TANGGUNG GUGAT PT.POS YOGYAKARTA DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG

S K R I P S I

Oleh :

RENI OKTAFIANI

No. Mahasiswa : 08.410.251
Program Studi : Ilmu Hukum

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

FAKULTAS HUKUM

YOGYAKARTA

2012

TANGGUNG GUGAT PT.POS YOGYAKARTA DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh
Gelar Sarjana (STRATA-1) Pada Fakultas Hukum
Universitas Islam Indonesia
Yogyakarta

Oleh :

RENI OKTAFIANI

No. Mahasiswa : 08.410.251
Program Studi : Ilmu Hukum

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

FAKULTAS HUKUM

YOGYAKARTA

2012

بسم الله الرحمن الرحيم

SKRIPSI

TANGGUNG GUGAT PT.POS YOGYAKARTA DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG

Telah diperiksa dan disetujui oleh Dosen Pembimbing Skripsi untuk diajukan ke muka Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran pada tanggal **20 Februari 2012**

Yogyakarta, 28 Januari 2012
Dosen Pembimbing Skripsi

(Ery Arifudin, SH., MH.)

بسم الله الرحمن الرحيم

SKRIPSI

TANGGUNG GUGAT PT.POS YOGYAKARTA DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG

Telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran
pada tanggal **20 Februari 2012** dan dinyatakan **LULUS**

Yogyakarta, 20 Februari 2012

Tim Penguji			**Tanda Tangan**
1. Ketua	:	Nurjihad, SH., MH.	
2. Anggota	:	Ery Arifudin, SH., MH.	
3. Anggota	:	Abdul Jamil, SH., MH.	

Mengetahui:
Universitas Islam Indonesia Yogyakarta
Fakultas Hukum
Dekan

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA ★ YOGYAKARTA ★ FAKULTAS HUKUM

Dr. H. Rusli Muhammad, SH., M.H.
NIP. 195406121984031001

SURAT PERNYATAAN

ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH BERUPA TUGAS AKHIR MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

Bismillahirohman nirrohim

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : **RENI OKTAFIANI**

No. Mhs : **08.410.251**

adalah benar-benar mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang telah melakukan penulisan Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) berupa Skripsi/Legal Memorandum/Studi Kasus Hukum dengan judul :

TANGGUNG GUGAT PT. POS YOGYAKARTA DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG

Karya ilmiah ini akan saya ajukan kepada Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum UII.

Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini Saya menyatakan:

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar-benar hasil karya saya sendiri yang dalam penyusunannya tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika dan norma-norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Bahwa saya menjamin hasil karya ilmiah ini adalah benar-benar Asli (Orisinil), bebas dari unsur-unsur yang dapat dikategorikan sebagai melakukan perbuatan '*penjiplakan karya ilmiah (plagiat)*';
3. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah ini ada pada saya, namun demi untuk kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada Perpustakaan Fakultas Hukum UII dan perpustakaan dilingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal di atas (terutama pernyataan pada butir no 1 dan 2), saya sanggup menerima sanksi baik sanksi administratif, akademik bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan tersebut. Saya juga akan bersikap kooperatif untuk hadir, menjawab, membuktikan, melakukan pembelaan terhadap hak-hak saya serta menanda-tangani Berita Acara terkait yang menjadi hak dan kewajiban saya, di depan 'Majelis' atau 'Tim' Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang ditunjuk oleh pimpinan fakultas, apabila tanda-tanda plagiat disinyalir ada/terjadi pada karya ilmiah saya ini oleh pihak Fakultas Hukum UII.

Demikian, Surat Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun.

Dibuat di : Yogyakarta

Pada Tanggal : _____

Yang membuat Pernyataan



RENI OKTAFIANI

...a Terang Ybs.

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

- Berusahalah, walaupun hal itu sulit untuk dilewati.
- Jangan merasa sombong atas apa yang sudah diperoleh.
- Selalu berdoa dan bersyukur kepada Allah SWT.

PERSEMBAHAN

Skripsi ini kupersembahkan untuk:

- Kedua orangtua (Bapak & Mama) atas segala doa, kasih sayang, teguran dan perhatiannya.
- Kakak-kakakku (Putri dan Ayu), adik-adikku (Anggono dan Rafli) kalian yang membuatku selalu ingin memberikan yang terbaik.
- Alm. Kakek & Nenekku (Yang selalu ada dalam doa).
- Teman-temanku untuk segala dukungan dan keceriaan.
- Almamaterku.

KATA PENGANTAR

Segala Puji bagi ALLAH SWT, atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **"TANGGUNG GUGAT PT. POS YOGYAKARTA DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG".** Adapun tujuan penulis menyusun skripsi ini adalah sebagai persyaratan memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta.

Dalam penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan dan dukungan dari berbagai pihak, oleh karena itu penulis mengucapkan rasa terima kasih kepada:

1. Bapak Ery Arifuddin, SH., MH selaku pembimbing skripsi yang memberikan waktu dan kesabarannya dalam membimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Nurjihad, SH, MH dan Bapak Abdul Jamil selaku penguji skripsi yang memberikan waktu, kesabaran, dan saran untuk lebih memperbaiki skripsi ini
3. Orang tuaku tersayang yang selalu mendoakan dan mendorong penulis untuk maju dan selalu memberikan yang terbaik.
4. Kakak-kakkku Putri dan Ayu, Adikku-adikku Anggono dan Rafli terimakasih atas doa dan dukungannya.
5. Semua keluargaku (Alm. Eyang Kirno, Yangmamah, Tante Eli, Om, Pakdhe, Budhe, sepupu, semuanya….) Terimakasih atas doa dan dukungannya.

6. Teman-teman dan sahabatku, May, Iyin, Ririn, Via dan lainnya. Kalian adalah semangatku.
7. Semua pihak yang telah bersedia banyak membantu terwujudnya skripsi ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan skripsi ini terdapat berbagai kekurangan, karenanya penulis dengan senang hati menerima kritik dan saran dari semua pihak yang sifatnya membangun. Semoga dengan adanya skripsi ini akan bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi semua pihak.

Yogyakarta, Januari 2012

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman judul……..... I

Halaman Pengesahan……. II

Motto dan Persembahan……. III

Kata Pengantar…… IV

Daftar Isi……..... VI

Daftar Gambar…… X

Abstraksi…..…… XI

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah…… 1

B. Rumusan Masalah……..... 6

C. Tujuan Penelitian…….. 7

D. Manfaat Penelitian……..... 7

E. Tinjauan Pustaka…….. 8

F. Metode Penelitian……. 14

BAB II TINJAUAN TEORI

A. Tinjauan umum tentang Perjanjian Pengangkutan……... 17

1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan……. 17

2. Pengaturan Perjanjian Pengangkutan……. 23

a. Pengaturan Pengangkutan Darat…….. 24

b. Pengaturan pengangkutan Laut…….. 25

c. Pengaturan pengangkutan Udara…….. 25

d. Pengaturan Pengangkutan Perairan Darat……... 25

3. Subjek dan Objek Perjanjian Pengangkutan……. 26

a. Subjek Perjanjian Pengangkutan…….. 31

1) Pengangkut……. 31

2) Pengirim……. 32

3) Penumpang……. 32

4) Ekspeditur…….. 33

5) Pengatur Muatan……... 35

6) Perusahaan Pergudangan…… 36

7) Penerima……. 36

b. Objek Hukum Perjanjian Pengangkutan……. 36

1) Muatan Barang…….. 37

2) Muatan Penumpang…….. 37

3) Alat Pengangkutan…… 38

4) Biaya Pengangkutan…….. 38

4. Asas-Asas Perjanjian Pengangkutan……. 38

a. Asas Konsensual…….. 39

b. Asas Koordinasi……... 39

c. Asas Campuran……. 40

d. Asas tidak ada Hak Retensi……. 40

5. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan……. 41

6. Tanggung jawab para pihak bila terjadi wanprestasi dan overmacht dalam perjanjian pengangkutan…….. 42
a. Prinsip Tanggung Jawab pengangkut…… 43
b. Tanggung Jawab Para Pihak bila Terjadi Wanprestasi…….. 45
c. Tanggung Jawab Para Pihak bila Terjadi Overmacht…… 54
B. Tinjauan tentang PT. Pos Indonesia…….. 63
1. Pengertian PT. Pos Indonesia…….. 63
2. Sejarah PT. Pos Indonesia……... 64
3. Visi dan Misi PT. Pos Indonesia……..... 67
a. Visi PT. Pos Indonesia…….. 67
b. Misi PT. Pos Indonesia……. 67
4. Asas, Tujuan, dan Struktur Organisasi PT. Pos Indonesia…….. 68
a. Asas PT. Pos Indonesia……. 68
b. Tujuan PT. Pos Indonesia…….. 69
c. Struktur Organisasi PT. Pos Indonesia…….. 70
5. Timbulnya Perjanjian Pos…… 70

BAB III TANGGUNG GUGAT PT. POS YOGYAKARTA DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG

A. Sistem Pengolahan PT. Pos Yogyakarta…… 71
1. MPC atau Mail Prosessing Centre……... 71
2. KPRK atau Kantor Pos Pemeriksa…….. 72
B. Proses Pengiriman PT. Pos Yogyakarta…… 73
1. Tahap Collecting……. 78

2. Tahap Prosessing……. 80
3. Tahap Transporting……. 80
4. Tahap Delivery…… 81
C. Tanggung Gugat PT. Pos Yogyakarta dalam Pengangkutan Barang…… 84
1. Barang Kiriman yang Mengalami Kerusakan……. 86
a. Rusak Sebagian…….. 86
b. Rusak Seluruhnya……... 87
2. Barang Kiriman yang Hilang……... 88
3. Barang Kiriman yang Terlambat……. 88
D. Penyelesaian terhadap Terjadinya Kerugian Akibat Tindakan dari PT. Pos Yogyakarta dalam Perjanjian Pengangkutan Barang……. 94
1. Ganti Rugi untuk Barang yang Mengalami Kerusakan…… 99
a. Rusak Sebagian……. 99
b. Rusak Seluruhnya……. 101
2. Ganti Rugi untuk Barang yang Hilang……. 101
3. Kebijakan untuk Barang yang Terlambat……. 104

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan……. 109
B. Saran……... 111

DAFTAR PUSTAKA…… 113

LAMPIRAN…….. 115

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Struktur Organisasi PT. Pos…… 70

Gambar 2.1 Pola MPC (Mail Prosessing Centre)…… 72

ABSTRAKSI

Skripsi ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab pengangkut, yaitu PT. Pos di Yogyakarta terhadap pengguna jasa. Rumusan masalah yang diajukan yaitu: Tanggung gugat PT. Pos Yogyakarta dalam perjanjian pengangkutan barang?; Bagaimanakah penyelesaiannya terhadap terjadinya kerugian akibat tindakan dari PT. Pos Yogyakarta dalam perjanjian pengangkutan barang.

Dalam pihak penyedia jasa pengiriman barang seringkali terjadi kelalaian yang dapat merugikan pihak pengguna jasa. Penelitian ini termasuk tipologi penelitian hukum empiris. Data penelitian dikumpulkan langsung terjun ke lapangan untuk wawancara dengan pihak yang bersangkutan. Analisis dilakukan dengan yuridis normatif dan menunjukkan bahwa masih banyak kelemahan pada tanggung jawab pengangkut. Kelemahan tersebut mencakup aturan-aturan hukum formal belum secara penuh melindungi pengguna jasa; masih ada kelalaian-kelalaian dari pengangkut yang terjadi yang sangat merugikan pihak pengguna jasa, terutama menyangkut masalah keterlambatan barang kiriman yang masih sampai sekarang pihak penyedia jasa belum bisa memberikan ganti rugi karena bergantung pada pihak transportasi; ganti rugi masih belum sesuai dengan yang diinginkan oleh pengguna jasa, sehingga pengguna jasa selalu dipihak yang kalah dalam hal ini.

Penelitian ini merekomendasikan perlunya penyempurnaan dan pembaruan aturan-aturan hukum di bidang pengangkutan, tertutama dalam hal penyedia jasa, sehingga ada kesesuaian antara syarat atau ketentuan dari pihak pengangkut dengan peraturan perundang-undangan yang ada. Selain itu, penyedia jasa perlu mengingatkan kembali kepada pengguna jasa tentang aturan, syarat, dan ketentuan yang berlaku, agar tidak akan terjadi hal yang tidak diinginkan dan tidak menimbulkan kerugian bagi pihak pengguna jasa pengiriman maupun bagi pihak penyedia jasa pengiriman itu sendiri.

Kata kunci: tanggung jawab, ganti rugi, jasa pengiriman.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Di era globalisasi ini, masih sangat diperlukan adanya keberadaan pembangunan terhadap manusia dan bagi seluruh rakyat Indonesia yang biasa disebut dengan pembangunan nasional. Banyak upaya yang dilakukan pemerintah untuk mempermudah kelancaran sumber daya manusia di berbagai bidang dalam rangka meningkatkan pembangunan nasional. Pembangunan-pembangunan tersebut harus disesuaikan dengan kebutuhan manusia yang mengingat semakin berjalannya waktu semakin banyak pula kebutuhan manusia itu sendiri. Dengan adanya pembangunan-pembangunan yang dijalankan itu, pastinya berujung pada tingkat kehidupan manusia yang sejahtera, adil, dan makmur. Semakin tingginya tuntutan peningkatan kesejahteraan rakyat, maka berakibat pada beban tugas pemerintah yang menjadi semakin berat.

Pembangunan nasional yang mencakup berbagai bidang ini salah satunya adalah pembangunan sarana dan prasarana di bidang pos, telekomunikasi, dan informatika. Pembangunan tersebut diupayakan agar bertujuan untuk kelancaran antara sumber daya manusia dalam hal komunikasi, pos, giro, barang dan jasa serta peningkatan mutu fasilitas yang

diberikan kepada masyarakat, karena tanpa adanya pembangunan kebutuhan masyarakat tidak akan bisa terpenuhi.

Barang dan jasa itu sendiri pun adalah salah satu kebutuhan manusia sehari-hari yang selalu ada di kehidupan. Tanpa adanya barang dan jasa manusia tidak bisa hidup secara berkecukupan dan belajar bersosialisasi sesama masyarakat. Barang dan jasa untuk bisa sampai ke konsumen atau tempat tujuannya harus dilakukan dengan proses distribusi. Banyaknya masyarakat yang saling mengirimkan barang atau surat dari tempat satu ke tempat yang lainnya, membuat jasa ini sangatlah penting.

Salah satu cara distribusi adalah dapat menggunakan PT. Pos (Persero) Indonesia yang lebih dikenal dengan kantor Pos. PT. Pos merupakan perusahaan milik negara yang bertugas untuk mengantarkan jasa surat, pengiriman barang, dan berbagai fungsi lainnya.

Adanya keberadaan PT. Pos, pengiriman barang akan menjadi relatif murah, mudah dan terjangkau meskipun juga banyak jasa pengiriman swasta. Namun, jasa pengiriman barang dan jasa swasta relatif lebih mahal dibandingkan dengan PT. Pos. Oleh sebab itu, PT. Pos dapat dikatakan sebagai tempat untuk mengakomodasikan dan menampung kegiatan pelayanan akan kebutuhan barang dan jasa.

Soal pengangkutan itu sendiri sangat penting bagi usaha dimana kebutuhan akan jasa terhadap manusia semakin dibutuhkan dalam kehidupan. Fungsi pengangkutan adalah untuk memindahkan barang atau manusia dari tempat satu ke tempat lainnya. Dalam hal pengangkutan barang, maka pengangkutan berguna untuk meningkatkan nilai barang dan daya guna barang.

Keberadaan PT. Pos itu sendiri sebagai penunjang pengiriman dan penyampaian berita, barang dan uang yang didasarkan pada sebuah kesepakatan dan diatur dalam sebuah perjanjian. Kemudian timbulah perjanjian yaitu antara pengguna pos atau pengirim dengan pihak PT. Pos. Ketika timbulnya perjanjian, maka kewajiban dan hak juga melekat pada kedua belah pihak. Kewajiban pengangkut atau PT. Pos adalah melakukan penyelenggaraan pengangkutan, sedangkan kewajiban dari pengirim adalah membayar biaya pengangkutan itu.

Setelah melakukan penyelenggaraan pengangkutan, PT. Pos juga harus bertanggung jawab atas pengangkutan tersebut, yaitu memindahkan barang dari tempat satu ke tempat lain dengan aman sesuai perjanjian yang telah disepakati.

Seorang pengangkut harus bertanggung jawab untuk tiap kerugian yang diderita oleh seorang penumpang atau kerusakan pada barang yang

diangkut, kecuali jika ia dapat membuktikan bahwa kerugian atau kerusakan itu tidak disebabkan oleh kesalahannya atau orang-orang yang bekerja padanya. Dengan kata lain, tiap kerugian yang timbul karena pengangkutan, oleh undang-undang dianggap sebagai akibat kelalaian pihak sipengangkut, yang memberikan hak pada pihak si pengirim barang untuk menuntut penggantian kerugian itu.[1]

Menyelenggarakan pengangkutan berarti pengangkutan dilakukan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan oleh orang lain atas perintahnya. Istilah "dengan selamat" mengandung arti bahwa apabila pengangkutan berjalan "tidak selamat", itu menjadi tanggung jawab pengangkut.[2]

Pada dasarnya perjanjian pengangkutan, khususnya pengangkutan darat dimana pengirim dari awal seolah-olah dianggap sudah menyetujui segala ketentuan-ketentuan tanggung jawab pengangkut, ganti rugi dan sebagainya yang dibuat oleh pengangkut secara sepihak.

