

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengaturan Pengangkutan Niaga

Pengangkutan memegang peranan penting bagi kehidupan manusia. Kita lihat bahwa pengangkutan pada pokoknya bersifat perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang. Karena perpindahan itu mutlak mencapai dan meningkatkan efisiensi¹

Konsep pengangkutan secara komprehensif, perlu dikaji lebih dahulu aspek-aspek yang tersirat dalam konsep pengangkutan. Konsep pengangkutan meliputi tiga aspek, yaitu² :

1. Pengangkutan sebagai usaha (*Business*);

Pengangkutan usaha sebagai bisnis (*business*) adalah kegiatan usaha di bidang jasa pengangkutan yang menggunakan alat pengangkut mekanik. Alat pengangkut mekanik contohnya ialah gerbong untuk mengangkut barang. Kereta untuk mengangkut penumpang, truk untuk mengangkut barang, bus untuk mengangkut penumpang, pesawat kargo untuk mengangkut barang, pesawat penumpang untuk

¹ Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Cetakan Ketiga, Rajawali; Jakarta, 1986, hal 2

² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pngangkutan niaga*, PT.Citra Aditya Bakti; Bandung, 2008, hal

mengangkut penumpang, kapal kargo untuk mengangkut barang, dan kapal penumpang untuk mengangkut penumpang.

2. Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*); dan

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Kesepakatan tersebut pada dasarnya bersisi kewajiban dan hak, baik pengangkut dan penumpang maupun pengirim. Kewajiban pengangkut adalah mengangkut penumpang atau barang sejak tempat pemberangkatan sampai ke tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat.

3. Pengangkutan sebagai proses penerapan (*applying process*)

Pengangkutan sebagai proses terdiri atas serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa oleh pengangkut menuju ke tempat tujuan yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan. Ketiga aspek pengangkutan tersebut menyatakan kegiatan yang berakhir dengan pencapaian tujuan pengangkutan. Tujuan kegiatan usaha pengangkutan adalah memperoleh keuntungan dan/atau laba; tujuan kegiatan perjanjian pengangkutan adalah memperoleh hasil realisasi yang diinginkan oleh pihak-pihak; dan tujuan kegiatan pelaksanaan pengangkutan adalah memperoleh keuntungan dan tiba dengan selamat di tempat tujuan. Ketiga aspek pengangkutan tersebut menyatakan kegiatan untuk mencapai tujuan yang diinginkan pelakunya.

Peraturan hukum pengangkutan adalah keseluruhan peraturan hukum yang mengatur tentang jasa pengangkutan. Istilah peraturan hukum (*rule of law*) dalam defenisi ini meliputi semua ketentuan :

1. Undang-Undang pengangkutan;
2. Perjanjian pengangkutan
3. Konvensi internasional tentang pengangkutan; dan
4. Kebiasaan dalam pengangkutan kereta api, darat, perairan, dan penerbangan³

Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis (*fundamental norm*) yang menjadi dasar ketentuan-ketentuan pengangkutan yang menyatakan kebenaran, keadilan, dan kepatutan yang diterima oleh semua pihak, kebenaran, keadilan, dan kepatutan juga menjadi tujuan yang diharapkan oleh pihak-pihak.

Fungsi pengaturan ini mengarahkan pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan untuk mencapai tujuan yang dikehendaki, yaitu tiba ditempat tujuan dengan selamat, aman, bermanfaat, nilai guna meningkat, serta menguntungkan semua pihak.

Kegiatan dari transportasi adalah memindahkan barang dan orang dari satu tempat ke tempat lain, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya.

³ Abdulkadir Muhammad *Ibid* hal 6

Transportasi atau pengangkutan adalah merupakan bagian hubungan hukum lalu lintas dan angkutan juga termasuk bidang pelayanan jasa ekonomis sesuai dengan sifat usaha memindahkan barang dari tempat asal ke tempat lain. Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diatur dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara tahun 1992 Nomor 49). Karena sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan yang berkembang kini, undang-undang ini kemudian tidak diberakukan lagi dan diganti dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu Lintas dan angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 96) yang mulai sejak berlaku sejak diundangkan pada tanggal 22 juni 2009. Menurut ketentuan undang-undang yang baru tersebut, kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran (Pasal 1 angka 8 dan 10 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya).

Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diadakan dengan perjanjian antara perusahaan pengangkutan umum dan penumpang atau pemilik barang. Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya pengangkutan. Karcis penumpang diterbitkan atas nama (*on name*), artinya tidak dapat dialihkan dengan menyerahkan karcis penumpang kepada pihak lain. Demikian juga surat pengangkutan barang diterbitkan atas nama (*on name*), artinya tidak dapat dialihkan kepada pihak lain.

