekanbaru, 11 November 2020)

Pada dasarnya semua hal yang menyangkut mengenai kerugian konsumen yang disebabkan oleh pihak perusahaan pengiriman barang sebagai pengangkut berkewajiban untuk memberi pertanggung jawaban atas kesalahan yang ditimblkannya. Pelanggaran hukum terjadi ketika subyek hukum tertentu tidak menjalankan kewajiban yang seharusnya dijalankan atau karena melanggar hak-hak subyek hukum lain sebagaimana yang telah terlihat dari perjanjian pengiriman maupun dalam proses pengiriman barang, oleh karena itu subyek hukum yang dilanggar hak nya harus mendapatkan perlindungan hukum.

Indonesia juga memiliki aturan hukum yang mengatur para pelaku ekonomi sehingga para pelaku ekonomi ini dapat melakukan tugas yaitu kewajibannya dan juga mendapatkan haknya sesuai dengan porsinya masing-masing yaitu Undang-Undang No.8 Tahun 1999 Tentang perlindungan konsumen. Seorang pelaku usaha haruslah memberikan yang terbaik bagi konsumennya. Namun didalam praktek pengiriman barang di PT. Indah Logistik Internasional sering terjadi kesalahan yang dapat menimbulkan kerugian terhadap konsumen, dan tentunya ada hak-hak konsumen yang dilanggar.

Mengenai pertanggungjawaban pelaku usaha, diatur dalam Pasal 19 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yang menyebutkan bahwa:

1. Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan
 2. Ganti rugi tersebut dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan perayuran perundang-undangan yang berlaku
 3. Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi
 4. Pemberian ganti rugi tersebut menghapus kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan
 5. Ketentuan angka 1 dan 2 tersebut tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.
- Selain terdapat dalam UUPK dan KUHPerdara, ganti kerugian juga terdapat dalam syarat standar pengiriman (SSP) yang telah disepakati oleh kedua belah pihak yaitu:
1. ICM (International Cargo Management) Kargo tidak bertanggung jawab atas kesalahan, keterlambatan, pengantaran, yang diakibatkan alamat tidak jelas.
 2. Nilai pertanggung jawaban ICM CARGO sesuai dan kondisi ini dalam bentuk ganti rugi atas kehilangan kerusakan barang tidak melebihi 10 kali biaya kirim.

3. ICM CARGO tidak bertanggung jawab apabila terjadi *forcemajeure* yaitu bencana alam atau kejadian diluar dugaan ICM CARGO.
4. ICM CARGO tidak bertanggung jawab apabila isi dan kiriman tersebut tidak sesuai dengan pengakuan, sehingga menyebabkan keterlambatan delivery ketujuan atau menimbulkan kerugian pada ICM CARGO, dalam hal ini semua biaya yang timbul akan dibebankan sepenuhnya ke pelanggan.

Alasan kedua konsumen atau pengguna layanan PT. Indah Logistik Internasional dalam hal ini Dheny Irvan dan Sandra adalah karena biaya yang diberikan oleh PT. Indah Logistik Internasional terhitung lebih murah dibandingkan jasa pengiriman barang yang lainnya. Namun pada kenyataanya layanan yang diberikan oleh PT. Indah Logistik Internasional belum memuaskan karena dirasa tidak professional dalam melaksanakan pengiriman barang yang mengakibatkan keterlambatan dan kerusakan barang konsumen atau pengirim.

Dalam wawancara penulis dengan pihak PT. Indah Logistik Internasional, menjelaskan mengenai bentuk perlindungan konsumen yang telah diberikan terhadap konsumennya. Menurut Sigit Noviandry selaku Karyawan PT. Indah Logistik Internasional dijelaskan bahwa:⁷¹

“Untuk bentuk perlindungan konsumen yang kami berikan yaitu biasanya kami akan memberikan fasilitas yang terbaik dan bekerja professional sesuai kesepakatan yang sudah dibuat diawal. Tapi apabila jika suatu saat ada complain