Pada kenyataanya, kerugian sering kali terjadi pada konsumen. Hal tersebut terjadi bisa disebabkan oleh sumber daya manusianya (karyawan) atau sarana dan prasarananya dari perusahaan jasa pengiriman tersebut. Dalam perjanjian yang terjadi antara PT. Pos dengan pengguna jasa, kadang kala

[1] Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Ctk. Ketigapuluh satu, PT. Intermasa, Jakarta, 2003, hlm. 223.

[2] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Ctk. Kesatu, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hlm. 21.

pelaksanaannya tidak sesuai dengan yang diperjanjikan. Akibatnya, pihak pengguna jasa atau pengirim merasa dirugikan karena PT. Pos tidak melaksanakan kewajibannya dan menimbulkan wanprestasi.

Wanprestasi yang biasa terjadi pada pelayanan PT. Pos adalah mengenai surat dan paket pos surat yang terlambat, rusak ataupun hilang. Misalnya pada beberapa peristiwa nyata di PT Pos, yaitu pihak pengguna jasa mengirim sebuah sepeda motor, namun ternyata ada kaca spion yang pecah, slebor motor yang patah, atau tanki motor yang penyok ketika di tangan pengangkut, pengiriman handphone yang tidak sampai pada penerimanya, pengiriman baju yang dalam perjalanan pengiriman ternyata hilang (wawancara dengan Bapak Harkito bagian Sumber Daya Manusia Kantor Pos Besar Yogyakarta pada Tanggal 4 November 2011).[3]

Dengan begitu, PT. Pos Indonesia dituntut untuk memenuhi tanggung jawabnya yaitu memberikan ganti rugi. Sesuai dengan Undang-Undang tentang Pos Nomor 38 Tahun 2009 Pasal 31 ayat (1), Penyelenggaraan Pos wajib memberikan ganti rugi atas kerugian yang dialami oleh pengguna layanan pos akibat kelalaian dan/atau kesalahan Penyelenggaraan Pos. Adanya tanggung jawab yang lalai tersebut dari pihak PT. Pos kepada pengguna jasa dan pihak pengguna jasa menuntut apa yang menjadi haknya

[3] Wawancara dengan Bapak Harkito, bagian Sumber Daya Manusia, Kantor Pos Besar Yogyakarta (4 November 2011).

kepada PT. Pos maka timbulah proses tanggung gugat yang disertai dengan ganti rugi.

Usaha pelayanan di segala bidang tersebut harus tetap didukung oleh pembangunan nasional, sehingga dapat menghasilkan pelayanan jasa, khususnya pengiriman jasa dan barang PT. Pos dapat memberikan keuntungan pada masyarakat dan kebutuhan masyarakat dapat terpenuhi tanpa adanya pihak yang merasa dirugikan.

Atas dasar permasalahan tersebut, penulis ingin mengulas di dalam skripsi ini lebih mendalam bahwa seberapa besar tanggung jawab pengangkut PT. Pos terhadap pengangkutan barang dan bagaimana proses ganti rugi kepada pihak pengirim atau penerima.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis memberikan judul untuk penulisan skipsi ini dengan judul: **"TANGGUNG GUGAT PT. POS YOGYAKARTA DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG".**

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian dari latar belakang masalah yang dipaparkan sebelumnya, maka dari itu ada beberapa pokok masalah pada penulisan skripsi ini yang dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung gugat PT. Pos Yogyakarta dalam perjanjian pengangkutan barang?
2. Bagaimana penyelesaiannya terhadap terjadinya kerugian akibat tindakan dari PT. Pos Yogyakarta dalam perjanjian pengangkutan barang?

C. TUJUAN PENELITIAN

Atas dasar masalah yang di identifikasi diatas maka penelitian ini mempunyai tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui tanggung gugat PT. Pos Yogyakarta dalam perjanjian pengangkutan barang.
2. Untuk mengetahui penyelesaiannya terhadap terjadinya kerugian akibat tindakan dari PT. Pos Yogyakarta yang dalam perjanjian pengangkutan barang.

D. MANFAAT PENELITIAN

Adapun kegunaan penelitian ini antara lain adalah:

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran kedepan tentang upaya-upaya peningkatan tanggung jawab dan sistem ganti rugi pengangkut terhadap pengiriman barang, khususnya di PT. Pos Yogyakarta.
2. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan bacaan dan bermanfaat bagi penulis khususnya dan rekan mahasiswa pada umumnya.

3. Penelitian ini juga dimaksudkan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana hukum pada fakultas hukum Universitas Islam Indonesia bagi penulis.

E. TINJAUAN PUSTAKA

Manusia perlu manusia lain dalam memenuhi berbagai kebutuhannya. Demikian seterusnya sehingga kompleksitas hubungan manusia tersebut terbentuk dalam sebuah kelompok yang disebut masyarakat.[4] Hubungan manusia yang terjadi ini bisa menimbulkan hubungan hukum. Namun, tidak semua hubungan adalah hubungan hukum. Hubungan hukum adalah hubungan antara dua subjek hukum atau lebih dimana hak dan kewajiban para pihak saling berhadapan. Dalam hubungan hukum yang timbal balik, kedua belah pihak sama-sama memiliki hak dan kewajiban.[5] Menurut Abdulkadir Muhammad, hubungan hukum adalah hubungan kewajiban dan hak secara bertimbal balik, yang timbul karena adanya peristiwa hukum berupa perbuatan, kejadian, atau keadaan.[6] Hubungan hukum tersebut dapat menimbulkan akibat hukum yang disebut dengan perjanjian.

[4] Wasis. SP, *Pengantar Ilmu Hukum*, Ctk. Pertama, Universitas Muhammadiyah Malang, Malang, 2002, hlm. 7.
[5] *Ibid.* hlm 53.
[6] Abdul Kadir Muhammad, *op.cit*, hlm. 75.

Menurut salah satu pendapat ahli, yaitu R. Setiawan menyatakan bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan hukum dengan mana satu orang atau lebih saling mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih".[7]

Suatu perjanjian oleh hukum dianggap sah dan mengikat kedua belah pihak, apabila memenuhi syarat-syarat sahnya suatu perjanjian. Berdasarkan Pasal 1320 KUHPerdata, syarat sahnya suatu perjanjian adalah sebagai berikut:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal

"Perjanjian pengangkutan ialah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu ke lain tempat, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya". [8]

Menurut Subekti, perjanjian untuk melakukan jasa-jasa tertentu maksudnya suatu pihak menghendaki dari pihak lawannya dilakukannya suatu pekerjaan untuk mencapai suatu tujuan, untuk mana ia bersedia membayar upah, sedangkan apa yang akan dilakukan untuk mencapai tujuan tersebut sama sekali terserah kepada pihak lawan itu.[9]

[7] R.Setiawan, *Pokok-pokok Hukum Perikatan*, Ctk. Kedua, Bina Cipta, 1979, hlm. 49.
[8] R.Setiawan, *Pokok-pokok Hukum Perikatan*, Ctk. Keempat, Bina Cipta, 1981, hlm. 81.
[9] Subekti, *Aneka Perjanjian*, Ctk. Ketujuh, Alumni, Bandung, 1985, hlm. 63.

"Angkutan barang bersifat atau berurusan dengan benda. Di mana pengirim diserahkan ke pengangkut, yang akhirnya si pengangkut itulah yang bertanggung jawab".[10]

Dari perjanjian pengangkutan barang-barang tersebut terbit perikatan untuk memberi (*verbintenis omte geven*), pasal 1235 KUHPerdata perikatan di muka berarti: Dengan mentaati perjanjian pengangkutan in konkreto, pengangkut dengan iktikad baik harus menyelenggarakan pengangkutan barang-barang yang dipercayakan kepadanya itu dengan baik-baik dan dengan sendiri juga dengan secepat-cepatnya. Lagi pula pengangkut selama pengangkutan, ialah mulai diterimanya barang-barang sampai diserahkannya kepada (biasanya) pihak di alamati di tempat tujuan, harus memeliharanya dengan baik-baik juga, ialah sepertinya ia seorang tuan rumah yang baik terhadap barang-barang pengangkutan itu. Ini bagi pengangkut berarti melakukan segala ikhtiar agar barang-barang pengangkutan itu dengan lengkap dan jelas dapat diserahkan di tempat tujuan kepada yang berhak menerimanya.[11]

Menurut undang-undang seorang juru-pengangkut (bahasa Belanda: *vervoerder*, bahasa Inggris: *carrier*) hanya menyanggupi untuk melaksanakan pengangkutannya saja, jadi tidaklah perlu bahwa ia sendiri mengusahakan sebuah alat

[10] Sution Usman Adji dan Djoko Prakoso, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Ctk, Pertama, Rineka Cipta, Jakarta, 1990, hlm**.** 80.

[11] *Ibid*. hlm. 20.

pengangkutan, meskipun pada umumnya (biasanya) ia sendiri yang mengusakannya.[12]

Selanjutnya menurut undang-undang ada perbedaan antara seorang pengangkut dan seorang ekspeditur. Ekdpeditur hanya memberikan jasa-jasanya dalam soal pengirimannya barang saja dan pada hakekatnya hanya memberikan perantara antara pihak yang hendak mengirimkan barang dan pihak yang mengangkut barang itu.[13]

Namun pada pengantaran pos (surat dan paket) dilakukan oleh PT. Pos dengan bantuan semua perusahaan pengangkutan umum darat, laut, udara dan media telekomunikasi umum.

Pada pengantaran melalui pos disebutkan bahwa penyelenggaraan pos dilakukan oleh badan usaha yang berbadan hukum di Indonesia (Undang-Undang No. 38 Tahun 2009 Pasal 4 ayat (1) tentang Pos). Badan usaha sebagaimana dimaksud pada Undang-Undang No. 38 Tahun 2009 Pasal 4 ayat (1) terdiri atas:

1. Badan usaha milik negara;
2. Badan usaha milik daerah;
3. Badan usaha milik swasta; dan
4. Koperasi.

[12] Subekti, *loc.cit.*
[13]Subekti, *Aneka Perjanjian*, Ctk. Keempat, Alumni, Bandung, 1981, hlm. 81.

Badan usaha tersebut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) tersebut wajib mendapat izin penyelenggaraan pos dari Menteri (Undang-Undang No. 38 Tahun 2009 Pasal 10 ayat (1) tentang Pos).

Badan usaha tersebut kemudian menyerahkan kiriman pos tersebut kepada setiap perusahaan angkutan darat, laut, udara, dan media telekomunikasi untuk umum.

Atas pernyataan berikut, maka posisi PT. Pos bukanlah sebagai ekspeditur, karena pihak-pihak perusahaan-perusahaan yang bekerja dibawahnya adalah tetap menjadi tanggung jawab dari PT. Pos itu sendiri.

Perjanjian pelayanan jasa pengiriman paket pos ini termasuk perjanjian timbal balik dan konsensuil, menurut Abdul Kadir Muhammad perjanjian timbal balik adalah perjanjian yang memberikan hak dan kewajiban kepada kedua belah pihak. Perjanjian konsensuil artinya perjanjian yang terjadinya itu baru dalam taraf menimbulkan hak dan kewajiban saja bagi pihak-pihak.[14]

Di dalam pelaksanaan perjanjian, PT. Pos tidak luput dari kelalaian para pengangkut. Bisa saja salah satu pihak yang tidak memenuhi prestasinya dalam perjanjian yang dinamakan "wanprestasi" bisa saja terjadi. Wanprestasi berarti tidak melaksanakan apa yang telah disepakati karena kesalahannya baik yang disengaja maupun kelalaian.

[14] Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990, hlm. 203.

Dalam suatu perjanjian, wanprestasi dapat berupa:

1. Tidak melaksanakan apa yang disanggupi akan untuk dilaksanakan.
2. Melaksanakan apa yang telah diperjanjikan, tetapi tidak sebagaimana yang diperjanjikan.
3. Melakukan apa yang diperjanjikan tetapi terlambat.
4. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukan.

Wanprestasi ini dapat saja terjadi bila pengangkut PT. Pos melakukan kelalaian. Tentunya wanprestasi ini merugikan pihak pengguna jasa pengiriman barang. Dengan adanya wanprestasi yang dilakukan oleh pengangkut, maka tanggung jawab pengangkut tidak terlaksana dengan baik. Mengingat tanggung jawab dari pengangkut adalah mengantarkan atau mengirim barang sampai ke tempat tujuannya.

Apabila pengangkut lalai dalam penyelenggaraan pengangkutan yang menjadi kewajibannya, maka dapat menimbulkan kerugian bagi pengirim atau penerima atau penumpang, maka ia bertanggung jawab membayar ganti kerugian seperti diatur dalam Pasal 1236 KUHPerdata.[15]

Menurut ketentuan Pasal 91 dan 92 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menjelaskan bahwa membebankan penggantian segala kerugian yang selama

[15] Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, op.cit,* hlm.76.

perjalanan diderita pada barang-barang angkutan kepada pengangkut.[16] Sebenarnya ini telah disimpulkan dari isi kewajibannya untuk penyerahan barang-barang itu di tempat tujuan secara lengkap, tak berkurang dan utuh kepada pihak penerima. [17]

F. METODE PENELITIAN

Dalam menyusun skripsi ini penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

1. Obyek dan Subyek Penelitian
   a. Obyek Penelitian

      Pelaksanaan tanggung jawab pengangkut di PT. Pos Indonesia (Persero) cabang Yogyakarta akibat adanya kerugian yang terjadi pada pengguna pengiriman jasa tersebut.

   b. Subyek Penelitian
      1) Pejabat PT. Pos Indonesia (Persero) cabang Yogyakarta
      2) Pengguna jasa paket pos yang pernah mengajukan klaim kepada PT. Pos Indonesia (Persero) cabang Yogyakarta
2. Sumber Data
   a. Data Primer, yaitu sumber data yang diperoleh langsung dari subyek penelitian tentang masalah yang diteliti melalui penelitian lapangan dan melalui wawancara dengan responden.

[16] Sution Usman Adji dan Djoko Prakoso, *op. cit*, hlm. 22.
[17] Sution Usman Adji dan Djoko Prakoso, *op.cit*, hlm. 23.

b. Data Sekunder, yaitu sumber data yang berupa bahan-bahan hukum yang diperoleh melalui studi pustaka, dokumen-dokumen dan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

3. Teknik Pengumpulan data

a. Library Research (Studi Kepustakaan)

Studi pustaka merupakan pengumpulan data dari berbagai referensi, buku, diktat, literatur dan peraturan-peraturan yang memiliki relevansi dengan perumusan masalah.

b. Field Research (Studi Lapangan)

Studi Lapangan dilakukan dengan mengadakan penelitian pada instansi terkait melalui:

1) Observasi/survei, yaitu pengamatan dilakukan secara tidak langsung atau tidak turut terhadap obyek.
2) Dokumentasi, digunakan untuk mengumpulkan data atau informasi tertulis yang bersumber dari dokumen-dokumen atau catatan-catatan.

c. Metode Pendekatan

Menggunakan metode pendekatan yuridis normatif, yaitu suatu metode yang dalam proses penyidikan meninjau dan membahas obyek penyelidikan dengan menitik beratkan pada aspek-aspek yuridis, yaitu menjelaskan suatu masalah dengan uraian-uraian hukum yang berlaku saat ini.

d. Analisis Data

Bahan atau data yang sudah terkumpul kemudian diidentifikasi dan untuk selanjutnya dilakukan analisis secara yuridis kualitatif dengan memperhatikan ketentuan hukum yang ada serta asas-asas hukum yang berkaitan dengan kaidah hukum yang berlaku. Analisis data dilakukan secara deskriptif kualitatif, yaitu data-data yang diperoleh dari data primer akan diurutkan secara sistematis, logis, realistis menurut deduktif dan langkah selanjutnya ialah mengembangkan dan menginterpretasikan secara rasional data-data tersebut dengan tetap berpihak pada ketentuan hukum.

BAB II

TINJAUAN TEORI

A. Tinjauan Umum tentang Perjanjian Pengangkutan

1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Menurut Wirjono Prodjodikoro, perjanjian pada umumnya dapat dikatakan sebagai suatu persetujuan, oleh karena dua pihak itu setuju untuk melakukan sesuatu. Dapat dikatakan bahwa antara perjanjian dan persetujuan itu adalah sama artinya, dimana persetujuan atau yang dinamakan *Overeenkomsten* yaitu suatu kata sepakat antara dua pihak atau lebih mengenai harta benda kekayaan mereka, yang bertujuan mengikat kedua belah pihak.[18]

Bab II buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) menyamakan perjanjian dengan perjanjian atau persetujuan. Menurut Pasal 1313 KUHPdt, pengertian perjanjian adalah:

"Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih".