Penerbitan dokumen pengangkutan atas nama ada kaitannya dengan perlindungan asuransi terhadap pemegang dalam hal terjadi musibah. Pemegang dokumen pengangkutan adalah orang yang berhak memperoleh santunan atau ganti kerugian dari pihak asuransi.

B. Perjanjian Pengangkutan Darat

Beberapa perjanjian yang kelihatannya berlaku secara sempurna, tetapi mungkin seluruh atau sebagiannya tidak berdaya guna disebabkan oleh suatu cacat ketika perjanjian-perjanjian tersebut dibuat. Faktor-faktor yang mempengaruhi cacatnya perjanjian-perjanjian adalah kekeliruan perbuatan curang, paksaan, pengaruh yang tidak pantas, dan ketidakcakapan dalam membuat perjanjian.⁴

Pasal 1313 kitab Undang-Undang Hukum perdata selanjutnya disebut KUHPdt, menentukan bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan dengan nama satu orang atau lebih mengikat dirinya terhadap satu orang atau lebih. Sehubungan dengan hal ini, perjanjian adalah peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu berjanji. Hal ini dimungkinkan karena dengan adanya syarat-syarat umum, adanya (sahnya) perjanjian tidak disyaratkan harus tertulis tetapi cukup dengan lisan yang berbentuk proses persetujuan kehendak yang dapat dianggap perjanjian.

⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perjanjian*, PT ALUMNI; Bandung, 2006, hal. 122

Suatu perjanjian dikatakan sah jika terpenuhi empat syarat yakni adanya⁵:

1. Kata sepakat dari mereka yang mengikatkan diri (*Toestaming*);
2. Kecakapan untuk mengadakan perikatan (*beekwaamheid*);
3. Mengenai suatu objek tertentu (*Een Bepaal Onderwerp*);
4. Mengenai klausa yang diperbolehkan (*Geoorloofde Oorzaak*).

Para pihak dalam perjanjian pengangkutan diberikan kebebasan untuk menentukan isi dari perjanjian yang akan dibuatnya. Apabila terjadi kelalaian pada salah satu pihak, maka akibatnya ditetapkan bagaimana berlaku untuk perjanjian-perjanjian pada umumnya dalam buku ke tiga dari Kitab Undang-Undang Hukum perdata.⁶

Persetujuan antara pihak-pihak yang berkepentingan itu melahirkan hubungan kewajiban dan hak yang harus direalisasikan melalui proses penyelenggaraan pengangkutan. Kewajiban dan hak ini dapat diberi bentuk tertulis atau dengan persetujuan lisan saja. Tetapi sebagai bukti bahwa pihak-pihak telah memenuhi kewajiban dan memperoleh hak biasanya diterbitkan dokumen pengangkutan.

Proses penyelenggaraan pengangkutan meliputi empat tahap, yaitu:

1. Tahap persiapan pengangkutan, meliputi penyediaan alat pengangkutan dan penyerahan barang atau orang untuk diangkut;
2. Tahap penyelenggaraan pengangkutan, meliputi kegiatan pemindahan barang atau orang dengan alat pengangkutan dari tempat pemberangkatan sampai di tempat tujuan yang disepakati;

⁵ M. Yahya Harahap, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1982, hal 32.

⁶ R. Subekti, *Aneka perjanjian*, Citra Aditya Bakti; Bandung, 1985, hlm 70

3. Tahap penyerahan barang atau orang kepada penerima, turunnya penumpang dan pembayaran biaya pengangkutan dalam hal tidak terjadi peristiwa selama pengangkutan;
4. Tahap pemberesan atau penyelesaian persoalan yang timbul atau terjadi selama pengangkutan atau sebagai akibat pengangkutan.

Dengan demikian ada dua kemungkinan berakhirnya perjanjian pengangkutan darat yaitu:

1. Dalam hal tidak menimbulkan peristiwa yang menimbulkan kerugian, perjanjian pengangkutan berakhir setelah perbuatan penyerahan barang dan pembayaran biaya angkutan dilakukan atau setelah penumpang tiba di tempat tujuan;
2. Dalam hal terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, perjanjian berakhir setelah pemberesan selesai dilakukan. Pemberesan ini dapat dilakukan oleh para pihak sendiri atau dapat melalui pengadilan.

Asas-asas yang mendasari perjanjian pengangkutan antara lain ⁷:

a. Asas konsensual

Asas ini mensyaratkan adanya perjanjian pengangkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Perjanjian pengangkutan dibuat secara tidak tertulis (lisan) namun didukung oleh surat angkutan. Surat angkutan tersebut bukanlah perjanjian tertulis melainkan hanya sebagai bukti bahwa persetujuan antara pihak-pihak itu ada.

⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, laut dan udara*, citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hal 23

b. Asas koordinasi

Asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam hal ini, perjanjian keseluruhan tidak berlaku dalam perjanjian pengangkutan. Pihak pengangkut baik dalam pengangkutan darat, laut dan udara bukan merupakan buruh pihak pengirim.

c. Asas campuran

Perjanjian pengangkut merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpan barang, dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut

d. Asas tidak ada hak retensi

Penggunaan hak retensi dalam perjanjian pengangkutan tidak dibenarkan. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan. Penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkutan sendiri misalnya penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan, dan perawatan barang.

Perjanjian pengangkutan ini sifatnya timbal balik artinya kedua belah pihak sama karena mempunyai hak dan kewajiban. Konsumen kereta api membayar sejumlah uang untuk biaya pengangkutan dan berhak atas pelayanan, sedangkan pihak penyelenggara berkewajiban untuk memberikan pelayanan dan berhak atas kompensasi terhadap pelayanan yang telah diberikannya yaitu uang jasa. Perjanjian pengangkutan yang ada pada angkutan kereta api ini merupakan perjanjian sepihak yang dibuat oleh pihak penyelenggara, atau yang biasanya disebut dengan perjanjian

baku. Perjanjian baku yang dibuat oleh pihak penyelenggara angkutan kereta seharusnya memperhatikan kepentingan konsumen angkutan kereta api, kenyataan yang ternyata adanya perjanjian baku.

Perjanjian baku merupakan perjanjian yang klausul-klausulnya telah dibakukan. Perjanjian baku pengangkutan jasa kereta api bentuknya tidak seperti perjanjian baku yang ada di bank. Pihak yang telah setuju dengan perjanjian tersebut diberikan bukti berupa karcis. Karcis menunjukkan bahwa konsumen telah setuju dengan perjanjian baku yang diajukan oleh pihak penyelenggara angkutan kereta api. Pada karcis tertulis syarat-syarat umum yang harus dipenuhi oleh setiap konsumen yang akan mempergunakan jasa ini. Syarat-syarat umum tersebut dapat dikatakan sebagai klausul baku, karena sudah diformulasikan oleh pihak penyelenggara dan harus dipenuhi oleh setiap konsumen yang akan menyetujui perjanjian yang ditawarkan. Persetujuan tersebut berarti menjadi undang-undang bagi kedua belah pihak yang mengadakan perjanjian. Oleh karena itu konsumen harus tunduk pada apa yang telah disetujuinya, walaupun sebelumnya mereka tidak pernah dimintai pendapat tentang perjanjian tersebut.

Memperhatikan uraian di atas, jelas perjanjian atau perikatan adalah suatu perbuatan yang mempunyai hubungan hukum antara dua orang atau lebih, pihak yang satu memberikan hubungan hukum antara dua orang atau lebih, pihak yang satu memberikan sesuatu hak dan pihak lainnya berkewajiban melaksanakan suatu prestasi.

Hubungan hukum yang menimbulkan hak dan kewajiban antara seseorang dengan seorang lainnya tersebut. Dalam praktiknya sudah ditentukan dijamin oleh hukum atau undang-undang sebagai ketentuan yang berlaku dan mengatur hal tersebut, hal ini berarti bahwa undang-undang melindungi dalam pelaksanaan perjanjian yang telah sama-sama mereka sepakati dan sebagai konsekuensinya setiap pihak tersebut dituntut untuk dapat memenuhi hak dan kewajibannya masing-masing sesuai dengan perjanjian yang mereka buat.

Secara umum, dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia tidak dijumpai definisi pengangkut, kecuali dalam pengangkut laut. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) dan/atau barang. Singkatnya, pengangkut adalah penyelenggara pengangkutan.

Pengangkut dapat dikelompokkan dalam empat jenis, yaitu:⁸

- a. Perusahaan pengangkutan Kereta api
- b. Perusahaan pengangkutan darat
- c. Perusahaan pengangkutan perairan; dan
- d. Perusahaan pengangkutan udara

Berdasarkan asas kebebasan berkontrak, pihak-pihak dapat membuat ketentuan yang membatasi tanggung jawab pihak dalam perjanjian. Dalam hal ini pengangkut dapat membatasi tanggung jawab berdasarkan kelayakan. Perjanjian dibuat secara tertulis,

⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hal 15

biasanya pembatasan dituliskan secara tegas dalam syarat-syarat atau klausula perjanjian akan tetapi apabila perjanjian dibuat secara tidak tertulis maka kebiasaan yang berintikan kelayakan atau keadilan memegang peranan penting, disamping ketentuan undang-undang karena bagaimanapun pihak-pihak dilarang menghapus sama sekali tanggung jawab (Pasal 470 ayat 1 Kitab Undang Undang Hukum Dagang, untuk pengangkut).