⁷¹Wawancara dengan *Customer Service* PT. Indah Logistik Internasional pada tanggal 12 November 2020 pukul 11.00 WIB

atau keluhan terhadap pelayanan yang kami berikan, konsumen bisa datang kembali untuk menanyakan kekurangan yang ada di PT. Indah Logistik Internasional, jadi disini kami selalu bersikap kooperatif dengan konsumen”

Kesalahan dalam pengiriman barang merupakan kelalaian dari pihak pengangkut dalam menjaga barangnya, namun tidak dapat dipungkiri juga dapat disebabkan oleh factor-faktor lain yang tidak dapat di prediksi, seperti factor bencana alam. Dalam suatu perjanjian berisi tentang resiko dan tanggung jawab dari kedua belah pihak. Jika salah satu pihak melakukan kelalaian, maka harus menanggung resiko sesuai dengan perjanjian awal.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan Sigit Noviandry Karyawan PT. Indah Logistik Internasional menyatakan:⁷²

“Proses pertanggung jawaban yang dilakukan PT. Indah Logistik Internasional untuk mengganti kerugian yang dialami konsumen akibat kerusakan ataupun kehilangan dari pengiriman dokumen masih berada dalam pengawasan PT. Indah Logistik Internasional, dengan catatan bahwa kerusakan atau keterlambatan tersebut semata-mata disebabkan karena kesalahan karyawan atau kurir PT. Indah Logistik Internasional”

Berdasarkan hasil penelitian, pada pengiriman barang melalui PT. Indah Logistik Internasional jika terjadi kerugian pada konsumen PT. Indah Logistik Internasional akan mengganti kerugian barang kiriman yang mengalami keterlambatan dan

⁷²Wawancara dengan *Customer Service* PT. Indah Logistik Internasional pada tanggal 12 November 2020 pukul 11.00 WIB

kerusakan namun terdapat beberapa syarat seperti: barang tersebut sudah diasuransikan serta *packing* barang sudah dijamin aman atau menggunakan packing kayu. Akan tetapi untuk barang yang tidak diasuransikan, besar nominal ganti ruginya berdasarkan hasil kesepakatan bersama antara konsumen dengan PT. Indah Logistik Internasional sendiri yang sesuai isi klausula baku yang telah disepakati.

Berdasarkan kasus diatas PT. Indah Logistik Internasional telah melanggar janjinya atau bisa dikatakan melakukan wanprestasi, karena pada awalnya PT. Indah Logistik Internasional menyanggupi untuk mengirimkan barang ketempat tujuan dengan aman dan tepat pada waktunya.

Dari kedua kasus tersebut PT. Indah Logistik Internasional hanya bertanggung jawab dalam bentuk memberikan klaim pengembalian ongkos kirim dengan maksimal 10 kali biaya kirim meskipun keterlambatan dan kerusakan tersebut menyebabkan kerugian, yang jauh lebih besar nilainya dengan alasan bahwa pemberian ganti rugi tersebut disesuaikan dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh PT. Indah Logistik Internasional sendiri. Hal ini lah yang menyebabkan konsumen masih dirasa dirugikan karena ganti ruginya tidak sebanding dengan harga atau kerusakan barang yang dikirim.

Dalam praktek pengiriman barang, ada beberapa undang-undang yang mengatur mengenai hubungan hukum antara pihak pengirim/konsumen dengan pihak penyedia jasa pengiriman barang khususnya dalam hal pertanggung jawabannya diatur dalam UUPK Pasal 19 dan Pasal 1365 KUHPdata.

Dalam kasus ini PT. Indah Logistik Internasional dianggap sudah bertanggung jawab, akan tetapi ganti rugi akan diberikan jika kesalahan yang mana mengakibatkan kerugian pada konsumen itu disebabkan murni oleh kelalaian dari pengangkut. PT. Indah Kargo Malang hanya berlandaskan pada klausul baku yang hanya menguntungkan pihak pelaku usaha saja. Penggantian kerugian sendiri hanya dengan maksimal 10 (sepuluh) kali biaya kirim. Jumlah tersebutlah yang bertentangan dengan Pasal 19 UUPK ayat (1) dan (2) yang menyatakan:

1. Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
2. Ganti rugi tersebut dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang atau jasa yang sejenis atau setara nilainya atau perawatan kesehatan atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Selain itu adanya pertanggung jawaban ini juga bertentangan dengan Pasal 1365 KUHPerdata “*Tiap-tiap perbuatan melawan hukum yang memberikan kerugian bagi orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut.*” Pihak PT. Indah Logistik Internasional hanya memberikan ganti rugi berdasarkan isi dari klausul baku yakni maksimal sebesar 10 kali biaya kirim, konsumen merasa tetap dirugikan apabila nilai kerugian lebih besar dari pada nilai ganti rugi yang diberikan oleh pihak PT. Indah Logistik Internasional.

C. Apabila terjadi kerusakan dalam pengiriman barang di PT. Indah Logistik Internasional

1. Menggunakan Jasa Asuransi untuk Barang yang Hendak Dikirim

Sebelum Saudara mengirim barang, pastikan apakah barang tersebut termasuk barang yang mudah rusak atau tidak. Jika barang dianggap mudah rusak, maka Saudara harus mengemasya dengan tepat untuk mencegah kerusakan barang dalam pengiriman. Akan tetapi, jika Saudara tidak terlalu yakin dengan keamanan barang akan terjaga, maka gunakanlah jasa asuransi pengiriman barang terkait barang yang akan dikirim.

Asuransi tersebut akan memberi pelayanan untuk melindungi keamanan serta keterjagaan barang yang hendak dikirimkan. Biasanya, tarif dari asuransi dihitung berdasarkan nilai beli barang tersebut (biasanya tak akan lebih dari 1%).

2. Menunjukkan Foto Barang Sebelum dan Sesudah Mengalami Kerusakan

Hal ini memang sering kali dilupakan oleh para pengguna jasa, yaitu memotret barang sebelum hendak dikirimkan. Padahal, hal ini akan sangat berguna jika kerusakan barang dalam pengiriman terjadi. Ini juga akan sangat membantu Saudara dalam proses klaim rusaknya barang.

Foto atau dokumentasi yang disimpan akan menjadi bukti bahwa barang yang Saudara kirimkan masih dalam keadaan baik sewaktu berada di tangan Saudara.

3. Meninjau Kontrak dari Surat Perjanjian

Sebelum proses pengiriman barang dilanjutkan, biasanya Saudara akan diberi sejenis kontrak surat perjanjian yang ditandatangani dan disetujui kedua belah pihak. Saudara harus bisa memastikan bahwa jasa ekspedisi yang melayani pengiriman barang, Saudara mengisi dengan lengkap dan detail. Apabila terjadi kerusakan barang kiriman, kontrak ini akan menjadi bukti untuk bisa memperkuat klaim barang yang rusak.

4. Mengajukan Klaim Kerusakan Barang dalam Pengiriman

Seerti halnya mengalami hilangnya barang pengiriman, jika barang yang Saudara hendak kirim rusak, maka Saudara pun dapat mengajukan klaim terkait kerusakan barang kepada perusahaan ekspedisinya secara langsung.

Dalam mengajukan klaim tersebut diharapkan untuk Saudara membawa bukti-bukti terkait, seperti resi pengiriman, kontrak dan surat persetujuan, bahkan bila perlu dokumentasi keadaan serta kondisi barang sebelum dikirim. Selain itu, pastikan sebelumnya Saudara telah membuat surat pengajuan klaim kerusakan barang yang ditujukan untuk agen ekspedisinya.

Saya sebagai penulis bertanya kepada pihak *customer service* PT. Indah Logistik Interasional, bagaimana jika terjadi kerusakan dalam pengiriman barang

“Saya sebagai *Costumer Service* mengingatkan kepada pengirim sebelum mengirimkan barang nya untuk menggunakan jasa asuransi kalau misalnya terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, seperti kehilangan barang dalam pengiriman,

kecelakaan dalam pengiriman yang mengakibatkan rusak nya box pengiriman, jadi itu bisa kita klaim barang nya”⁷³

Dalam mengajukan klaim tersebut diharapkan untuk Saudara membawa bukti-bukti terkait, seperti resi pengiriman, kontrak dan surat persetujuan, bahkan bila perlu dokumentasi keadaan serta kondisi barang sebelum dikirim. Selain itu, pastikan sebelumnya Saudara telah membuat surat pengajuan klaim kerusakan barang yang ditujukan untuk agen ekspedisinya.