Definisi tersebut dianggap tidak lengkap dan terlalu luas dengan berbagai alasan, diantaranya karena hanya mengacu kepada perjanjian

[18] Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Perdata Tentang Persetujuan-Persetujan Tertentu*, Penerbit Sumur, Bandung, 1981, hlm. 11.

sepihak saja. Hal ini terlihat dari rumusan "antara satu orang atau lebih mengikatkan dirinya kepada satu orang atau lebih". Mengingat kelemahan tersebut, J. Satrio mengusulkan agar rumusan diubah menjadi "atau di mana kedua belah pihak saling mengikatkan diri". Dikatakan terlalu luas, karena rumusan "suatu perbuatan hukum dapat mencakup perbuatan hukum (*zaakwaarneming*), perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigedaad*). Suatu perbuatan melawan hukum memang timbul karena perbuatan manusia dan sebagai akibatnya timbul suatu perikatan, yakni adanya kewajiban untuk melakukan transaksi tertentu yang berwujud ganti kerugian kepada orang yang dirugikan. Namun demikian, perbuatan melawan hukum jelas tidak didasarkan atau timbul dari perjanjian.[19]

Wirjono Prodjodikoro mengemukakan suatu perjanjian diartikan sebagai suatu perhubungan hukum mengenai harta benda kekayaan antara 2 (dua) pihak, dalam mana satu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan suatu hal atau untuk tidak melakukan sesuatu hal, sedang pihak lain berhak menuntut pelaksanaan janji itu.[20]

"Menurut R. Subekti, mengatakan bahwa Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada orang lain, atau dimana 2 (dua) orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu". Selain itu juga mengatakan "bahwa suatu perjanjian juga dinamakan persetujuan, karena

[19] Pusdiklat FH UII, "*Penyusunan Kontrak Semester Gasal 2010-2011*", modul praktikum pada mata kuliah penyusunan kontrak, edisi keempat, Universitas Islam Indonesia, 2010, hlm 2.

[20] Wirjono Prodjodikoro, *op. cit*, hlm. 2.

2 (dua) pihak setuju untuk melakukan sesuatu. Dapat juga dikatan bahwa dua perkataan (perjanjian dan persetujuan) itu adalah sama artinya".[21]

Dari uraian di atas, maka persetujuan dan perjanjian mempunyai pengertian yang sama, yaitu sama-sama memberikan keterikatan kepada para pihak agar janji yang telah disepakati dapat dilaksanakan bagi para pihak.

Menurut K.R.M.T Tirtodiningrat, perjanjian adalah "suatu perbuatan hukum berdasarkan kata sepakat diantara 2 (dua) orang atau lebih untuk menimbulkan akibat-akibat hukum yang diperkenankan oleh undang-undang".[22]

Unsur-unsur yang penting dari suatu perjanjian yang melahirkan perikatan adalah sebagai berikut:

a. Adanya hubungan hukum
b. Kekayaan
c. Pihak-pihak
d. Prestasi (obyek hukum)

Keempat unsur tersebut akan mewujudkan suatu perjanjian yang melahirkan perikatan, di mana terdapat hubungan-hubungan hukum yang terjadi atas diri dan harta kekayaan para pihak yang

[21] Subekti, *Hukum Perjanjian*, Penerbit PT. Intermasa, Ctk. Keduabelas, Jakarta, 1990, hlm. 29.

[22] Mariam Darus Badrulzaman, *Kompilasi Hukum Perikatan*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, hlm. 6.

mengadakan perjanjian. Sedang disisi lain hukum meletakkan hak pada satu pihak lain dan meletakkan kewajiban pada pihak lainnya. Perjanjian itu merupakan sumber perikatan yang terpenting. Perikatan yang lahir dari perjanjian memang dikehendaki oleh dua orang atau dua pihak yang membuat suatu perjanjian sedangkan perikatan yang lahir dari undang-undang dibentuk menurut undang-undang di luar kemauan para pihak yang bersangkutan.[23]

Pengangkutan adalah salah satu bidang kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Ada faktor-faktor yang dapat mempengaruhi dari kegiatan pengangkutan dalam masyarakat yaitu:

a. Keadaan geografis Indonesia
b. Menunjang pembangunan berbagai sektor[24]
c. Keselarasan antara kehidupan kota dan desa
d. Pengembangan ilmu dan teknologi[25]

Arti kata pengangkutan menurut arti katanya berasal dari kata dasar "angkut" yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Pengangkutan artinya pengangkatan dan pembawaan barang

[23] Pusdiklat FH UII, "*Penyusunan Kontrak Semester Gasal 2010-2011*", op. cit, hlm. 3.
[24] Abdulkadir Muhammad, *op. cit*, hlm. 1.
[25] Abdulkadir Muhammad, *op. cit*, hlm. 2.

atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. [26]

Bisa juga dikatakan pengangkutan adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hubungan ini terlihat hal-hal sebagai berikut:

a. Ada muatan yang diangkut
b. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya
c. Ada tempat yang dapat dilalui oleh angkutan tersebut

Proses pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan itu dimulai ke tempat tujuan kemana kegiatan angkutan itu diakhiri. Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain. [27]

Berdasarkan pengertian yang dikemukakan tadi dapat dinyatakan bahwa pengangkutan itu mengandung kegiatan memuat barang atau penumpang, membawa barang atau penumpang ke tempat lain, dan menurunkan barang atau penumpang. Dengan demikian, apabila dirumuskan dalam definisi, pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang

[26] Abdulkadir Muhammad, *op. cit*, hlm. 19.
[27] Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan*, Lembaga Penerbitan FE UI, Jakarta, 1981, hlm. 5.

dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.[28]

Fungsi pengangkutan itu sendiri ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Meningkatkan daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan, yang berarti bila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan, sebab merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi si pedagang atau pengangkut. [29]

Tujuan pengangkutan yang hendak dicapai oleh pihak-pihak yang berkepentingan adalah meliputi tibanya barang atau penumpang di tempat tujuan dengan selamat dan lunasnya pembayaran biaya pengangkutan.[30]

Akhirnya dapatlah diambil kesimpulan bahwa pada pokoknya pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.[31]

"Perjanjian pengangkutan merupakan bagian dari sub sistem tata hukum nasional, yaitu hukum keperdataan dagang (perusahaan), yang terdiri dari komponen-komponen subsistem: subjek hukum, status hukum, peristiwa hukum, objek hukum, hubungan hukum dan tujuan hukum. Komponen-

[28] Abdulkadir Muhammad, *loc. cit*.
[29] HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3*, Djambatan, Jakarta, 1987, hlm. 1.
[30] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 14.
[31] Sution Usman Adji, dkk, *op. cit*, hlm. 1.

komponen ini menjadi dasar deskrisi dan pembahasan perjanjian pengangkutan".[32]

Hukum pengangkutan adalah sebuah perjanjian yang bersifat timbal balik, yaitu dimana pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima; pengirim atau penerima; penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.[33]

Menurut Purwosutjipto perjanjian pengangkutan adalah perjanjian yang bersifat timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.[34]

2. Pengaturan Perjanjian Pengangkutan

Ada dua klasifikasi undang-undang yang mengatur pengangkutan, yaitu undang-undang yang bersifat keperdataan dan undang-undang yang bersifat administratif. Yang menjadi pokok pembahasan di sini adalah undang-undang yang bersifat keperdataan saja. Undang-undang yang mengatur pengangkutan ada yang berbentuk kodifikasi, yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Kitab Undang-Undang

[32] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 13.
[33] Sution Usman Adji, dkk, *op. cit,* hlm. 6-7.
[34] HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm. 2.

Hukum Perdata (KUHPdt); dan ada yang berbentuk undang-undang biasa, yaitu yang terdapat di luar KUHD dan KUHPdt.[35]

a. Pengangkutan darat diatur dalam:

1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang:

Buku I Bab V Bagian 2 dan 3 pasal 90 sampai dengan 98 KUHD memuat ketentuan mengenai pengangkutan darat. Ketentuan ini bersifat lex generalis, artinya berlaku umum untuk semua jenis pengangkutan darat.[36] Dalam bagian ini diatur sekaligus pengangkutan darat dan pengangkutan perairan darat, tetapi hanya khusus mengenai pengangkutan barang.[37]

2) Peraturan-peraturan khusus lainnya, misalnya:

a) S. 1927-262, tentang pengangkutan dengan kereta api;

b) Undang-Undang No. 3 Tahun 1965 (L.N No. 25 Tahun 1965), tentang "Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Raya";

c) S. 1934-451 bsd. PP No. 28 Tahun 1951 (L.N No. 47 Tahun 1951) yang telah dirubah dan ditambah dengan

[35] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 17.
[36] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 17.
[37] HMN. Purwosutjipto, *loc. cit.*

PP No. 44 Tahun Tahun 1954 (L.N No. 76 Tahun 1954) dan PP No. 2 Tahun 1964 (L.N No. 5 Tahun 1964) Tentang "Peraturan Lalu-Lintas Jalan (*Wegverkeersverordening*);

d) Peraturan-peraturan tentang pos dan telekomunikasi dan lain-lain.[38]

b. Pengangkutan laut diatur dalam:
   1) KUHD, Buku II, Bab V, tentang "Perjanjian carter kapal";
   2) KUHD, Buku II, Bab V-A: tentang "Pengangkutan Barang-barang";
   3) KUHD, Buku II, Bab V-B: tentang : "Pengangkutan Orang";
   4) Peraturan khusus lainnya.

c. Pengangkutan udara diatur dalam:
   1) S. 1939-100 (Luchtvervoerordonnantie) bsd. UU No. 83 Tahun 1958 (LN 1958-159 dan TLN No. 1687, tentang "Penerbangan");
   2) Peraturan-peraturan lainnya.

d. Pengangkutan perairan darat diatur dalam:
   1) KUHD, Buku I, Bab V, Bagian 2 dan 3, mulai pasal 90 sampai 98;

[38] HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm. 3.

2) Peraturan khusus lainnya diluar KUHD.[39]

3. Subjek dan Objek Perjanjian Pengangkutan

Pasal 1320 KUHPdt menyatakan untuk "sahnya" suatu persetujuan diperlukan empat syarat. Dalam bahasa aslinya sebenarnya tertulis untuk "adanya" (*bestaanbaarheid*) suatu perjanjian menurut pasal 1320 KUHPdt diperlukan empat syarat.

Keempat syarat untuk sahnya perjanjian menurut pasal 1320 KUHPdt adalah:

a. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya

Kesepakatan disini mempunyai arti adanya rasa ikhlas atau saling memberi dan menerima atau sukarela di antara pihak-pihak yang membuat perjanjian tersebut. Kesepakatan tidak ada apabila kontrak dibuat atas dasar paksaan, penipuan atau kekhilafan.[40]

Sebagaimana diketahui, berdasarkan sistem hukum manapun kesepakatan kehendak dalam suatu perjanjian merupakan salah satu syarat sah yang mutlak. Dengan diberlakukannya kata sepakat[41] mengadakan perjanjian,

---

[39] HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm. 3.

[40] Adrian Sutedi, *Aspek Hukum Pengadaan Barang dan Jasa dan Berbagai Permasalahannya*, Sinar Grafika, 2009, hlm. 37.

[41] Pengertian sepakat dilukiskan sebagai persyaratan kehendak yang disetujui antar para pihak-pihak. Pernyataan pihak yang menawarkan sesuatu hal kepada pihak lain dinamakan tawaran. Pernyataan pihak yang menerima tawaran dinamakan akseptasi. Objek yang diperjanjikan harus jelas baik mengenai bentuknya, tujuannya, maupun asal-usul dari obyek yang diperjanjikan berasal dari

maka berarti kedua belah pihak haruslah mempunyai kebebasan berkehendak. Para pihak tidak mendapatkan suatu tekanan yang mengakibatkan adanya cacat bagi perwujudan kehendak tersebut.[42]

Pasal 1321 KUHPdt menjelaskan bahwa tiada sepakat yang sah apabila sepakat itu diberikan karena kekhilafan atau diperolehnya dengan paksaan atau penipuan. Apabila dalam suatu perjanjian yang ditandatangani terjadi salah satu unsur paksaan (*dwang*), penipuan (*bedrog*) atau kesilapan (*dwaling*) maka terhadap perjanjian tersebut tidak terpenuhi syarat kesepakatan kehendak.[43]

b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan

Kecakapan artinya para pihak yang membuat kontrak haruslah orang-orang yang oleh hukum dinyatakan sebagai subjek hukum.[44]

Pada dasarnya semua orang cakap untuk membuat perjanjian. Pada Pasal 1329 KUHPerdata disebutkan bahwa:

---

suatu sebab yang sah dan tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan hukum., Mariam Darus Badrulzaman, *Kompilasi Hukum Perikatan*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, hlm. 98.

[42] *Ibid*. hlm. 73.

[43] Pusdiklat FH UII, "*Penyusunan Kontrak Semester Gasal 2010-2011*", op. cit, hlm. 5.

[44] Adrian Sutedi, *loc. cit.*

> "Setiap orang adalah cakap untuk membuat perikatan-perikatan, jika ia oleh undang-undang tidak dinyatakan tak cakap."

Namun, pada Pasal 1330 KUHPerdata menjelaskan seseorang yang tidak cakap untuk membuat perjanjian adalah:

1) Orang-orang yang belum dewasa;
2) Mereka yang ditaruh dibawah pengampuan;
3) Orang-orang perempuan dalam hal-hal yang ditetapkan undang-undang dan pada umumnya semua orang kepada siapa undang-undang telah melarang membuat perjanjian-perjanjian tertentu.

c. Suatu hal tertentu

Suatu hal tertentu tidak lain adalah perihal yang merupakan obyek dari suatu perjanjian. Jadi suatu perjanjian haruslah mempunyai obyek atau sesuatu yang tertentu. Objek yang diatur kontrak tersebut harus jelas setidak-tidaknya dapat ditentukan. [45] Jadi, obyek atau prestasi tadi harus tertentu, sekurang-kurang jenisnya dapat ditentukan baik hal itu mengenai benda yang berwujud ataupun yang tidak berwujud, seperti yang dijumpai dalam persetujuan perburuhan, penjaminan ataupun pemberian

[45] Adrian Sutedi, *op. cit*, hlm. 38.

kuasa dan tidak boleh samar-samar. Hal ini penting untuk memberikan jaminan atau kepastian kepada pihak-pihak dan mencegah timbulnya kontrak fiktif.[46]

Berdasarkan Pasal 1332 KUHPerdata sampai pada Pasal 1334 ayat (2) terdapat beberapa persyaratan yang ditentukan oleh undang-undang terhadap suatu hal tertentu dalam suatu perjanjian, khususnya jika obyek dalam perjanjian tersebut berupa barang adalah:

1) Barang itu adalah barang yang dapat diperdagangkan.
2) Barang sudah dapat ditentukan jenisnya dan jumlah barang tersebut boleh tidak tertentu, asal saja jumlah tersebut kemudian dapat ditentukan atau dihitung.
3) Barang tersebut dapat juga barang yang baru akan ada dikemudian hari. Namun tidak dapat dibuat perjanjian terhadap barang yang masih ada dalam warisan yang belum terbuka.

d. Suatu sebab yang halal

Syarat suatu sebab yang halal ini menjadi dasar mengapa suatu perjanjian dibuat. Maksudnya adalah isi kontrak atau perjanjian tersebut tidak boleh bertentangan

[46] Adrian Sutedi, *op. cit*, hlm. 38.

dengan perundang-undangan yang sifatnya memaksa, ketertiban umum, dan/atau kesusilaan. [47]

Pasal 1336 KUHPerdata menjelaskan bahwa jika tidak dinyatakan sesuatu sebab, tetapi ada suatu sebab yang halal, ataupun jika ada suatu sebab yang lain, daripada yang dinyatakan, perjanjiannya namum demikian adalah sah.

Sedangkan dalam Pasal 1337 KUHPerdata menjelaskan bahwa "Suatu sebab adalah terlarang, apabila berlawanan dengan undang-undang, atau apabila berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum."