Menurut Pasal 45 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, perusahaan pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Selama pelaksanaan pengangkutan, keselamatan penumpang atau barang yang diangkut pada dasarnya merupakan tanggung jawab pengangkut.

Pengurangan dan peniadaan tanggung jawab boleh diberikan, asal saja mendapat persetujuan dari pihak-pihak pengirim maupun penerima barang karena sifatnya *dwingen recht* (Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata). Klausula pengurangan tanggung jawab pengangkutan diadakan seimbang dengan biaya pengurangan angkutan, tetapi imbalan tersebut diperkirakan sedemikian rupa barang yang diangkut tetap terjamin keselamatannya dan tidak akan merugikan pihak pengirim barang, oleh karena itu dalam hal ini pengirim perlu mendapat perlindungan dari pembentukan undang-undang.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 234 Ayat (1) menyebutkan bahwa pemilik, penyedia jasa angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang sedangkan pada Pasal 235 Ayat (1) menyebutkan bila terjadi kecelakaan sampai terjadinya kematian maka pihak pengemudi, penyedia jasa angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris berupa biaya pengobatan dan biaya pemakaman dengan tidak menghilangkan tuntutan perkara pidana.

Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian bukan timbul karena kesalahannya (Pasal 24 Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya). Pembatasan tanggung jawab yaitu prinsip yang membatasi tanggung jawab pengangkut sampai jumlah tertentu. Prinsip pembatasan tanggung jawab ini mempunyai dua variasi yaitu mungkin dilampaui dan Tidak mungkin dilampaui.

C. Dokumen Pengangkutan Darat

Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor umum yang melalui trayek tetap lintas batas Negara, antarkota-antar provinsi, dan antar kota dalam provinsi yang harus dilengkapi dengan dokumen. Dokumen pengangkutan orang meliputi tiket pengangkutan umum untuk pengangkutan dalam trayek; tanda pengenalan bagasi; dan manifest. Pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor umum wajib dilengkapi

dengan dokumen yang meliputi surat perjanjian pengangkutan dan surat muatan barang (Pasal 166 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009).⁹

Dokumen pengangkutan darat terdiri dari surat muatan (*vrachbrief*) untuk pengangkutan barang dan tiket penumpang untuk angkutan penumpang. Baik surat maupun tiket penumpang diatur dalam undang-undang. Selanjutnya diuraikan dokumen pengangkutan darat yaitu angkutan darat dengan kendaraan bermotor.

1. Surat angkutan (*vrachbrief*)

Surat angkutan (*vrachbrief*) Pasal 90 kitab Undang-Undang Hukum Dagang ayat (1) mengikat pengangkutan setelah surat itu ditandatangani dan dicap pengangkut dan dibubuhi tanggal pengiriman dan tidak mengikat pengangkut sekedar hanya ditandatangani oleh pengirim saja.

2. Tiket

Dalam pengangkutan darat, tiket penumpang disebut karcis seperti karcis bis kota, karcis taksi antar kota, karcis kereta api. Karcis bis kota dan karcis kereta api diterbitkan blanko. Karcis bis kota atas tunjuk atau blanko karena pelayanan jarak dekat dalam kota untuk penumpang yang jumlahnya banyak, jadi untuk kepentingan praktis. Tetapi karcis kereta api diterbitkan atas petunjuk, walaupun melayani jarak jauh karena jumlah penumpang yang dilayani sangat banyak. Dalam undang-undang

⁹ Abdulkadir Muhammad., *Op., cit hal 150*

tidak ada pengaturan rincian isi yang perlu dicantumkan dalam karcis atau tiket penumpang.¹⁰

Perusahaan pengangkutan umum orang wajib menyerahkan tiket kepada penumpang tanda bukti pembayaran pengangkutan. Untuk pengangkutan tidak dalam trayek menyerahkan tanda pengenal bagasi kepada penumpang dan menyerahkan manifest kepada pengemudi. Tiket penumpang harus digunakan oleh orang yang namanya tercantum dalam tiket sesuai dengan dokumen identitas diri yang sah (Pasal 167 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009). Perusahaan pengangkutan umum yang mengangkut barang wajib membuat surat muatan barang sesuai bagian dokumen perjalanan dan perjanjian pengangkutan barang.