Hal ini juga berlaku bagi barang-barang elektronik, barang hilang saat pengiriman, kiriman sampai dengan kondisi lecet, dan hal lainnya.

⁷³Wawancara dengan *Customer Service* PT. Indah Logistik Internasional pada tanggal 12 November 2020 pukul 10.30 WIB

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Dari pembahasan dan penelitian yang telah dilakukan, maka dapat diambil

Kesimpulan bahwa:

1. Proses pelaksanaan pengiriman barang yang dilakukan oleh PT. Indah Logistik Internasional dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang dibuat oleh PT. Indah Logistik Internasional sendiri sebagaimana telah diatur dalam klausa baku. Apabila pengirim atau pengguna jasa telah sepakat terhadap ketentuan pengiriman yang telah diajukan oleh PT. Indah Logistik Internasional, maka keduanya akan terikat dalam suatu perjanjian yang menimbulkan hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh kedua belah pihak. Proses pengiriman dilakukan PT. Indah Logistik Internasional dengan menjunjung tinggi nilai keadilan antara pihak pengirim dan pelaku usaha. Hal tersebut dibuktikan dengan adanya upaya yang maksimal yang dilakukan oleh pihak perusahaan dalam menyampaikan barang dengan amanah dan berupaya inisiatif damai dalam menyelesaikan segala masalah.
2. Bentuk tanggung jawab yang dilakukan oleh pihak PT. Indah Logistik Internasional terhadap kerugian yang dialami oleh pengirim atau pengguna jasa berupa asuransi penanganan barang konsumen yang dititipkan kepada PT. Indah Logistik International yang merupakan sebuah bentuk tanggung jawab dari perusahaan ekspedisi. Berlandaskan pada klausul baku yang mana penggantian

kerugian sejumlah 10 (sepuluh) kali biaya pengiriman. Hal ini berlandaskan dengan UUPK Pasal 19 ayat (1) dan (2) serta pasal 1365 KUHPerdara. apabila terjadi keterlambatan dan kerusakan barang konsumen, pihak PT. Indah Logistik Internasional bertanggung jawab dan memberikan ganti rugi dengan jumlah nilai yang setara dengan kerugian yang dialami oleh konsumen.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas maka dapat diberikan beberapa saran untuk perbaikan bagi pihak terkait sehubungan dengan pengiriman barang melalui perusahaan jasa pengiriman barang yaitu:

1. Dalam hal prosedur pengiriman barang, alangkah baiknya jika penyedia jasa turut menjelaskan mengenai ketentuan aturan yang tertera dalam resi pengiriman, karena tidak semua orang paham betul akan bentuk perjanjian yang ditawarkan oleh penyedia jasa. Hal ini untuk mengantisipasi apabila konsumen yang telah lanjut usia, maka akan menyulitkan konsumen dalam memahami ketentuan aturan yang tertera dalam resi pengiriman.
2. Untuk penetapan jumlah ganti rugi alangkah baiknya penyedia jasa meningkatkan nilai nominal uang yang dipergunakan untuk mengganti kerugian, karena dalam hal ini terkadang nominal uang yang bisa diklaim tidak sebanding dengan harga barang yang diklaim. Sedangkan untuk prosedurnya alangkah baiknya lebih dipermudah untuk persyaratan dan birokrasi yang ditetapkan. Serta apabila terjadi resiko atas pengiriman barang hendaklah PT. Indah Logistik Internasional

membantu pihak konsumen dalam pengurusannya agar penggantian kerugian bisa berjalan dengan cepat dan dengan prosedur yang tidak berbelit-belit.



Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

DAFTAR WAWANCARA

Wawancara ini penulis tujukan kepada pelaku usaha yang di wakilkkan oleh *Customer Service* serta konsumen yang mengalami kerusakan barang di PT. Indah Logistik Internasional :

1. Bagaimana jika terjadi kerusakan dalam pengiriman barang ? (hal 54)
2. Faktor apa yang menyebabkan terjadinya keterlambatan ataupun kerusakan barang kiriman ? (hal 56)
3. Apa bentuk perlindungan konsumen yang telah diberikan terhadap konsumen ? (hal 61)
4. Bagaimana Proses pertanggung jawaban yang dilakukan PT. Indah Logistik Internasional untuk mengganti kerugian yang dialami konsumen ? (hal 63)

DAFTAR PUSTAKA

1. BUKU

Arikunto, (2006), *Manajemen Penelitian*, Rineka Cipta, Jakarta

Abdulkadir Muhammad, (2008) *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung,
hlm 12-13.

Burhan Bungin, (2005), *Metodologi Penelitian Kuantitatif Edisi Pertama*, Prenada Media,
Jakarta, hlm.99.

Bambang Waluyo, (2015), *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta

Firman F. Adonara, (2014), *Aspek-Aspek Hukum Perikatan, Mandar Maju*, Bandung,
hlm 76.

F. Miro, (2012), *Sistem Transportasi Kota*, Erlangga, Jakarta

H.K. Martono, (2011), *Pembajakan Angkutan dan Keselamatan Penerbangan*, Gramata
Publishing, Jakarta, hlm 86.

H. M. Hudi Asrori S., (2010), *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara*, Kreasi Wacana,
Yogyakarta, hlm. 41.

Joko Tri Prasetya, (2004), *Ilmu Budaya Dasar*, Diapit Media, Jakarta,
hlm.154.

Komariah. (2008). *Hukum Perdata*. UMM Press. Malang.
Hal. 207

Kuntjojo, (2009), *Metode Penelitian*, Graha Ilmu, Yogyakarta,
hlm.32.

- Mulyadi,(2001), *Sistem Akuntansi Edisi Tiga*, Salemba Empat, Jakarta
- Mariam Darus Badruzaman, et. al., (2001), *Kompilasi Hukum Perikatan*, Citra Aditya Bakti, Badung, hlm 73.
- Mulyadi, (2001), *Sistem Akuntansi Edisi Tiga*, Salemba Empat, Jakarta
- Purwosutjipto HMN, (1983), *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat, Penerbit Djambatan, hlm 7.
- Rahayu Hartini, (2007), *Hukum Pengangkutan*, UMM Press, Malang, hlm.11.
- R.Subekti, dkk, (2002) *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, PT Pradnya Paramita,Jakarta,Cetakan 27, hlm 134.
- Setiawan Widagdo, (2012), *Kamus Hukum*, Penerbit PT. Prestasi Pustaka, Jakarta, 2012, hlm. 413.
- Sutiono Usman Adji, dkk, (1990) *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Penerbit Rineka Citra, Bandung, hlm 6.
- Sudjatmiko. F.D.C., (1987) *Pokok – Pokok Pelayaran Niaga*, CV. Akademika Pressindo, Jakarta, hlm 67.
- Utari Siti, (1994), *Pengangkutan Laut*, Balai Pustaka, Jakarta, hlm 19.
- Mr. R. Soekardono, (1961) *Hukum “Dagang Indonesia”* Penerbit Soeroeng, Jakarta, hlm 10.
- Sugiono, (2012), *Metode Deskriptif*, Alfabeta, Bandung
- Zainuddin Ali, M.A, (2009), *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta

2. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

3. JURNAL

Holijah, Jurnal Dinamika Hukum, Vol. 14 No. 1, Januari 2014

Mansyur & Rahman, Jurnal Pembaharuan Hukum, Vol. II No. 1, Januari-April 2015

Aisyah Ayu Musyafah, Perlindungan Konsumen Jasa Pengiriman Barang Dalam Hal

Terjadi Keterlambatan Pengiriman Barang, Jurnal Law Reform, Vol. 14 No. 2, 2018

Parhusip, Putro & Setiawan, Jurnal Online Mahasiswa, Vol. I No. 1, September 2017

S Arimurti, eprints.akakom.ac.id, 2017