Kalau diperhatikan dua syarat yang pertama, kedua syarat tersebut adalah syarat yang menyangkut subjeknya, sedang dua syarat yang terakhir adalah mengenai objeknya. Suatu perjanjian yang mengandung cacat pada subjeknya yaitu syarat: sepakat mereka yang mengikatkan dirinya dan kecakapan untuk bertindak, tidak selalu menjadikan perjanjian tersebut menjadi batal dengan sendirinya, tetapi seringkali hanya memberikan kemungkinan untuk dibatalkan atau dapat dibatalkan, sedang perjanjian yang cacat dalam segi objeknya

[47] Adrian Sutedi, *op. cit*, hlm. 38.

yaitu: mengenai segi suatu hal tertentu dan suatu sebab yang halal adalah batal demi hukum.

a. Subjek Perjanjian pengangkutan

Subjek hukum adalah pendukung hak dan kewajiban. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan. Mereka itu adalah pengangkut, pengirim, penumpang, penerima, ekspeditur, biro perjalanan, pengatur muatan, pengusaha pergudangan.[48]

Pihak-pihak yang berkepentingan ini ada yang secara langsung terikat dalam perjanjian pengangkutan karena berkedudukan sebagai pihak dalam perjanjian, seperti pengangkut, pengirim, penumpang. Ada juga yang secara tidak langsung terikat dalam perjanjian karena bukan pihak, melainkan bertindak atas nama atau untuk kepentingan pihak lain, seperti ekspeditur, biro perjalanan, pengatur muatan, pengusaha pergudangan; atau karena ia memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan itu, seperti penerima.[49]

Berikut adalah penjelasan dari macam-macam subjek perjanjian pengangkutan:

1) Pengangkut (Carrier)

Istilah "pengangkut" mempunyai dua arti, yaitu sebagai pihak penyelenggara pengangkutan dan sebagai alat yang

[48] Abdulkadir Muhammad, *op. cit*, hlm. 33.
[49] Abdulkadir Muhammad, *op. cit*, hlm. 33.

digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Pengangkut dalam arti yang pertama termasuk dalam subjek pengangkutan. Sedangkan pengangkut dalam arti yang kedua termasuk dalam objek pengangkutan.[50]

2) Pengirim (Consigner, Shipper)

Pengirim adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam KUHD juga tidak diatur definisi pengirim secara umum. Tetapi dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Pengirim adalah pemilik barang, atau penjual (eksportir), atau majikan penumpang dalam perjanjian pengangkutan serombongan penumpang (tenaga kerja).[51]

3) Penumpang (Passanger)

Penumpang adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan penumpang. Penumpang mempunyai dua kedudukan, yaitu sebagai subjek karena ia adalah pihak dalam perjanjian, sebagai objek karena ia adalah muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus sudah dewasa atau

[50] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 33.
[51] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 35.

mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian (Pasal 1320 KUHPdt).[52]

4) Ekspeditur atau Biro Perjalanan

Bila ada seorang perantara yang bersedia untuk mencarikan pengangkut yang baik bagi seorang pengirim itu namanya ekspeditur.[53]

Ekspeditur dalam bahasa Inggris disebut "*cargo forwarder*" dinyatakan sebagai subjek perjanjian pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengirim, atau pengangkut, atau penerima, walaupun ia bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan. Ekspeditur berfungsi sebagai "perantara" dalam perjanjian pengangkutan dan diatur dalam buku I bab V bagian 2 pasal 86 sampai dengan 90 KUHD.[54]

Menurut ketentuan pasal 86 ayat 1 KUHD, ekspeditur adalah orang yang pekerjaannya mencarikan pengangkut barang di darat atau diperairan bagi pengirim. Dilihat dari perjanjiannya dengan pengirim, ekspeditur adalah pihak yang mengikatkan diri untuk mencarikan pengangkut yang baik bagi pengirim, sedangkan

[52] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 35.
[53] HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm. 12.
[54] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 36.

pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi kepada ekspeditur.[55]

Kenyataannya ekspeditur hanya mencarikan pengangkut bagi pengirim. Ekspeditur bukan pengangkut. Apabila ia membuat perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, ia bertindak atas nama pengirim. Yang menjadi pihak adalah pengirim, bukan ekspeditur. Ekspeditur adalah pengusaha, yang menjalankan perusahaan persekutuan badan hukum dalam bidang usaha ekspedisi muatan barang. [56]

Ekspeditur menurut undang-undang adalah pihak yang hanya seorang perantara yang bersedia mencarikan pengangkut bagi pengirim dan tidak mengangkut sendiri barang-barang yang telah diserahkan kepadanya itu. [57]

> "Tugas ekspeditur hanya mencarikan pengangkut yang baik bagi si pengirim, dan tidak menyelenggarakan pengangkutan itu sendiri. Sedang "menyelenggarakan pengangkutan" adalah tugas pengangkut".[58]

[55] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 36.
[56] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 36.
[57] HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm. 12.
[58] HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm. 14.

Perjanjian yang dibuat antara ekspeditur dan pengirim disebut perjanjian ekspedisi, sedangkan perjanjian antara pengirim dengan pengangkut disebut perjanjian pengangkutan. [59]

Perjanjian ekspedisi adalah perjanjian timbal balik antara ekspeditur dengan pengirim, di mana ekspeditur mengikatkan diri untuk mencarikan pengangkut yang baik bagi si pengirim, sedangkan si pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi kepada ekspeditur. Perjanjian ekspedisi mempunyai sifat hukum rangkap, yaitu "pelayanan berkala" (Pasal 1601 KUHPdt) dan "pemberian kuasa" (Pasal 1792 KUHPdt).[60]

Sebagai wakil pengirim dan atau penerima, ekspeditur mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang diperlakukan guna memasukkan dan atau mengeluarkan barang dari alat pengangkutan atau gudang pelabuhan. [61]

5) Pengatur Muatan (Stevedore)

Pengatur muatan adalah orang yang menjalankan usaha dalam bidang pemuatan barang ke kapal dan pembongkaran barang dari kapal. Pengatur muatan adalah orang yang ahli dan

[59] HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm. 12.
[60] HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm. 13.
[61] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 36.

pandai menempatkan barang-barang dalam ruangan kapal yang terbatas itu sesuai dengan sifat barang, ventilasi yang dibutuhkan, dan barang-barang tidak mudah bergerak.[62]

6) Perusahaan Pergudangan (Warehousing)

Perusahaan pergudangan adalah perusahaan yang bergerak di bidang usaha penyimpanan barang-barang di dalam gudang pelabuhan selama barang yang bersangkutan menunggu pemuatan ke atas kapal, atau menunggu pengeluarannya dari gudang, yang berada di bawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai.[63]

7) Penerima (Consignee)

Dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam hal penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, tetapi tergolong juga sebagai subjek hukum pengangkutan.[64]

b. Objek Perjanjian Pengangkutan

[62] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 37.
[63] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 38.
[64] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 40.

Objek adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan. Objek hukum adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum. Objek hukum pengangkutan adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan. Tujuan hukum pengangkutan adalah terpenuhinya kewajiban dan hak pihak-pihak dalam pengangkutan. Oleh karena itu, untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, maka yang menjadi objek hukum pengangkutan adalah muatan barang, muatan penumpang, alat pengangkutan, biaya pengangkutan.[65] Berikut adalah penjelasan dari macam-macam subjek perjanjian pengangkutan:

1) Muatan Barang

   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 satu tempat ke tempat tujuan dengan menggunakan alat pengangkutan.[66]

2) Muatan Penumpang

   Muatan penumpang lazim disebut dengan penumpang saja. Sama halnya dengan barang, penumpang juga tidak ada definisinya dalam undang-undang. Tetapi dilihat dari perjanjian pengangkutan selaku objek perjanjian, penumpang adalah setiap

[65] Abdulkadir Muhammad, *op. cit*, hlm. 61.
[66] Abdulkadir Muhammad, *op. cit*, hlm. 61.

orang yang berada dalam alat pengangkutan yang memiliki tiket penumpang, yang diangkut dari satu tempat ke tempat lain.[67]

3) Alat Pengangkutan

Sebagai pengusaha pengangkutan, pengangkut memiliki alat pengangkutan sendiri, atau menggunakan alat pengangkutan milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkutan darat adalah kendaraan bermotor yang dijalankan oleh pengemudi (sopir).[68]

4) Biaya Pengangkutan

Dalam KUHD tidak diatur rumusan secara umum mengenai biaya pengangkutan. Tetapi dilihat dari perjanjian pengangkutan, biaya pengangkutan adalah kontraprestasi terhadap penyelenggaraan pengangkutan yang dibayar oleh pengirim atau penerima atau penumpang kepada pengangkut. Dalam pengangkutan barang, biaya pengangkutan dapat dibayar lebih dahulu oleh pengirim, atau dibayar kemudian oleh penerima.[69]

4. Asas-Asas Perjanjian Pengangkutan

[67] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 64.
[68] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 64.
[69] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 68.

Ada empat asas pokok yang mendasari perjanjian pengangkutan, yaitu asas konsensual, asas koordinasi, asas campuran, dan asas tidak ada hak retensi.

a. Asas konsensual

Asas konsensual merupakan asas yang tidak mensyaratkan bentuk perjanjian pengangkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Dalam kenyataannya, hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara dibuat secara tidak tertulis (lisan), tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis, melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan antara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan dalam undang-undang. [70]

b. Asas Koordinasi

Asas ini menyatakan bahwa adanya kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan. Walaupun perjanjian pengangkutan merupakan "pelayanan jasa", asas subordinasi antara buruh dan majikan pada perjanjian

[70] Abdulkadir Muhammad, *op. cit*, hlm. 23.

perburuan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan. Berdasarkan hasil penelitian dalam perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara ternyata pihak pengangkutan bukan buruh pihak pengirim atau penumpang.[71]

c. Asas campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpanan barang dari pengirim kepada pengangkut, dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Dengan demikian, ketentuan-ketentuan dari tiga jenis perjanjian itu berlaku juga dalam perjanjian pengangkutan, kecuali jika perjanjian pengangkutan mengatur lain.[72]

d. Asas tidak ada Hak Retensi

Pengangkut tidak mempunyai hak retensi terhadap barang-barang angkutan, yaitu hak untuk menahan barang-barang angkutan bila penerima menolak untuk membayar uang angkutan. Pasal 493 ayat (1) KUHD berbunyi: Dengan tak mengurangi ketentuan ayat (2) pasal ini, gunakan menjamin uang angkutan dan sumbangan *avarygrosse*, tak berhaklah si pengangkut menahan

[71] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 24.
[72] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm. 24.

barang angkutan yang diangkutnya. Setiap janji yang bertentangan dengan ini adalah batal.

Dari bunyi pasal ini jelas bahwa pengangkut tidak mempunyai hak retensi. Kalau penerima menolak untuk membayar uang angkutan, maka pengangkut harus menuntutnya melalui Hakim Pengadilan Negeri setempat (Pasal 94 KUHD). Dalam hal ini Hakim dapat memerintahkan penjualan umum atas barang-barang muatan itu secukupnya bagi pelunasan pembayaran uang angkutan itu. Selama persoalan itu dalam proses, maka Hakim dapat memerintahkan menyimpan barang-barang angkutan itu dalam gudang umum".[73]

> "Penggunaan hak retensi dalam perjanjian pengangkutan tidak dibenarkan. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan. Ternyata penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkut sendiri, misalnya penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang".[74]

5. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan

Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan ialah pengirim atau ekspeditur dan pengangkut. Kewajiban pengangkut ialah mengangkut atau menyelenggarakan pengangkutan barang dari tempat pemuatan sampai tempat tujuan dengan selamat, agar barang muatan itu dapat diserahkan

[73] HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm. 11.
[74] Abdulkadir Muhammad, *op. cit*, hlm. 25.

kepada penerima dengan lengkap dan utuh, tidak rusak atau kurang, ataupun tidak terlambat (pasal 1235 jo 1338 ayat (1) dan (3) KUHPdt).[75]

Pasal 1235 KUHPdt menyatakan sebagai berikut:

> "Dalam tiap-tiap perikatan untuk memberikan sesuatu adalah termaktub kewajiban si berhutang untuk menyerahkan kebendaan yang bersangkutan dan untuk merawatnya sebagai seorang bapak rumah yang baik, sampai pada saat penyerahan".

> "Kewajiban pengangkut sebagai berikut menetapkan bahwa dalam perikatan untuk memberikan sesuatu, termasuk di dalamnya suatu kewajiban untuk menyerahkan dan menjaga sesuatu (barang-barang) itu sebagai seorang bapak yang baik. Dan bila ada pihak yang tidak memenuhi kewajibannya, maka dia dapat dibebani ganti rugi, biaya dan bunga (pasal 1236 s.d pasal 1243 KUHPdt)".[76]

Sebagai kontra prestasi penerima berkewajiban membayar uang angkutan (Pasal 491 KUHD) dan ongkos-ongkos lain yang telah diperjanjikan. Tentang uang angkutan dapat diperjanjikan lain, misalnya dibayar lebih dulu oleh pengirim, sesuai dengan perjanjian yang mendasari pengiriman barang itu.[77]

6. Tanggung Jawab Para Pihak bila Terjadi Wanprestasi dan Overmacht dalam Perjanjian Pengangkutan

Kata Accountable, menurut Black's Law Dictionary, Seventh Edition, 1999 berarti *responsible* atau *answerable*. Arti kata accountable, menurut The Contemporary English-Indonesia Dictionary adalah

[75] HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm. 33.
[76] HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm. 34.
[77] HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm. 33.

bertanggung jawab. Definisi tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti "keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan lain sebagainya). Menurut J. Satrio istilah tanggung gugat adalah *vrijwaring*, yaitu jaminan dari penjual bahwa pembeli tidak akan diganggu oleh orang lain yang menyatakan punya hak lebih kuat dari pembeli. Istilah tanggung gugat itu sendiri tidak memiliki perbedaan mendasar dengan definisi tanggung jawab dalam konteks hukum.[78]

Saefullah Wiradipradja (1989) mengemukakan setidak-tidaknya ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*), prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*). [79]

a. Berikut penjelasan dari ketiga prinsip tanggung jawab pengangkut:

   1). Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan

   Menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas segala

[78] Black's Law Dictionary, Available at http://www.m.hukumonline.com/klinik/detail/cl5934, diakses pada tanggal 10 Januari 2012 pada pukul 20.30.
[79] Abdulkadir Muhammad, *op. cit*, hlm. 27.

kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahannya itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam pasal 1365 KUHPdt tentang perbuatan melawan hukum.[80]

2). Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga

Menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. 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, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.[81]

[80] Abdulkadir Muhammad, *op. cit*, hlm. 27.
[81] Abdulkadir Muhammad, *op. cit*, hlm. 28.

3). Prinsip tanggung jawab mutlak

Menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab untuk membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenai beban pembuktian tentang kesalahan. Unsur kesalahan tidak relevan dalam prinsip tanggung jawab ini.[82]

Pengangkut harus bertanggung jawab ketika ia melakukan kelalaian. Kelalaian disini bisa timbul dari dua faktor, yaitu faktor wanprestasi dan overmacht.

b. Tanggung jawab para pihak bila terjadi wanprestasi

Prestasi adalah kewajiban yang harus dipenuhi oleh debitur dalam setiap perikatan. Pemenuhan prestasi adalah hakekat dari suatu perikatan. Menurut ketentuan pasal 1234 KUHPdt, setiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak melakukan sesuatu. Dengan demikian

[82] Abdulkadir Muhammad, *op. cit*, hlm. 28.

wujud prestasi itu adalah memberikan sesuatu, berbuat sesuatu, atau tidak berbuat sesuatu. Kewajiban memenuhi prestasi dari debitur selalu disertai dengan tanggung jawab (liability), artinya debitur mempertaruhkan harta kekayaannya sebagai jaminan pemenuhan hutangnya kepada kreditur. [83]

Sedangkan untuk wanprestasi merupakan kebalikan dari prestasi. Wanprestasi berasal dari istilah aslinya dalam bahasa Belanda "wanprestatie", artinya tidak memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam perikatan, baik perikatan yang timbul karena perjanjian maupun perikatan yang timbul karena undang-undang. [84]

Seseorang yang tidak memenuhi prestasinya yang merupakan kewajibannya di dalam suatu perjanjian, disebut sebagai melakukan "wanprestasi".

Kalau debitur tidak memenuhi janjinya atau tidak memenuhi sebagaimana mestinya dan kesemuanya itu dapat

[83] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, Ctk. Kedua, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990, hlm. 17.

[84] *Ibid.* hlm. 20.

dipersalahkan kepadanya, maka dikatakan bahwa debitur wanprestasi.[85]

> "Untuk menentukan apakah seorang debitur itu bersalah melakukan wanprestasi, perlu ditentukan dalam keadaan bagaimana seorang debitur itu dikatakan sengaja atau lalai tidak memenuhi prestasi".[86]

Ada tiga keadaan yaitu:

1) Debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali

Artinya debitur disini tidak memenuhi kewajiban yang telah disanggupinya untuk dipenuhi dalam suatu perjanjian, atau tidak memenuhi kewajiban yang ditetapkan undang-undang dalam perikatan yang timbul karena undang-undang.[87]

Dalam hal ini, debitur sama sekali tidak memberikan prestasi. Hal ini bisa disebabkan, karena debitur memang tidak mau berprestasi atau bisa juga disebabkan karena memang kreditur objektif tidak mungkin berprestasi lagi atau secara subjektif tidak ada gunanya lagi untuk berprestasi. [88]

2) Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak tepat pada waktunya atau terlambat

[85] J. Satrio, Hukum Perikatan pada umumnya, Alumni, Bandung, 1993, hlm. 122.
[86] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, loc. cit.
[87] *ibid*
[88] J. Satrio, *loc. cit*.

Disini debitur berprestasi, objek prestasinya betul, tetapi tidak sebagaimana yang diperjanjikan. Debitur digolongkan dalam kelompok "terlambat berprestasi" kalau objek prestasinya masih berguna bagi kreditur. Orang yang terlambat berprestasi dikatakan dalam keadaan lalai atau mora.[89]

3) Debitur memenuhi prestasi tetapi tidak baik, keliru atau tidak seperti yang diperjanjikan.