3. Dokumen Barang Bagasi

Bagasi merupakan barang milik pribadi penumpang yang dibawa pada saat melakukan perjalanan. Barang bagasi yang termasuk kedalam kategori bagasi adalah barang bawaan yang didaftarkan. Berdasarkan Keppres No. 80 Tahun 2003 : barang yang berarti benda dalam berbagai bentuk dan uraian, yang meliputi bahan baku, barang setengah jadi, barang jadi/peralatan, yang spesifikasinya ditetapkan oleh pengguna barang/jasa. Muatan barang lazim disebut dengan barang saja. Barang yang dimaksud adalah yang sah menurut undang-undang dalam pengertian barang, termasuk juga hewan. Barang diangkut dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan menggunakan alat pengangkutan. Dokumen pengangkutan barang yang disebut surat pengangkutan barang untuk pengangkutan darat, dokumen muatan untuk pengangkutan perairan (dalam

¹⁰ AbdulKadir Muhammad., *Op, cit*, hal 56

KUHD disebut konosemen tiket bagasi untuk barang bawaan penumpang, dan surat muatan untuk cargo.

Barang terdiri dari beberapa jenis menurut keperluan atau kegunaanya:

- a. Barang sandang, misalnya tekstil, sarung, baju;
- b. Barang pangan, misalnya: beras, gula, buah-buahan.
- c. Barang perlengkapan, misalnya: mebel
- d. Barang perlengkapan pendidikan, misalnya: buku-buku
- e. Barang cair, misalnya: minyak, gas alam
- f. Barang industri, misalnya: zat kimia, carbide, semen.
- g. Hewan, misalnya: sapi potong, sapi ternak, ikan hias.

Isi dari dokumen bagasi sebagai pengenalan bagi penumpang adalah :

1. Nomor tanda pengenalan bagasi
2. Kode tempat keberangkatan dan tempat tujuan
3. Berat bagasi.

Surat pengangkutan barang memuat keterangan sebagai berikut :

1. Nama jasa yang mengangkut.
2. Uraian mengenai biaya pengiriman
3. Tarif biaya pengangkutan
4. Nama dan alamat pengirim/penerima
5. Tempat dan tanggal pembuatan surat pengangkutan barang.

Menurut kamus besar bahasa Indonesia yang dimaksud dengan bagasi adalah sebagai tempat untuk menaruh barang di kendaraan. Berdasarkan pengertian tersebut, defenisi dari barang bagasi yaitu barang yang ditaruh ditempat penyimpanan barang yang tersedia didalam sebuah kendaraan bermotor.

D. Tanggung Jawab Pengangkutan Darat

Tanggung jawab dalam bentuk perikatan yang mewajibkan penanggung jawab untuk menggantikan kerugian kepada pihak ketiga. Bila terjadi kerugian yang disebabkan karena sebab-sebab yang menjadi tanggung jawab pengangkut yang disebut oleh undang-undang. Timbulnya konsep tanggung jawab karena pengangkut memenuhi kewajiban tidak sebagaimana mestinya, tidak baik, tidak jujur, atau tidak dipenuhi sama sekali. Tetapi dalam perjanjian pengangkutan ada beberapa hal yang bukan menjadi tanggung jawab pengangkut. Artinya apabila terjadi kerugian maka pengangkut bebas pembayaran dari ganti rugi.¹¹

Ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkutan dalam hukum pengangkutan yaitu ;

a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*);

Menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti rugi atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut. Beban yang pembuktian itu ada

¹¹ Fauzie Yusuf hasibuan , aspek perikatan dan kesepakatan tarif pengguna dan penyedia jasa angkutan barang dengan kendaraan bermotor di jalan, Studi Ilmu Hukum Program Pasca Sarjana, Medan ;1998, hal. 34

di pihak yang dirugikan bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata tentang perbuatan melawan hukum.

b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*);

Menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Yang dimaksud dengan tidak bersalah adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

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

Menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan. Untuk kesalahan tidak relevan, apabila prinsip-prinsip ini dihubungkan dengan undang-undang yang mengatur pengangkutan darat. Dalam Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya ditentukan bahwa pengangkutan kendaraan bermotor umum bertanggung jawab

terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang dan kerusakan barang yang berada dalam kendaraan tersebut, kecuali ia (pengangkut) dapat membuktikan bahwa kerugian terjadi diluar kesalahan.