Disini debitur memang dalam fikirannya telah memberikan prestasinya, tetapi dalam kenyataannya, yang diterima kreditur lain daripada yang diperjanjikan.[90]

Artinya debitur melaksanakan atau memenuhi apa yang diperjanjikan atau apa yang ditentukan oleh undang-undang, tetapi tidak sebagaimana mestinya menurut kualitas yang ditentukan dalam perjanjian atau menurut kualitas yang ditetapkan undang-undang.[91]

> "Dalam hal demikian kita tetap beranggapan, bahwa debitur tidak berprestasi. Jadi dalam kelompok ini (tidak berprestasi) termasuk "penyerahan yang tidak

[89] J. Satrio, op. cit, hlm. 133.
[90] J. Satrio, op. cit, hlm. 128.
[91] Abdulkadir Muhammad, Hukum Perikatan, op. cit, hlm. 21.

> sebagaimana mestinya", dalam arti tidak sesuai dengan yang diperjanjikan".[92]

Kalau kreditur menuntut debitur agar ia memenuhi kewajiban prestasinya, maka kreditur menuntut debitur berdasarkan perikatan yang ada antara mereka. Karena dasar tuntutannya adalah perikatan yang memang sudah ada antara mereka, maka untuk menuntut pemenuhan perikatan, kreditur tidak perlu untuk mendahuluinya dengan suatu somasi. Malahan sekarang pihak Pengadilan berpendapat, bahwa gugatan dapat dianggap sebagai suatu somasi.[93]

Namun untuk dapat menuntut ganti rugi, debitur harus sudah wanprestasi, dan agar debitur dalam keadaan wanprestasi, harus ada unsur salah pada debitur. Salah satu cara untuk menetapkan adanya unsur salah itu adalah dengan memberikan somasi.[94]

> "Akibat hukum bagi debitur yang telah melakukan wanprestasi adalah hukuman atau sanksi berikut ini:
>
> 1) Debitur diharuskan membayar ganti kerugian yang telah diderita oleh kreditur (Pasal 1243 KUHPdt). Ketentuan ini berlaku untuk semua perikatan.
> 2) Dalam perjanjian timbal balik (bilateral), wanprestasi dari satu pihak memberikan hak kepada pihak lainnya untuk membatalkan atau memutuskan perjanjian lewat hakim (Pasal 1266 KUHPdt).
> 3) Resiko beralih kepada debitur sejak saat terjadinya wanprestasi (Pasal 1237 ayat 2 KUHPdt). Ketentuan ini hanya berlaku bagi perikatan untuk memberikan sesuatu.

[92] J. Satrio, *loc.cit.*
[93] J. Satrio, *op. cit*, hlm. 133.
[94] J. Satrio, *op. cit*, hlm. 134.

4) Membayar biaya perkara apabila diperkarakan di muka hakim (Pasal 181 ayat 1 HIR). Debitur yang terbukti melakukan wanprestasi tentu dikalahkan dalam perkara. Ketentuan ini berlaku untuk semua perikatan.
5) Memenuhi perjanjian jika masih dapat dilakukan, atau pembatalan perjanjian disertai dengan pembayaran ganti kerugian (Pasal 1267 KUHPdt). Ini berlaku untuk semua perikatan".[95]

Ganti rugi sering diperinci dalam tiga unsur yaitu biaya, rugi dan bunga (dalam bahasa Belanda: *kosten, schaden en interesten*). Biaya adalah segala pengeluaran atau perongkosan yang nyata-nyata sudah dikeluarkan oleh satu pihak. Rugi adalah kerugian karena kerusakan barang-barang kepunyaan kreditur yang diakibatkan oleh kelalaian si debitur. Sedangkan yang dimaksud dengan bunga adalah kerugian yang berupa kehilangan keuntungan (bahasa Belanda: *winstderving*), yang sudah dibayangkan atau dihitung oleh kreditur.[96]

Menurut pasal 1236 KUHPdt yang berbunyi:

Si berutang adalah wajib memberikan ganti biaya, rugi dan bunga kepada si berpiutang, apabila ia telah membawa dirinya dalam keadaan tak mampu untuk menyerahkan kebendaannya, atau telah tidak merawat sepatutnya guna menyelamatkannya.

Kata-kata dalam Pasal 1236 KUHPdt menunjukkan bahwa kewajiban untuk mengganti biaya, rugi, dan bunga baru ada kalau debitur mempunyai

[95] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan, op. cit*, hlm. 24.
[96] Subekti, Hukum Perjanjian, Ctk. Keduabelas, *op. cit*, hlm. 47.

kesalahan sehingga ia (berada dalam keadaan) tidak mampu lagi memenuhi kewajiban penyerahannya atau sehingga benda prestasinya tidak dapat terhindar dari kerugian. Intinya dalam Pasal 1236 KUHPdt diisyaratkan adanya unsur salah (schuld dalam arti luas).[97]

Kesalahan yang dimaksud adalah kesalahan yang menimbulkan kerugian. Kerugian itu dapat dipersalahkan, kalau ada unsur kesengajaan atau kelalaian dalam peristiwa yang merugikan itu pada diri debitur yang dapat dipertanggungjawabkan kepadanya. Dikatakan debitur sengaja, kalau kerugian itu memang diniati dan dikehendaki oleh debitur, sedangkan kelalaian adalah peristiwa dimana seorang debitur seharusnya tahu atau patut menduga, bahwa dengan perbuatan atau sikap yang diambil olehnya akan timbul kerugian". [98]

Selain Pasal 1236 KUHPdt, tentang penggantian rugi juga terdapat dalam Pasal 1243 KUHPdt yang berbunyi sebagai berikut:

> "Penggantian biaya, rugi dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan, apabila si berutang, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya."

Pasal 1236 dan Pasal 1243 KUHPdt menyebutkan bahwa dalam hal debitur lalai untuk memenuhi kewajiban perikatannya, kreditur berhak untuk

[97] J. Satrio, op. cit, hlm. 90.
[98] J. Satrio, op. cit, hlm. 91.

menuntut penggantian kerugian, yang berupa ongkos-ongkos, kerugian dan bunga. Akibat hukum seperti ini menimpa debitur baik dalam perikatan untuk memberikan sesuatu, untuk melakukan sesuatu ataupun tidak melakukan sesuatu. Selanjutnya pasal 1237 KUHPdt mengatakan, bahwa sejak debitur lalai, maka resiko atas objek perikatan menjadi tanggungan debitur. Yang ketiga adalah, bahwa kalau perjanjian itu berupa perjanjian timbal balik, maka berdasarkan pasal 1266 KUHPdt sekarang kreditur berhak untuk menuntut pembatalan perjanjian, dengan atau tanpa disertai dengan tuntutan ganti rugi. Tetapi kesemuanya itu tidak mengurangi hak dari kreditur untuk tetap menuntut pemenuhan.[99]

> "Prinsip dasarnya adalah bahwa wanprestasi mewajibkan penggantian kerugian yang diganti meliputi ongkos, kerugian dan bunga. Dalam peristiwa-peristiwa tertentu, disamping tuntutan ganti rugi ada kemungkinan tuntutan pembatalan perjanjian, pelaksanaan, pelaksanaan hak retensi dan hak reklame. Karena namanya saja ganti rugi, maka logisnya besarnya ganti rugi adalah sebesar kerugian yang diderita".[100]

Pasal 1246 KUHPdt menyebutkan bahwa:

> "Biaya, rugi dan bunga yang oleh si berpiutang boleh dituntut akan penggantiannya, terrdirilah pada umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang yang sedianya harus dapat dinikmatinya."

Pasal 1246 KUHPdt menentukan bahwa biaya, kerugian dan bunga itu pada umumnya terdiri dari kerugian yang telah diderita dan laba yang sedianya akan diterima.

---

[99] J. Satrio, op. cit, hlm. 144.
[100] *Ibid.*

Hanya kerugian yang layak dapat diperkirakan pada saat perjanjian pengangkutan diadakan. Lagi pula kerugian itu harus merupakan akibat seketika dan langsung dari tak terlaksananya perjanjian pengangkutan.

Jadi dapatlah dikatakan, bahwa kesemuanya itu benar-benar harus diperhitungkan demi memenuhi rasa keadilan, terkecuali jika ada kesengajaan yang jelas akan memberatkan pihak pengangkut dalam menentukan jumlah ganti kerugian.

Jikalau pengangkut dalam perselisihan-perselisihan antaranya dengan penerima atau pengirim, ialah berdasarkan perjanjian pengangkutan, ternyata tidak melaksanakan perjanjian itu secara wajar dan dalam waktu yang ditetapkan, maka sudah barang tentu pihak penerima atau pengirim dapat menuntut penggantian kerugian yang diderita, hak menuntut mana terbit dari perjanjian pengangkutan tersebut sebagai demikian.[101]

Apabila terjadi perselisihan mengenai tanggung jawab ini, salah satu pihak, yaitu pihak yang dirugikan dapat menggugat ke muka pengadilan. Dalam hal ini pengirim atau penerima dapat menggugat pengangkut atas kerugian yang diderita, dan sebaliknya pengangkut dapat menggugat penerima

[101] Sution Usman Adji, dkk, *op. cit*, hlm. 25.

atau pengirim mengenai biaya pengangkutan yang tidak atau belum dibayar.[102]

Dalam kenyataannya, perselisihan mengenai ganti rugi, tidak pernah ada yang dibawa ke muka Pengadilan Negeri karena jumlah kerugian yang timbul itu masih dalam batas kewajaran yang dapat diselesaikan dengan musyawarah. Disamping itu, pihak-pihak menganut prinsip bahwa menyelesaikan masalah kecil tidak perlu menimbulkan kerugian yang lebih besar (biaya besar dan waktu lama).[103]

c. Tanggung jawab para pihak bila terjadi overmacht

> "Overmacht adalah suatu keadaan memaksa, yaitu suatu keadaan di luar kekuasaannya pihak debitur, yang menjadi dasar hukum untuk "memaafkan" kesalahan pihak debitur". [104]

Keadaan memaksa ialah keadaan tidak dapat dipenuhinya prestasi oleh debitur karena terjadi suatu peristiwa bukan karena kesalahannya, peristiwa mana tidak dapat diketahui atau tidak dapat diduga akan terjadi pada waktu membuat perikatan. [105]

Overmacht mengandung tiga unsur yaitu:

---

[102] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, loc.cit*.
[103] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, op. cit*, hlm. 96.
[104] Djohari Santoso dan achmad Ali, *Hukum perjanjian Indonesia*, Perpustakaan FH UII, Yogyakarta, 1989, hlm. 63.
[105] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan, op. cit*, hlm. 27.

1) Tidak dipenuhi prestasi karena suatu peristiwa yang membinasakan atau memusnahkan benda yang menjadi objek perikatan, ini selalu bersifat tetap.
2) Tidak dapat dipenuhi prestasi karena suatu peristiwa yang menghalangi perbuatan debitur untuk berprestasi, ini dapat bersifat tetap atau sementara.
3) Peristiwa itu tidak dapat diketahui atau diduga akan terjadi pada waktu membuat perikatan baik oleh debitur maupun oleh kreditur, jadi bukan karena kesalahan pihak-pihak khususnya debitur.[106]

Dalam keadaan memaksa ini debitur tidak dapat dipersalahkan, karena keadaan ini timbulnya di luar kemauan dan kemampuan pihak debitur. Keadaan memaksa bisa terjadi karena benda yang menjadi objek perikatan itu binasa atau lenyap, bias juga terjadi karena perbuatan debitur untuk berprestasi itu terhalang.

Dengan demikian jika terbukti adanya keadaan overmacht ini, pihak debitur akan luput dari penghukuman untuk menanggung resiko suatu perjanjian. Dengan kata lain, overmacht merintangi pihak debitur untuk memenuhi prestasi.[107]

[106] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan, op. cit,* hlm. 28.
[107] Djohari Santoso dan Achmad Ali, op. *loc. cit.*

Timbulnya ajaran tentang keadaan memaksa karena tidak mendapat pengaturan secara umum dalam undang-undang. Karena itu hakim berwenang menilai fakta yang terjadi bahwa debitur ada dalam keadaan memaksa atau tidak sehingga debitur berkewajiban menanggung risiko atau tidak.[108]

> "Overmacht merupakan penyimpangan dari Pasal 1239 KUHPdt yang isinya setiap wanprestasi yang menimbulkan kerugian mewajibkan debitur untuk membayar ganti rugi".[109]
>
> "Satu-satunya pasal yang mengatur lebih lanjut pasal 1244 KUHPdt dan 1245 KUHPdt adalah pasal 1444 KUHPdt, yang mengatur tentang perikatan untuk memberikan "barang tertentu". Karenanya pasal tersebut biasanya juga secara analogi diterapkan pada perikatan-perikatan yang lain".[110]

Dalam pasal 1444 KUHPdt berbunyi:

> "Jika barang tertentu yang menjadi bahan perjanjian, musnah, tak lagi dapat diperdagangkan, atau hilang, sedemikian sehingga sama sekali tak diketahui apakah barang itu masih ada, maka hapuslah perikatannya, asal barang itu musnah atau hilang diluar salahnya si berutang, dan sebelum ia lalai menyerahkannya."
>
> "Bahkan meskipun si berutang lalai menyerahkan sesuatu barang sedangkan ia tidak telah menanggung terhadap kejadian-kejadian yang tak terduga, perikatan hapus jika barangnya akan musnah secara yang sama di tangan si berpiutang, seandainya sudah diserahkan kepadanya."
>
> "Si berutang diwajibkan membuktikan kejadian yang tak terduga, yang dimajukan itu."

[108] Abdulkadir Muhammad, *op.cit*, hlm. 31.
[109] Djohari Santoso dan Achmad Ali, op. *loc. cit.*
[110] J. Satrio, op. cit, hlm. 253.

Sehubungan dengan keadaan memaksa ini dalam ilmu hukum dikenal dua macam ajaran tentang keadaan memaksa yaitu ajaran yang bersifat obyektif dan ajaran yang bersifat subyektif.

1) Keadaan memaksa yang bersifat obyektif

Obyektif artinya benda yang menjadi objek perikatan tidak mungkin dapat dipenuhi oleh siapapun. Dasar ajaran ini adalah ketidakmungkinan. Vollmar menyebutkan keadaan memaksa ini dengan istilah "absolute overmacht" apabila benda objek perikatan itu musnah di luar kesalahan debitur, misalnya sebuah hotel yang terbakar di luar kesalahan pemilik hotel, maka pemilik hotel itu tidak dapat memenuhi kewajibannya menyediakan kamar karena overmacht.[111]

Menurut ajaran ini debitur baru bisa mengemukakan adanya keadaan memaksa (overmacht), kalau setiap orang dalam kedudukan debitur tidak mungkin untuk berprestasi (sebagaimana mestinya). Di sini, ketidakmungkinan berprestasi bersifat absolute; siapapun tidak bisa. [112]

Teori ini didasarkan atas ketentuan pasal 1444 KUHPdt. Pasal 1444 KUHPdt menentukan halangan-halangan apa saja yang

[111] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perjanjian, loc. cit.*
[112] J. Satrio, *op. cit*, hlm. 254.

bisa membebaskan debitur dari kewajiban prestasinya; jadi tanpa ia harus menanggung kerugian yang muncul akibat dari peristiwa itu. [113]

Mengenai musnahnya barang, berarti tidak dapat lagi diperdagangkan atau hilang. Kalau barangnya musnah, siapapun tidak bisa berprestasi, kalau barangnya tidak lagi dapat diperdagangkan atau jelasnya ada larangan undang-undang, siapapun tidak berani menyerahkan dan demikian pula kalau barangnya hilang, siapapun dalam kedudukan debitur tidak bisa memenuhi kewajiban penyerahannya. Berdasarkan Pasal 1444 KUHPdt dapat disimpulkan bahwa kalau ada keadaan yang absolute tidak memungkinkan orang untuk berprestasi, maka disana ada keadaan yang dapat menjadi dasar untuk mengemukakan adanya keadaan memaksa atau overmacht.[114]

2) Keadaan memaksa yang bersifat subyektif

Dikatakan bersifat subjektif karena menyangkut perbuatan debitur sendiri, menyangkut kemampuan debitur sendiri, jadi terbatas pada perbutan atau kemampuan debitur. Dasar ajaran ini ialah kesulitan-kesulitan. Menurut ajaran ini debitur itu masih mungkin memenuhi prestasi walaupun mengalami kesulitan akan

[113] *Ibid.*
[114] J. Satro, op. cit, hlm. 255

menghadapi bahaya, misalnya mengeluarkan biaya yang banyak, kemungkinan ditahan yang berwajib.[115]

Vollmar menyebutnya dengan istilah "relative overmacht" apabila pemenuhan prestasi itu masih mungkin dilakukan tetapi memerlukan pengorbanan besar yang tidak seimbang, atau menimbulkan bahaya kerugian yang besar sekali bagi debitur.[116]

Keadaan memaksa dalam hal ini bersifat sementara. Dalam keadaan yang demikian ini perikatan tidak berhenti (tidak batal) melainkan hanya pemenuhan prestasinya tertunda. Jika kesulitan itu sudah tidak ada lagi pemenuhan prestasi dapat diteruskan. [117]

Karena ukurannya sekarang adalah upaya yang maksimal patut dapat diharapkan dari seorang debitur dalam situasi dan dengan kemampuan yang dimiliki olehnya, maka menurut teori ini, sekalipun tidak ada keadaan seperti yang dikemukakan oleh teori overmacht yang objektif, debitur masih ada kemungkinan untuk mengemukakan keadaan memaksa, kalau ia membuktikan, bahwa ia sudah berupaya semaksimal seperti yang dapat diharapkan dari seorang "bapak keluarga yang baik" dalam merawat bendanya dalam situasi seperti yang ia alami. Teori ini disebut Teori *Inspanning* (Teori Upaya). Teori Inspanning ini dimasukkan dalam

[115] Abdulkadir Muhammad, Hukum Perjanjian, op. cit, hlm. 29.
[116] Abdulkadir Muhammad, Hukum Perjanjian, op. cit, hlm. 30.
[117] *Ibid.*

teori Overmacht yang Subjektif, karena teori ini memperhitungkan upaya debitur yang bersangkutan. Ciri-ciri dari peristiwa yang dapat menimbulkan keadaan memaksa sudah lebih luas daripada yang dikemukakan oleh teori overmacht yang objektif dan Pasal 1444 KUHPdt".[118]

> "Pada teori ini, unsur ketidaksalahanlah yang pokok, sedang ketidakmampuan disingkirkan. Unsur salah atau schuld di sini lebih menonjol. Prinsipnya kalau debitur sudah berusaha sebaik mungkin, tetapi ia tetap tidak dapat berprestasi, maka tidak dipenuhinya kewajiban prestasi tidak dapat lagi dipersalahkan kepadanya dan karenanya ia tidak perlu mengganti rugi, kalau seandainya kreditur menderita rugi karenanya". [119]

Undang-undang memperkenankan kepada pengangkut untuk membuktikan bahwa kurangnya kesempurnaan prestasi (barang-barang berkurang pada saat penyerahan) atau prestasinya yang tidak wajar atau tidak sesuai dengan ketentuan-ketentuan waktu penyelesaian pengangkutan (beberapa barang ternyata rusak atau cacat yang terlihat dari luar, terlambat sampainya di tempat tujuan) atau sama sekali tidak berprestasi (semua barangnya lenyap atau rusak, tak dapat dipergunakan sama sekali) semuanya itu adalah disebabkan:

1). Cacat yang melekat pada barang atau barang-barangnya sendiri;

[118] J. Satrio, *Hukum Perikatan, op. cit*, hlm. 259.
[119] *Ibid.*

Menurut Pasal 91 KUHD, pengangkut (darat atau perairan darat) harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang-barang setelah diterimanya untuk diangkut, kecuali kerusakan-kerusakan yang diakibatkan karena cacat pada barang itu sendiri, karena keadaan yang memaksa atau karena kesalahan atau kelalaian pengirim atau ekspeditur. Dengan cacat ini dimaksudkan sifat pembawaan (*eigenschap*) dari barang-barang tertentu yang menyebabkan kerusakan benda atau benda ini jadi terbakar di dalam perjalanan, pendeknya pembawaan-pembawaan pada benda-benda sendiri yang menyebabkan benda-benda itu tidak tahan begitu lama dalam pengangkutan yang normal. Lain hal adanya kalau rusak atau bercacatnya barang-barang itu adalah akibat misalnya dari penempatan tak kurang tepat dalam alat pengangkutan, jadi tidak dilakukan dengan sekedar keahlian (*onkundig*). Kerusakan atau kemunduran nilai benda yang dimaksudkan terakhir ini, jika terbukti (kalau perlu) tentu atas beban pengangkut.[120]

2). Kesalahan dan/atau kelalaian sendiri pada pengirim atau ekspeditur

Hal lain yang dapat menjadi alasan bagi pengangkut untuk menolak tuntutan pengirim ialah “kelalaian atau kesalahan” pengirim atau ekspeditur. Misalnya: cara mengepaknya kurang sempurna

[120] HMN. Purwosutjipto, op. cit, hlm. 36.

sehingga mudah dimasuki air laut. Dalam hal pengangkut mengetahui kesalahan atau kelalaian pengirim atau ekspeditur itu, dia harus menolak atau memperingatkan atau paling sedikit menyuruh agar dicatat dalam surat muatan bahwa pengepakannya kurang sempurna, dan lain-lain.[121]

3) Keadaan memaksa (overmacht, force majeure)

Unsur ketiga, yang dapat dipakai alasan oleh pengangkut untuk menolak tuntutan pengirim atau ekspeditur ialah "keadaan memaksa" (overmacht, force majeure). Pengertian ini dalam Pasal 91 dan 92 KUHD disebut: keadan memaksa (overmacht), tetapi dalam pasal 1245 KUHPdt pengertian tersebut disebut: keadaan memaksa atau peristiwa kebetulan (overmacht of door toeval). Menurut Molengraff, Polak, dan Prof. Soekardono dua istilah itu adalah sama, karena dua-duanya bila ternyata dapat dibuktikan, pengangkut atau tergugat bebas dari tanggung jawabnya. Bahwa kedua istilah itu mempunyai pengertian yang sama, dapat juga disimpulkan dari rumusan pasal 1244 KUHPdt, yang mempergunakan istilah: sebab yang tidak dapat diduga semula (*vreemde oorzaak*). Bila "sebab yang tidak dapat

[121] HMN. Purwosutjipto, op. cit, hlm. 37.

diduga semula" itu berhasil dibuktikan, maka pengangkut atau tergugat dibebaskan dari tanggungjawabnya.[122]

B. Tinjauan tentang PT. Pos Indonesia

1. Pengertian PT. Pos Indonesia

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 Pasal 1 ayat (1) tentang Pos, pos adalah layanan komunikasi tertulis dan/atau surat elektronik, layanan paket, layanan logistik, layanan transaksi keuangan, dan layanan keagenan pos untuk kepentingan umum.

Pos artinya pengantaran surat-surat. Dulu, pengantaran surat-surat itu dilakukan dengan kereta kuda, yang disebut "kereta pos" dan kudanya disebut "kuda pos". Karena dari jauhnya perjalanan, maka kudanya itu harus sering diganti, dan tempat pemberhentian untuk mengganti kuda pos itu dinamai "pemberhentian pos". Pengantaran surat-surat itu tidak hanya dilakukan oleh kereta pos saja, juga dapat dilakukan oleh orang, burung merpati, anjing, dan lain-lain. Sekarang "pos" itu merupakan lembaga umum, yang bertugas mengurus pengantaran dan pengangkutan surat-surat. Termasuk surat-surat juga barang-barang kecil yang dibungkus dan disebut paket.[123]

[122] *Ibid.*
[123] HMN. Purwositjipto, op. cit, hlm. 82.

Pos Indonesia merupakan sebuah badan usaha milik Negara (BUMN) Indonesia yang bergerak di bidang layanan pos. Saat ini, bentuk badan usaha Pos Indonesia merupakan perseroan terbatas dan sering disebut dengan PT. Pos Indonesia. Bentuk usaha Pos Indonesia ini berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1995 tentang Pos. Peraturan Pemerintah tersebut berisi tentang pengalihan bentuk awal Pos Indonesia yang berupa perusahaan umum (perum) menjadi sebuah perusahaan (persero).[124]

2. Sejarah PT. Pos Indonesia

Dunia perposan modern muncul di Indonesia sejak tahun 1602 pada saat VOC menguasai bumi nusantara ini. Pada saat itu, perhubungan pos hanya dilakukan di kota-kota tertentu yang berada di Pulau Jawa dan luar Pulau Jawa. Surat-surat atau paket pos hanya diletakkan di *Stadsherbrg* atau gedung Penginapan Kota sehingga orang-orang harus selalu mengecek apakah ada surat atau paket untuknya di dalam gedung itu. Untuk meningkatkan keamanan surat-surat dan paket-paket pos tersebut, Gubernur Jenderal G. W. Baron Van Imhoff mendirikan kantor pos pertama di Indonesia yang terletak di Batavia (Jakarta). Pos pertama ini didirikan pada tanggal 20 Agustus 1746.

Era kepemimpinan Gubernur Jenderal Daendels di VOC membuat sebuah kemajuan yang cukup berarti di dalam pelayanan pos di nusantara. Kemajuan tersebut berupa pembuatan jalan yang terbentang dari Anyer

[124] Dea Cipta Permatasari, Available at http://brainydee0407.blogspot.com/2011/03/10066948262011-sejarah-pos-indonesia.html Maret. 24, 2011.

sampai Panarukan. Jalan sepanjang seribu kilometer ini sangat membantu dalam mempercepat pengantaran surat-surat dan paket-paket antarkota di Pulau Jawa. Jalan yang dibuat dengan metode rodi (kerja paksa) ini dikenal dengan nama *Groote Postweg* (Jalan Raya Pos). Dengan adanya jalan ini, perjalanan antara provinsi Jawa barat sampai Provinsi Jawa Timur, yang awalnya bisa memakan waktu puluhan hari, bias ditempuh dalam jangka waktu kurang dari seminggu.

Arus perkembangan teknologi telepon dan telegraf yang masuk ke Indonesia pun mengubah sistem pelayanan pos di Indonesia. Pada tahun 1960, pos di Indonesia pun akhirnya berubah menjadi *Posts Telegraafend Telefoon Dienst* atau Jawatan Pos, Telegraf dan Telepon (PTT). Layanan pos awalnya berpusat di *Walrevender* (Gambir) juga berpindah ke Dinas Pekerjaan Umum atau *Burgerlijke Openbare Werker* (BOW) di Bandung pada tahun 1923. Pada saat pendudukan Jepang di Indonesia, Jawatan PTT dikuasai oleh militer Jepang. Angkatan Muda PTT (AMPTT) mengambil alih kekuasaan Jawatan PTT tersebut dan kemudian secara resmi berubah menjadi Jawatan PTT Republik Indonesia. Peristiwa tersebut terjadi tanggal 27 September 1945. Hari itu pun diperingati sebagai Hari bakti PTT atau Hari Bakti Parpostel.

Cukup banyak perubahan dalam sistem Pos Indonesia sendiri. Perubahan tersebut terlihat dari bentuk badan usaha yang dimiliki oleh Pos Indonesia secara terus-menerus dari tahun ke tahun. Pada tahun 1961, Pos Indonesia resmi menjadi perusahaan Negara berdasarkan Peraturan

Pemerintah Nomor 249 Tahun 1961. Peraturan tersebut menyebutkan bahwa jawatan PTT itu kemudian berubah menjadi Perusahaan Negara Pos dan Telekomunikasi (PN Postel). Setelah menjadi perusahaan Negara, Perusahaan Negara Pos Telekomunikasi (PN Postel) mengalami pemecahan menjadi Perusahaan Negara Pos dan Giro (PN Pos dan Giro) dan Perusahaan Negara Telekomunikasi (PN Telekomunikasi). Hal ini bertujuan untuk mencapai perkembangan yang lebih luas lagi dari masing-masing badan usaha milik negara (BUMN) ini. Pemecahan PN Postel menjadi PN Pos dan Giro dan PN Telekomunikasi ini memiliki legalitas hukum melalui Peraturan Pemerintah No. 29 Tahun 1965 dan Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 1965.

Pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 1978 dikeluarkan untuk mengubah lagi bentuk badan usaha dari pelayanan pos di Indonesia ini (melalui PN Pos dan Giro). Dengan dikeluarkannya peraturan tersebut, Perusahaan Negara Pos dan Giro berubah menjadi Perusahaan Umum Pos dan Giro (Perum Pos dan Giro). Hal ini bertujuan untuk semakin mempermudah keleluasaan pelayanan pos bagi masyarakat Indonesia.

Perubahan bentuk usaha dari sebuah perusahaan Negara menjadi perusahaan umum ini pun disempurnakan lagi supaya bias mengikuti iklim usaha yang sedang berkembang melalui keluarnya Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 1984 mengenai tata cara pembinaan dan pengawasan. Setelah beberapa tahun memberikan pelayanan dengan statusnya sebagai perusahaan umum. Pos Indonesia mengalami perubahan status atau bentuk

usaha lagi. Dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1995, Perum Pos dan Giro berubah menjadi PT. Pos Indonesia (Persero). Hal ini bertujuan untuk memberikan fleksibelitas dan kedinamisan untuk PT. Pos Indonesia (Persero) sehingga bisa lebih baik dalam melayani masyarakat dan menghadapi perkembangan dunia bisnis yang semakin ketat persaingannya.[125] Dan untuk peraturan sekarang, sudah ada Undang-Undang No. 38 Tahun 2009 tentang Pos.

3. Visi dan Misi PT. Pos Indonesia

   a. Visi PT. Pos Indonesia

      PT. Pos Indonesia (Persero) adalah penyedia jasa pos bernilai tinggi dengan daya saing global.

      Pada intinya, menurut visi PT Pos tersebut menyatakan bahwa PT. Pos dapat dipercaya oleh masyarakat, aman dan tepat waktu, karena publik atau masyarakat itu sendiri menginginkan jasa kurir yang on time atau tepat waktu. [126]

   b. Misi PT. Pos Indonesia

      1) Mengelola perusahaan sesuai prinsip bisnis yang sehat dengan didukung teknologi tepat guna, sumber daya manusia yang professional, menyediakan layanan komunikasi, logistik, transaksi

[125] Dea Cipta Permatasari, Available at http://brainydee0407.blogspot.com/2011/03/10066948262011-sejarah-pos-indonesia.html Maret. 24, 2011.

[126] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

keuangan dan layanan pos lainnya yang memiliki nilai tambah tinggi bagi kepuasan pelanggan.

2) Mengembangkan usaha yang memiliki daya saing kuat baik di pasar domestik maupun di pasar global.

Pada intinya, berdasarkan misi tersebut, PT. Pos merupakan perusahaan yang bebas dari korupsi. Selain itu juga perusahaan yang tepat guna mengenai sumber daya manusia dan juga penggunaan sarananya. [127]

4. Asas, Tujuan, dan Struktur Organisasi PT. Pos Indonesia

a. Asas PT. Pos Indonesia

Berdasarkan Pasal 2 Undang-Undang nomor 38 Tahun 2009, pos diselenggarakan berdasarkan asas:

1) Kemanfaatan;
2) Keadilan;
3) Kepastian hukum;
4) Persatuan;
5) Kebangsaan;
6) Kesejahteraan;
7) Keamanan dan keselamatan;
8) Kerahasiaan;

[127] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

9) Perlindungan;

10) Kemandirian; dan

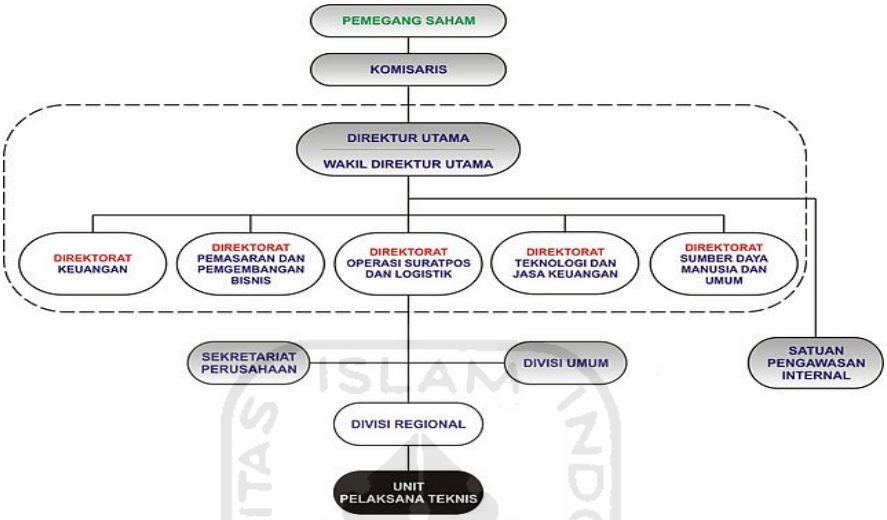
11) Kemitraan.

b. Tujuan PT. Pos Indonesia

Dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang pos, tujuan diselenggaranya pos adalah:

1. Meningkatkan dan memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, mencerdaskan kehidupan bangsa, serta meningkatkan hubungan antarbangsa dan antarnegara;
2. Membuka peluang usaha, memperlancar perekonomian nasional, dan mendukung kegiatan pemerintah;
3. Menjamin kualitas layanan komunikasi tertulis dan surat elektronik, layanan paket, layanan logistik, layanan transaksi keuangan, dan layanan keagenan pos; dan
4. Menjamin terselenggaranya layanan pos yang menjangkau seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

c. Struktur Organisasi PT. Pos Indonesia



Gambar 1.1 Struktur Organisasi PT. Pos

5. Timbulnya Perjanjian Pos

Setelah pos (surat atau paket) diterima oleh pejabat PT. Pos, maka terjadilah perjanjian antara pengirim pos dengan PT. Pos. dari perjanjian ini timbul perikatan, dimana PT. Pos mengikatkan diri untuk mengantarkan pos milik si pengirim, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar ongkosnya. Ongkos pengantaran pos itu disebut tarif pos. Biaya ini dinamakan porto, lebih lengkapnya porto ini adalah biaya yang harus dibayar kepada dinas pos untuk mengangkut surat pos dan paket.[128]

[128] HMN. Purwosutjopto, *op. cit*, hlm. 83.