Apabila dikaitkan dengan tanggung jawab pengangkut terhadap keselamatan barang bagasi milik penumpang dalam pengangkutan darat maka tidak ada satu pasal dalam KUHPerdara dan KUHD yang mengatur secara khusus. Tetapi dapat disimpulkan bahwa pengangkut mempunyai tanggung jawab terhadap keselamatan barang bagasi milik penumpang, sama halnya dengan tanggung jawab pengangkut terhadap keselamatan penumpang angkutan darat dan keselamatan barang yang dikirim melalui pengangkutan darat.

E. Perusahaan Umum DAMRI

Badan usaha milik Negara adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki Negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan Negara yang dipisahkan. Direksi adalah organ BUMN yang bertanggung jawab atas pengurusan BUMN untuk kepentingan dan tujuan BUMN, serta mewakili BUMN, baik didalam maupun diluar pengadilan (Pasal 1 Angka 1 dan angka 9 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003). Bentuk BUMN terdiri atas perusahaan perseroan (persero) dan perusahaan umum (perum).¹²

Perusahaan Umum, yang selanjutnya disebut Perum, adalah BUMN yang seluruh modalnya dimiliki Negara dan tidak terbagi atas saham, yang bertujuan untuk

¹² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti; Bandung, 2010

kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan sekaligus mengejar keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan. Dewan pengawas adalah organ Perum yang bertugas melakukan pengawasan dan memberikan nasihat kepada direksi dalam menjalankan kegiatan pengurusan Perum (Pasal angka 4 dan angka 8 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003)¹³

Perum dibedakan dengan perusahaan perseroan karena sifat usahanya perum dalam usahanya lebih berat pada pelayanan demi kemanfaatan umum, baik pelayanan umum penyediaan barang dan jasa. Namun demikian sebagai badan usaha diupayakan untuk tetap mandiri dan untuk itu Perum perlu mendapat laba agar dapat kehidupan berkelanjutan.`

Salah satu contoh Perum yang bergerak dalam bidang pengangkutan darat adalah Perum DAMRI adalah singkatan dari Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia. Tahun 1961, terjadi peralihan status DAMRI menjadi Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara (BPUPN) berdasarkan PP No.233 Tahun 1961, yang kemudian pada tahun 1965 BPUPN dihapus dan DAMRI ditetapkan menjadi Perusahaan Negara (PN). Tahun 1982, DAMRI beralih status menjadi Perusahaan Umum (PERUM) berdasarkan PP No.30 Tahun 1984, selanjutnya dengan PP No. 31 Tahun 2002, hingga saat ini. Dimana PERUM DAMRI diberi tugas dan wewenang untuk menyelenggarakan jasa angkutan umum untuk penumpang dan atau barang di atas jalan dengan kendaraan bermotor. Logo DAMRI resmi ditetapkan pada tahun 1963.

¹³ Abdulkadir Muhammad, *Op.cit* hal 169

Sebelumnya selama awal berdirinya Djawatan Angkutan Motor RI sampai perubahan status menjadi perusahaan negara tidak menggunakan Logo.

Pada akhirnya terciptalah logo yang dimaksudkan, dengan argumentasi bahwa bus yang digunakan sarana angkutan diatas jalan raya mengangkut penumpang mempunyai dua roda depan yang dapat di arahkan sesuai dengan arah yang dituju, mempunyai alat kemudi dan mesin bersinergi mengatur jalannya bus yang didalam hal ini dimaksudkan adalah bus DAMRI sebagai perusahaan. Selanjutnya kalau suku kata D, A, M, R dan I. Mesin digambarkan sebagai sayap kanan dan kiri yang masing-masing berlapis dua dan tiap-tiap lapis mempunyai 4 dan 6 lembar bulu yang berfungsi sebagai penggerak bus DAMRI untuk mencapai tujuan, yakni sejahtera adil dan makmur.

Sejahtera adil dan makmur digambarkan dengan kapas yang berbunga sebanyak 8 bunga dan pada tangkai padi mempunyai 17 biji padi. Satu tangkai bunga kapas dan satu tangkai padi membentuk dengan angka 11. Satu tangkai kapas dan satu tangkai padi digambarkan sebagai angka 8 dan 17, menunjukkan arti tanggal 17 agustus dimana pada tahun 1945 terjadi proklamasi kemerdekaan indonesia dan setahun kemudian tanggal 25 Nopember 1946 DAMRI lahir masih dalam suasana perang fisik kemerdekaan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.31 tahun 2002, maksud dan tujuan DAMRI adalah turut melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan program pemerintah di bidang ekonomi serta pembangunan nasional pada umumnya, khususnya di sub

sektor perhubungan darat dengan armada bus dan truk serta tetap memperhatikan prinsip-prinsip pengelolaan perusahaan. Perum DAMRI memiliki visi adalah menjadi penyedia jasa angkutan jalan yang aman, terjangkau, berkinerja unggul andalan masyarakat Indonesia dan regional ASEAN. Misi yang menjadi andalan dari Perum Damri yakni :