BAB III

TANGGUNG GUGAT PT. POS YOGYAKARTA DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG

A. Sistem Pengolahan PT. Pos Yogyakarta

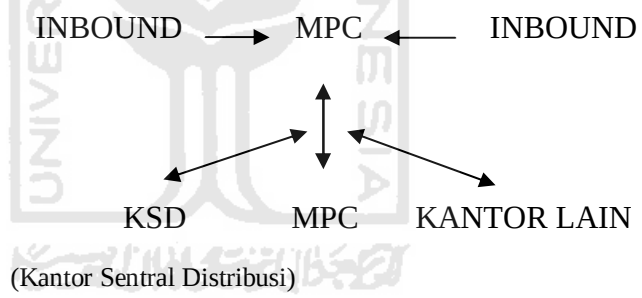
Divisi regional yang terdapat dalam struktur organisasi PT. Pos Indonesia merupakan bagian yang mengatur sistem administrarif kantor pos, biasanya dalam satu provinsi terdapat kantor divisi regional. Setelah bagian devisi regional terdapat bagian UPT atau Unit Pelaksana Teknis yang dibagi menjadi dua bagian yaitu:

1. MPC atau Mail Prosessing Centre

   MPC atau Mail Prosessing Centre adalah bagian dari Unit Pelaksana Teknis yang bersifat non pelayanan. Pola MPC atau Mail Prosessing Centre yaitu pola yang menunjukkan bahwa antar Kantor MPC itu sendiri pengiriman kiriman pos dapat secara langsung. Sedangkan kantor-kantor pos yang menjadi Kantor Inboundnya harus melalui Kantor MPC di lingkup wilayah kerjanya terlebih dahulu apabila akan mengirimkan kiriman pos ke Kantor Inboundnya di daerah lain. MPC dahulu dikenal sebagai SPP atau Sentral Pengolahan Pos (Mail Post Centre), namun sekarang sudah berubah menjadi Mail Prosessing Centre. Di Indonesia Kantor MPC hanya ada di lima Provinsi yaitu DKI Jakarta, Bandung, Yogyakarta, Surabaya dan Makasar.

Kantor Inbound adalah kantor pos yang berada di dalam rayon Kantor MPC yang berada di lingkup wilayah kerjanya. Contoh Kantor Inbound yang serayon dengan MPC Yogyakarta adalah kantor pos Yogyakarta itu sendiri, kantor pos Wates, kantor pos Wonosari, Kantor pos Magelang, kantor pos Temanggung, dan kantor pos Wonosobo.

Jadi MPC hanya sebagai kantor penghubung untuk kiriman-kiriman out going (kiriman yang keluar) dan in coming (kiriman yang datang) dari kantor-kantor inboundnya atau penghubung dari kantor pos asal dengan kantor pos penerima atau tujuan.[129]



Gambar 2.1. Pola MPC (Mail Prosessing Cntre)

2. KPRK atau Kantor Pos Pemeriksa

KPRK merupakan Kantor Pos pemeriksa, biasanya terletak di suatu provinsi atau kabupaten. Contoh KPRK adalah Kantor Pos Besar Yogyakarta. KPRK ada kelas-kelas atau tingkatan-tingkatannya, yaitu dari

[129] Wawancara dengan Bapak Sigit, Proses Standar, Kantor Pos MPC Plemburan Yogyakarta (15 Desember 2011).

tingkatan pertama sampai tingkatan kesepuluh. Tingkatan pertama merupakan kantor pos yang paling baik atau paling tinggi nilai managementnya, sedangkan tingkatan semakin kebawah semakin rendah nilai managementnya. Tidak selalu provinsi menjadi kelas pertama, kembali pada nilai managementnya. Di bawah provinsi ada kantor pos kabupaten, setelah itu dikecamatan yang dinamakan kantor pos cabang. Kantor pos cabang biasanya menduduki kelas kesepuluh. KPRK itu mempunyai kantor pos cabang, loket extension dan pos keliling kota. Loket extension adalah loket pos yang berada di gedung perkantoran yang dinilai potensial.[130]

B. Proses pengiriman PT. Pos Yogyakarta

Kiriman pos itu adalah berupa barang. Barang yang dimaksud disini adalah surat pos dan paket pos.

1. Surat pos adalah berita yang aktuil dan pribadi, dimuat di atas kertas, perkamen atau bahan-bahan lain yang sejenis, bisa bersampul dan tidak bersampul. Sedangkan untuk surat pos, yaitu terdiri dari surat, warkat pos, kartu pos, dokumen, barang cetakan, surat kabar, fonopos, braille dan bungkusan.[131]

[130] Wawancara dengan Bapak Sigit, Proses Standar, Kantor Pos MPC Plemburan Yogyakarta (15 Desember 2011).

[131] R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia Jilid II,* Rajawali Pers, Jakarta, 1981, hlm. 129

2. Paket pos adalah kiriman yang dimaksudkan untuk pengiriman barang-barang.

Kiriman pos harus disertai dengan keterangan pengirim dan keterangan tentang penerima, yaitu nama penerima dan alamat penerima dengan benar. Selain itu, kiriman pos ini juga bersifat sebagai kiriman yang tercatat, artinya kiriman tersebut bersifat register atau terdata tentang barang kiriman, pengirim dan penerima.

Macam-macam produk knowledge yang ditawarkan oleh PT. Pos kepada pengguna jasa adalah sebagai berikut:

1. Surat pos atau warta pos, dibagi menjadi tiga jenis yaitu:
    a. Surat pos standar, yaitu surat dengan perangko atau porto dibayar.
    b. Surat pos kilat khusus, yaitu surat pos yang sampai ke tempat tujuan kira-kira membutuhkan waktu empat hari.
    c. Surat pos express, yaitu surat pos sampai ke tempat tujuan kira-kira membutuhkan waktu satu hari.
2. Paket pos, dibagi menjadi dua jenis yaitu:
    a. Paket pos biasa, yaitu paket pos yang sampai ke tempat tujuan tergantung situasi dan keadaan selama dalam perjalan (bersifat fleksibel).

b. Paket pos kilat khusus, yaitu paket pos yang sampai ke tempat tujuan kira-kira membutuhkan watu paling lama empat hari.

3. Pengiriman uang atau wesel, yaitu dibagi menjadi tiga jenis:
    a. Wesel prima, yaitu wesel pos yang sampai ke tempat tujuan atau penerima kira-kira membutuhkan waktu satu sampai dua hari.
    b. Wesel instan, yaitu wesel pos yang sampai ke tempat tujuan kira-kira membutuhkan waktu dengan ukuran menit bahkan dengan ukuran detik wesel tersebut sudah sampai ke tempat tujuan atau penerima.
    c. Western union.
4. SOPP, yaitu Sistem Online Payment Point Pos yang melayani beberapa pembayaran sebagai berikut:
    a. Pembayaran angsuran sepeda motor dan elektronik Adira Finance
    b. Layanan Bank Muamalat Indonesia
    c. Pembayaran kartu kredit
    d. Pembayaran telefon dan handphone
    e. Pembayaran asuransi

5. Pengiriman ke luar negeri[132]

Menurut peraturan direksi PT. Pos, barang yang beratnya dibawah dua kilogram termasuk kategori surat. Namun untuk barang yang beratnya diatas dua kilogram termasuk paket pos.

Menurut Abdulkadir Muhammad, barang yang dijadikan sebagai muatan barang harus yang sah menurut undang-undang. Barang-barang tersebut terdiri dari berbagai jenis atau kategori, yaitu:

1. "Menurut keperluan atau kegunaannya:
    a. Barang sandang, misalnya tekstil, sarung, baju;
    b. Barang pangan, misalnya beras, gula, buah-buahan;
    c. Barang perlengkapan rumah tangga, misalnya mebeler;
    d. Barang perlengkapan pendidikan, misalnya buku, lab;
    e. Barang cair, misalnya minyak, gas alam;
    f. Barang industri, misalnya zat kimia, carbide, semen, besi;
    g. Hewan, misalnya sapi potong, sapi ternak, ikan hias.
2. Menurut fisiknya, muatan barang dibagi menjadi enam golongan, yaitu:
    a. Muatan barang biasa, misalnya tekstil, kelontong;
    b. Muatan barang berbahaya, misalnya carbide, bahan racun;
    c. Muatan barang cair, misalnya minyak tanah, minyak sawit;
    d. Muatan barang berharga, misalnya komputer, emas;
    e. Muatan barang khusus, misalnya ikan dingin, tembakau;
    f. Muatan barang curah, misalnya kacang, minyak mentah.
3. Menurut sifat alamiahnya, muatan barang digolongkan menjadi:
    a. Muatan barang padat, misalnya besi, kayu balok;
    b. Muatan barang cair, misalnya minyak;
    c. Muatan barang gas, misalnya LNG.
4. Menurut cara penjagaan dan pengurusan (custody and handling), muatan barang digolongkan menjadi tiga golongan:
    a. Muatan barang berbahaya (dangerous cargo) yang sifatnya mudah terbakar, mudah meledak, mengandung racun;

[132] Wawancara dengan Ibu Is Harimurni, Proses Standar, Kantor Pos MPC Plemburan Yogyakarta (15 Desember 2011).

b. Muatan barang dingin atau beku (refrigerated cargo) yang perlu diangkut dengan menggunakan ruangan pendingin, seperti daging/ikan segar, buah-buahan segar, sayur-sayuran, obat-obatan;
c. Muatan barang panjang/berat melebihi ukuran tertentu (long length cargo and heavy lift cargo), panjang tiap potongan (peti, colli) melebihi batas waktu tertentu, atau berat per-potong (peti, colli) melebihi batas tertentu, yang umumnya ditetapkan 2 metrik ton".[133]

5. "Menurut jenis muatan barang, maka ada tiga jenisnya yaitu:
   a. General cargo, yaitu berbagai jenis barang, dibungkus dalam bentuk unti-unit kecil (peti, colli);
   b. Bulk cargo, yaitu satu macam barang, tidak dibungkus, dimuat dalam jumlah besar, dengan cara mencurahkannya ke dalam kapal atau mobil tanki, misalnya pengapalan 500.000 barel minyak mentah, pengangkutan dengan mobil tanki 5000 liter premium;
   c. Homogenous cargo, yaitu satu macam barang, dibungkus, dimuat dalam jumlah besar, misalnya pengapalan 5000 zak semen".[134]

PT. Pos mempunyai beberapa macam kendaraan atau angkutan untuk menjalankan pengiriman pos kepada atau dari kantor pos cabang, KPRK, dan kemudian ke MPC. Jenis kendaraan itu ialah:

1. Angkutan jenis primer, yaitu angkutan yang mengangkut surat dan pos paket dari satu MPC ke MPC lainnya. Misalnya pengangkutan dari Bandung menuju Yogyakarta, kemudian Semarang dan terakhir di Semarang.
2. Angkutan jenis sekunder, yaitu angkutan dari MPC untuk menjemput surat dan paket pos yang berada di KPRK, kemudian

[133] Abdulkadir Muhammad, *Hukum pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, op. cit,* hlm. 61.
[134] Abdulkadir Muhammad, *Hukum pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, op. cit,* hlm. 62.

dari KPRK dibawa kembali ke MPC. Misalnya kendaraan dari MPC Yogyakarta menjemput atau mengambil surat dan paket pos di Kantor Pos Besar Yogyakarta kemudian di bawa kembali menuju MPC Yogyakarta.

3. Angkutan jenis tersier, yaitu angkutan dari KPRK untuk menjemput surat dan paket pos yang berada di kantor pos cabang (KPC), kemudian dari kantor pos cabang dibawa kembali menuju KPRK. Misalnya dari Kantor Pos besar Yogyakarta menjemput atau mengambil surat dan paket pos di kantor pos cabang Sleman kemudian dibawa kembali menuju Kantor Pos Besar Yogyakarta".[135]

Di dalam proses pengiriman pos terdapat beberapa tahap yaitu collecting, prosessing, transporting, dan delivery.

1. Tahap Collecting

Tahap collecting yaitu pada saat di loket pengiriman. Tahap ini biasanya ada di KPRK dan juga KPC. Dari KPC untuk masuk ke KPRK menggunakan angkutan jenis tersier. Inilah proses collecting di KPC. Di Yogyakarta ada 6 unit angkutan tersier yang melayani 44 Kantor Pos Cabang, 3 unit kendaraan untuk pengangkutan luar kota Yogyakarta dan 3

[135] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

unit kendaraan untuk wilayah dalam kota Yogyakarta. Angkutan tersier ini bekerja setiap hari dan terakhir masuk di KPRK jam 17.00 (jam lima sore), tapi masuknya angkutan tersier ke KPRK ini terkadang tidak mesti bersamaan.

Dalam tahap ini, barang kiriman yang akan dikirim oleh pengirim, terlebih dahulu diperiksa oleh pejabat pos dan pengirim harus memberitahukan secara jujur tentang barang apa yang dikirimnya. Dimana pengirim harus membuktikan harga yang sebenarnya dari barang yang akan dikirim, misal dengan cara membuktikan kwitansi dari barang tersebut. Namun, apabila pengirim tidak dapat membuktikan harga dari barang yang akan dikirim, maka akan terjadi negosiasi antara pengirim dengan pejabat pos tentang harga barang yang akan dikirim. Setelah mendapatkan kesepakatan harga barang yang akan dikirim, pejabat pos langsung dapat menentukan HTNB (Harga Nilai Tanngungan Barang).

Menurut Pasal 29 ayat (1) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 bahwa "Penyelenggara Pos berhak mendapatkan informasi yang benar dari pengguna layanan pos tentang kiriman yang dinyatakan pada dokumen pengiriman."

Pasal 29 ayat (2) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 bahwa "Penyelenggara Pos berhak membuka dan/atau memeriksa kiriman di

hadapan pengguna layanan pos untuk mencocokkan kebenaran informasi kiriman sebagaimana dimaksud ayat (1).”

2. Tahap Prosessing

Setelah melalui tahap collecting, lalu memasuki tahap prosessing. Tahap Prosessing yaitu dimana diadakan sortir setiap item dari surat dan paket pos yang masuk ke KPRK. Tahap ini dilakukan di bagian BISKOM atau Bisnis Komunikasi untuk disortir ke tiap-tiap kota tujuan. Prosessing untuk surat pos (pengiriman kilat khusus) di wilayah Yogyakarta dilakukan di Kantor Pos Besar Yogyakarta, sedangkan untuk prosessing paket pos dilakukan di kantor pos jalan Suryotomo Yogyakarta.

Setelah dilakukan Prosessing item di KPRK, kemudian surat dan paket pos tersebut dijemput kendaraan dari MPC dan di bawa kembali ke MPC. Kendaraan yang mengangkut kiriman termasuk angkutan sekunder. Sesampainya di Kantor MPC Yogyakarta, ada pula yang namanya Prosessing kantong, yaitu kiriman tiap-tiap kota tujuan dimasukkan ke dalam masing-masing kantong kota tujuan pula.

3. Tahap Transporting

Setelah dilakukan Prosessing kantong di MPC Yogyakarta, barulah dikirim ke masing-masing kota tujuan. Untuk mengirimkan atau mengangkut surat dan paket pos dari satu tempat atau tempat lain

membutuhkan moda atau alat transportasi. Dalam hal transportasi, PT. Pos Yogyakarta sejauh ini mengadakan perjanjian dengan perusahaan transportasi dan juga menggunakan kendaraan dinas PT. Pos itu sendiri.

Dalam hal mengadakan perjanjian dengan perusahaan transportasi lain, PT. Pos menggunakan sistem kontrak dengan perusahaan lain. Perusahaan-perusahaan lain yaitu:

a. Perusahaan yang bergerak di transportasi darat, yaitu Damri, PJKA, dan perusahaan lainya.
b. Perusahaan yang bergerak di transportasi laut, yaitu Pelni.
c. Perusahaan yang bergerak di transportasi udara, yaitu semua maskapai penerbangan di Indonesia.

Perjanjian yang dilakukan oleh PT. Pos dengan perusahaan transportasi menimbulkan adanya kesepakatan antara kedua belah pihak. Kesepakatan tersebut mengenai hal keperawatan kendaraan yang dikontrak PT. Pos dan mengenai sopir yang mengangkut kendaraan tersebut.

Sedangkan untuk kendaraan dinas yang bersifat kepemilikan PT. Pos yaitu meliputi sepeda motor dan mobil.