1. Menyajikan layanan angkutan jalan berkelas dunia (*World Class Land Transportation Provider*) yang aman (*Safe*) berkualitas prima (*High Quality Service*) dan terjangkau (*Affordable*) yang dapat memuaskan pengguna jasa (*Customer Satisfaction*) di Indonesia dan regional ASEAN.
2. Menjalankan prinsip pengelolaan perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance*) dalam rangka memenuhi harapan stake holder.
3. Mendorong tumbuhnya kegiatan ekonomi sosial budaya nasional serta regional ASEAN sekaligus menjaga keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

F. Perlindungan Konsumen

Kedudukan antara pelaku usaha/pelaku usaha dan konsumen adalah setara, tetapi pada kenyataannya konsumen selalu berada pada posisi yang lemah. Pelaku usaha lebih cenderung memanfaatkan kelemahan dan ketidaktahuan konsumen akan hak-haknya. Konsumen menjadi objek aktivitas bisnis untuk mencapai keuntungan yang sebesar-besarnya oleh pelaku usaha melalui kiat promosi, cara penjualan serta penerapan perjanjian standar yang merugikan konsumen.

Secara harafiah “perlindungan” didefinisikan dalam beberapa arti antara lain: tempat berlindung, perbuatan menyelamatkan, memberi pertolongan, membuat sesatu menjadi nyaman. Sedangkan konsumen adalah setiap orang yang menggunakan barang atau jasa.

Berdasarkan Pasal 1 Ayat (1) UUPK, perlindungan konsumen adalah segala usaha yang menjamin adanya kepastian hukum untuk member perlindungan kepada konsumen. Ada tiga unsur utama dalam pasal ini adalah:

1. Adanya jaminan
2. Kepastian hukum
3. Perlindungan konsumen

Berdasarkan tiga unsur dapat dipahami bahwa perlindungan konsumen sangat erat kaitannya dengan jaminan hukum dan kepastian hukum. Dimana jaminan hukum dalam prakteknya berupa peraturan perundang-undangan yang berlaku, sedangkan kepastian hukum dapat terwujud apabila ada lembaga penegak hukum yang melakukan pengawasan ataupun upaya hukum apabila terjadi pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan tersebut.

Pengertian Konsumen pada dasarnya terbagi dalam tiga bagian, yaitu terdiri atas¹⁴

:

- a. Konsumen dalam arti umum

konsumen dalam arti umum adalah setiap orang yang mendapatkan barang dan/atau jasa digunakan untuk tujuan tertentu.

¹⁴ Nasution Az. *Hukum perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Diadit Media; Jakarta, 2006. hal. 29

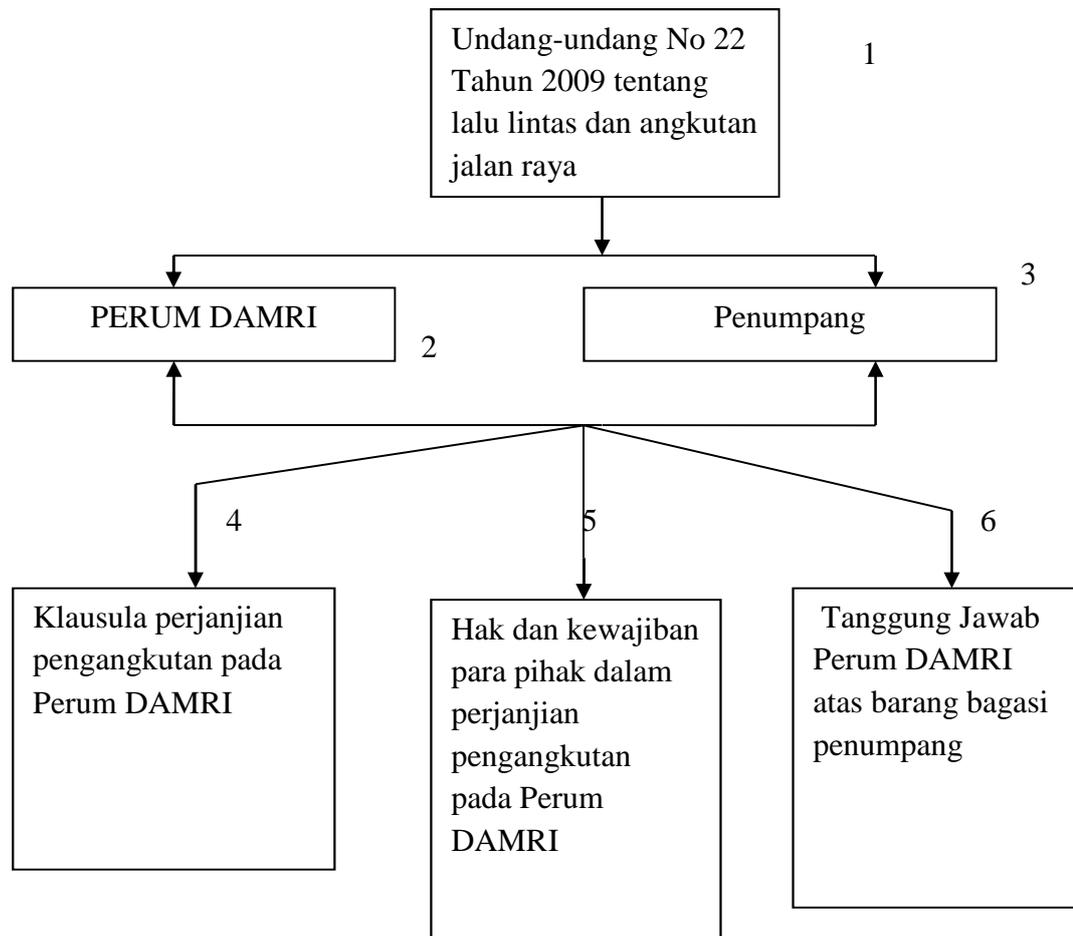
b. Konsumen antara

konsumen antara adalah setiap orang yang mendapatkan barang dan/jasa untuk digunakan dengan tujuan membuat barang/jasa lain untuk diperdagangkan (tujuan komersial).

c. Konsumen akhir

konsumen akhir adalah setiap orang alami yang mendapatkan dan menggunakan barang dan/jasa untuk tujuan memenuhi kebutuhan hidup pribadi, keluarga dan atau rumah tangga dan tidak untuk diperdagangkan kembali (non komersial). Dalam hal perlindungan konsumen terhadap barang penumpang bus DAMRI maka undang-undang yang berlaku adalah Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang perlindungan Konsumen (UUPK) yang mengatur perlindungan terhadap konsumen, didukung pula dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun Tentang Lalu Lintas dan Angutan Jalan Raya yang mengatur hak-hak dan kewajiban pihak-pihak dalam suatu kegiatan pengangkutan. Berdasarkan uraian, maka perlindungan konsumen pada penelitian ini adalah usaha atau perbuatan untuk melindungi konsumen, yang berupa upaya memberikan kepastian hukum dalam bentuk ketentuan-ketentuan tertulis yang memuat hak-hak konsumen dan jaminan hukum melalui lembaga-lembaga yang ditentukan oleh hukum, untuk dapat menyelesaikan setiap kegiatan atau perbuatan pelaku usaha yang mengganggu dan merugikan konsumen khususnya kerugian dari perbuatan perusahaan DAMRI sendiri.

G. Kerangka Pikir



Berdasarkan kerangka pikir tersebut, maka dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Dukungan pemerintah dalam menjamin ketertiban dan kepastian hukum bidang pengangkutan darat direalisasikan dengan memberikan dasar hukum berupa Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang sisanya mengatur Perum DAMRI dan Penumpang Bus DAMRI sendiri.

2. Perum DAMRI merupakan salah satu pihak pengangkut yang menyelenggarakan pengangkutan umum mengenai sebagai alat angkut orang/penumpang.
3. Penumpang merupakan pihak pengguna jasa pengangkutan yang diselenggarakan oleh pihak Perum DAMRI .
4. Klausula perjanjian merupakan salah satu bukti dimana adanya perjanjian antara penumpang dengan Perum DAMRI yang mengakibatkan timbulnya syarat sahnya perjanjian tersebut. Perum DAMRI memiliki prosedur persyaratan perjanjian khusus yang dibuat oleh Perum DAMRI. Kedua belah pihak dalam perjanjian tersebut berkewajiban mematuhi semua syarat dan prosedur perjanjian yang telah ditentukan.
5. Perjanjian pengangkutan lahir dengan adanya kesepakatan antara kedua belah pihak maka terjadilah hubungan hukum antara kedua belah pihak yang menimbulkan hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh masing-masing pihak.
6. Perum DAMRI memberikan tanggung jawab kepada penumpang yang mendaftarkan bagasi ke pihak Perum DAMRI. Perum DAMRI memberikan ganti kerugian dan perlu mengetahui terlebih dahulu apa yang menyebabkan barang bagasi tersebut rusak/hilang