4. Tahap Delivery

Tahap delivery ini adalah tahap dimana surat dan paket pos telah sampai di kota tujuan. Surat dan paket pos yang datang biasanya dinamakan in coming. Sampainya surat dan paket pos ini langsung dibawa ke MPC kota tujuan, masih dengan angkutan jenis primer. Di MPC, kiriman surat dan paket pos yang yang datang itu lalu diserahkan kepada bagian antaran. MPC Yogyakarta mempunyai lima puluh pengantar. Setelah itu barulah disortir untuk ke beberapa wilayah. Kemudian barulah diantarkan ke alamat yang dituju dengan menggunakan kendaraan jenis sekunder. Tetapi bisa juga kalau pada saat awal pengiriman, pengirim menyatakan bahwa kiriman surat atau paket pos akan di ambil sendiri oleh pihak penerima di Kantor MPC kota tujuan. Jadi pihak PT. Pos tidak perlu lagi mengantarkan kiriman ke alamat tujuan. [136]

Setiap orang dapat meminta supaya kiriman-kiriman untuknya atau pemberitahuan-pemberitahuan tentang datangnya kiriman-kiriman untuk:

1. Tidak diantar, tetapi ditahan untuk diambil olehnya di kantor pos;
2. Disampaikan kepada pelbagai alamat;
3. Disampaikan kepada alamat lain dari pada yang dimuat pada kiriman itu.

[136] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

Namun, dalam prinsip bekerjanya PT. Pos itu sendiri mempunyai istilah *end to end* yaitu menyatakan bahwa pengirim harus bisa mengirim surat atau paket pos itu langsung pada tangan si penerima. Jadi PT. Pos harus menyerahkan atau menyampaikan barang kiriman tersebut kepada si alamat atau si penerima.[137]

Namun pada saat barang itu tidak bisa diantar dengan sebab alamat penerima tidak jelas dan keberadaan penerima tidak pada alamat yang tertera pada resi pengiriman, maka barang kiriman ditahan sementara di kantor pos. PT. Pos mempunyai tempat tersendiri untuk barang yang ditahan sementara, yaitu tempat khusus yang disebut Post Restante. Kemudian PT. Pos menghubungi penerima kalau barangnya harus diambil di kantor pos. Bisa juga pengirim sudah lebih dulu menghubungi penerima kalau barangnya kirimannya tersebut harus diambil di kantor pos.

Ketika penerima mengambil barang kiriman di kantor pos, penerima harus dapat membuktikan bahwa dialah penerima sesungguhnya, yaitu dengan cara mengetahui kode dari resi yang sudah diberitahu oleh pengirim. Dengan begitu, penerima dapat

[137] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

mengambil barang kiriman dari pengirim yang merupakan hak dari si penerima itu sendiri.

Namun, ketika barang itu sudah melampaui 14 hari berada di kantor pos, dan pihak penerima tidak menanyakannya, maka pihak PT. Pos akan mengembalikan barang kiriman tersebut kepada pihak pengirim.

C. Tanggung Gugat PT. Pos Yogyakarta dalam Pengangkutan Barang

PT. Pos bukanlah sebuah perusahaan ekspeditur, akan tetapi berkedudukan sebagai pengangkut. Seperti yang telah diketahui, bahwa ekspeditur hanya berkedudukan sebagai perantara antara pengirim dengan pengangkut. Jadi di sini, ekspeditur hanya bertugas untuk mencarikan pengangkut yang baik bagi pengirim yang akan mengirimkan barangnya. Apabila terjadi kerusakan, kehilangan dan keterlambatan pada barang kiriman, pengirim tidak bisa menuntut ekspeditur begitu saja untuk ganti rugi atas barang tersebut. Untuk permasalahan ganti rugi, pengirim berhubungan langsung dengan pengangkut yang berkaitan dengan pengiriman barang tersebut.

PT Pos merupakan pengangkut, karena dalam hal ini pengirim tidak berhubungan langsung dengan pihak penyedia transportasinya. Sehingga dapat dikatakan bahwa PT. Pos sendirilah yang menyelenggarakan

pengangkutan. Namun dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut, PT. Pos bekerja sama dengan penyedia angkutan darat, laut dan udara. PT. Pos di sini bertanggung jawab atas perusahaan-perusahaan transportasi yang dibawahinya. Sehingga untuk permasalahan ganti rugi yang terjadi pada barang kiriman yang mengalami kerusakan, kehilangan, maupun keterlambatan, PT. Pos wajib memberikan ganti rugi kepada pengirim atas kelalaian yang terjadi.

Bila surat atau paket sudah diterima pejabat PT. Pos, maka tanggung jawab selanjutnya mengenai surat atau paket itu ada di pundak PT. Pos. ketentuan Pasal 27 ayat (1) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang pos menyebutkan bahwa:

"Hak milik atas kiriman tetap merupakan hak milik pengguna layanan pos selama belum diserahkan kepada penerima."

Namun, dalam perjalanannya kiriman surat atau paket pos tersebut dapat terjadi ketidaksesuaian yang disebabkan dari pihak PT. Pos. Adapun batas luas tanggung jawab PT. Pos tersebut meliputi:

1. Barang kiriman rusak, terdiri dari:
    a. Rusak sebagian
    b. Rusak seluruhnya
2. Barang kiriman hilang

3. mengenai masalah keterlambatan

1. Barang kiriman yang mengalami kerusakan

Proses perjalanan surat dan paket pos terkadang tidak semulus yang dibayangkan. Bisa saja terjadi hal yang tidak diinginkan bagi pihak pengirim maupun pihak PT. Pos itu sendiri. Kerusakan adalah salah satunya.

Kerusakan dalam PT. Pos berarti adalah mengubah fungsi atau membuat tidak berfungsinya dari surat atau paket pos. Kerusakan bisa terjadi pada barang secara sebagian maupun secara keseluruhan. [138]

a. Rusak sebagian pada surat atau paket pos

Keadaan yang rusak sebagian dapat dikatakan barang itu rusak, tapi tidak secara keseluruhan dari bagian barang kiriman dan masih bisa digunakan dengan sebagaimana mestinya. Misal kiriman sepeda motor, sesampainya di kota tujuan spion motor tersebut patah, atau ada bagian motor tersebut yang rusak. Misal dalam kiriman handphone, kemudian dalam perjalanan pengirimannya keypad atau cashing dari handphone itu rusak atau patah. Selain itu dalam pengiriman kursi, dimana ada bagian kursi yang patah tetapi tidak parah. [139]

[138] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

[139] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

Contoh-contoh tersebut termasuk dalam kiriman dalam keadaan rusak sebagian karena telah terjadi kerusakan pada barang tersebut tidak secara keseluruhan dan tidak menghilangkan fungsi dari barang kiriman tersebut.

Atas keadaan tersebut, pihak PT. Pos harus bertanggung jawab dan adanya ganti rugi kepada pihak pengguna jasa sesuai dengan kerusakan yang terjadi.

b. Rusak seluruhnya pada surat atau paket pos

Rusak seluruhnya berarti surat atau paket pos itu telah rusak secara keseluruhan dan tidak dapat berfungsi lagi sehingga tidak bisa digunakan kembali atau bisa dikatakan dalam keadaan hancur. Untuk kiriman surat atau paket pos yang mengalami kerusakan secara keseluruhan dianggap barang itu hilang, karena kalaupun rusak, namun tidak akan bisa digunakan lagi sehingga barang itu disamakan dengan hilang. Misal: pada kiriman asbak, ketika asbak itu pecah, dan kondisinya sampai hancur sehingga tidak dapat digunakan lagi sebagaimana mestinya maka dapat dikatakan rusak secara keseluruhan. Atas keadaan tersebut, PT. Pos harus bertanggung jawab.[140]

[140] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

2. Kehilangan pada surat atau paket pos

Kehilangan disini yang dimaksud adalah dimana surat atau paket pos yang sudah ditelusuri keberadaannya dari keberangkatan sampai tujuan tidak diketemukan. Dalam beberapa waktu tertentu PT. Pos menelusuri surat atau paket pos tersebut, jika sudah ditelusuri lama berdasarkan situasi dan kondisi kiriman surat dan paket pos itu barulah dapat dinyatakan hilang. Misal ada pengiriman baju, dimana dalam proses pengiriman paket baju tersebut lenyap atau hilang, dan setelah ditelusuri tidak ada. Kondisi tersebut mengharuskan PT. Pos bertanggung jawab atas kejadian tersebut. [141]

3. Keterlambatan pada surat atau paket pos

Keterlambatan yang dimaksud adalah kiriman pos itu sampai pada penerima, akan tetapi melampaui waktu yang telah ditentukan atau waktu yang sudah dijanjikan. Dalam masalah keterlambatan ini, PT. Pos tidak dapat memberikan ganti kerugian, karena kiriman tetap sampai pada penerima atau si alamat hanya waktunya saja yang lebih lama, namun barang kiriman tidak mengalami keursakan. PT. Pos selalu bergantung pada pihak angkutan, termasuk masalah keterlambatan. Keterlambatan ini semata-mata disebabkan

[141] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

oleh pihak angkutan dan PT. Pos tidak dapat menuntut ganti kerugian kepada pihak angkutan atas keterlambatan yang terjadi.[142]

Misal, ada kiriman pos dengan kiriman kilat khusus. Kiriman kilat khusus ini melalui PT. Pos akan sampai pada si penerima atau si alamat dalam waktu empat hari sejak pengiriman. Waktu empat hari yang dijanjikan PT. Pos kepada pengguna jasa tersebut dengan catatan untuk angkutan normal. Pada kenyataannya, kiriman sampai pada si penerima melebihi dari empat hari atau sampai pada si penerima pada hari kelima. Hal tersebut sudah dapat dikatakan keterlambatan.

Dalam masalah keterlambatan ini harus dilihat dulu rentang waktu keterlambatannya. Apabila keterlambatannya sudah terlampau jauh dari batas waktu pengiriman yang sudah ditentukan oleh PT. Pos, PT. Pos bisa saja mengeluarkan kebijakan. Dalam prakteknya, pernah terjadi keterlambatan sampai pada waktu dua minggu, dengan begitu PT. Pos harus menegeluarkan kebijakan.[143]

Kasus keterlambatan pada PT. Pos Yogyakarta sangat jarang sekali terjadi atau bersifat kasuistik. Bisa dikatakan bahwa persentase keterlambatan pada PT. Pos sangat kecil sekali. PT. Pos berusaha memenuhi standar waktu

[142] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

[143] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

yang dijanjikan sehingga pengiriman tidak ada yang terlambat. Atas prinsip PT. Pos ini, maka dalam resi pengiriman tidak dicantumkan masalah keterlambatan, karena PT. Pos mengusahakan standar waktu yang sudah dijanjikan. [144]

Ketentuan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos Pasal 28 menyebutkan bahwa "Pengguna layanan pos berhak mendapatkan ganti rugi apabila terjadi:

1. Kehilangan kiriman;
2. Kerusakan isi paket;
3. Keterlambatan kiriman;
4. Ketidaksesuaian antara barang yang dikirim dan yang diterima."

Dari ketentuan tersebut, menyebutkan bahwa kelalaian keterlambatan mendapatkan ganti rugi. Namun, pada kenyataannya PT. Pos tidak memberikan ganti rugi terhadap keterlambatan kiriman. Karena PT. Pos mempunyai motto dan beranggapan bahwa kiriman dengan melalui PT. Pos tidak akan terlambat.

Mengenai masalah keterlambatan, PT Pos selalu bergantung pada pihak pengangkut dan pihak PT. Pos tidak mendapat ganti rugi dari pihak pengangkut bila terjadi keterlambatan. Selain itu, keterlambatan yang terjadi tidak membuat barang

[144] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

kiriman hilang atau rusak, hanya saja barang sampai ke tangan penerima setelah melewati batas waktu yang dijanjikan oleh PT. Pos.[145]

Resi pengiriman pos mecantumkan beberapa ketentuan dan syarat-syarat pengiriman. Salah satu isi dari ketentuan dan syarat-syarat pengiriman adalah PT. Pos tidak bertanggung jawab dan tidak memberikan ganti rugi atas kiriman yang diakibatkan oleh hal-hal sebagai berikut:

1. Kerugian atau kerusakan yang disebabkan unsur kesengajaan oleh pengirim

   Kerugian atau kerusakan yang disengaja oleh pengirim misalnya pembungkus atau kemasan dari barang yang akan dikirim rentan rusak, sehingga dalam perjalanannya barang kiriman tersebut rusak. Selain itu bisa juga dalam hal penulisan nama dan alamat penerima yang kurang jelas.

   Menurut Pasal 31 ayat (4) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009, ganti rugi tidak ditanggung oleh Penyelenggara Pos apabila:

   a. Kerusakan terjadi karena sifat atau keadaan barang yang dikirim; atau
   b. Kerusakan terjadi karena kesalahan atau kelalaian pengguna layanan pos.

[145] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

2. Isi kiriman yang tidak sesuai dengan pernyataan tertulis di halaman resi pengiriman, yaitu
    a. Barang yang karena sifatnya dapat merusakan/mengotorkan kiriman lain dan atau membahayakan orang/pegawai pos.
    b. Barang-banrang yang mudah meledak, mudah menyala/dapat terbakar sendiri.
    c. Binatang hidup dan tumbuh-tumbuhan/buah-buahan (kecuali telah memenuhi ketentuan yang berlaku misalnya karantina).
    d. Barang-barang yang menyinggung kesusilaan.

       Contoh: majalah yang bersifat porno
    e. Narkotika, candu, morphine, kokain, ganja, ekstesi dan psikotropika lainnya yang dilarang Pemerintah.
    f. Barang cetakan/rekaman yang isinya dapat mengganggu stabilitas Nasional

       Contoh: surat yang berisi hasutan atau provokasi.
3. Semua risiko teknis yang terjadi selama dalam pengangkutan, yang menyebabkan barang yang dikirim tidak berfungsi atau berubah fungsinya baik yang menyangkut mesin atau sejenisnya maupun barang elektronik seperti halnya: handphone, kamera, radio/tape, dan lain-lain yang sejenisnya.
4. Kerugian atau kerusakan sebagai akibat oksidasi, kontaminasi polusi dan reaksi nuklir

5. Kerugian atau kerusakan sebagai akibat force majeure seperti bencana alam, perang, huru-hara, aksi melawan pemerintah, pemberontakan, perebutan kekuasaan atau penyitaan oleh penguasa setempat.

   Menurut Pasal 31 ayat (2) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos yang menyebutkan bahwa: "Tuntutan ganti rugi sebagaimana dimaksud pada Pasal 31 ayat (1) tidak berlaku jika kehilangan atau kerusakan terjadi karena bencana alam, keadaan darurat, atau hal lain di luar kemampuan manusia."
6. Kerugian yang tidak langsung atau untuk keuntungan yang tidak jadi diperoleh, yang disebabkan oleh kekeliruan dalam penyelenggaraan pos.

Pada kelalaian PT. Pos tersebut diatas, maka dapat dinyatakan PT. Pos akan bertanggung jawab atas kelalaian yang terjadi, seperti dinyatakan pada ketentuan Pasal 1236 Kitab Undang-Undang Perdata, yang menyatakan bahwa:

"Si berutang adalah wajib memberikan ganti biaya, rugi dan bunga kepada si berpiutang, apabila ia telah membawa dirinya dalam keadaan tak mampu untuk menyerahkan kebendaannya, atau telah tidak merawat sepatutnya guna menyelamatkannya."

Menurut pasal 1236 KUHP tersebut menunjukkan bahwa kewajiban untuk mengganti biaya, rugi dan bunga baru ada, kalau debitur mempunyai kesalahan; debitur mempunyai kesalahan sehingga ia (berada dalam keadaan) tidak mampu lagi

memenuhi kewajiban penyerahannya atau sehingga benda prestasinya tidak dapat terhindar dari kerugian. Intinya dalam Pasal ini diisyaratkan adanya unsur salah (schuld dalam arti luas). Kesalahan disini adalah kesalahan yang menimbulkan kerugian.

Dalam hal ini PT. Pos Yogyakarta telah mempunyai kesesuaian tentang peraturan perundang-undangan yang berlaku, yaitu berdasarkan Undang-undang No. 38 Tahun 2009 tentang hal yang terkait masalah barang kiriman yang mengalami kerusakan sebagian maupun keseluruhan dan masalah barang kiriman yang hilang. Namun, PT. Pos Yogyakarta belum sepenuhnya melaksanakan peraturan perundang-undagan yang berlaku, yakni tentang masalah yang menyangkut keterlambatan barang kiriman. Dimana, keterlambatan barang kiriman tersebut dapat disebabkan oleh faktor alat transportasi. Dimana PT. Pos Yogyakarta dalam hal transportasi bekerja sama dengan perusahaan transportasi darat, laut dan udara. Sehingga PT. Pos tidak dapat memastikan sampainya barang kiriman di tempat tujuan dengan tepat waktu. Dalam hal ini, berarti PT. Pos tidak bertanggung jawab atas keterlambatan pengiriman barang.

D. Penyelesaian terhadap terjadinya kerugian akibat tindakan dari PT. Pos Yogyakarta dalam perjanjian pengangkutan barang.

Penyelesaian masalah atas persoalan kerusakan dan kehilangan barang kiriman yang berupa surat atau paket pos yaitu dengan adanya sistem ganti

rugi dari PT. Pos kepada pengguna jasa atau pengirim. Sesusai dengan Pasal 31 ayat (1) yang menyebutkan bahwa: "Penyelenggaraan Pos wajib memberikan ganti rugi atas kerugian yang dialami oleh pengguna layanan pos akibat kelalaian dan/atau kesalahan Penyelenggaraan Pos."

Selain memberikan ganti rugi, bisa juga PT. Pos menggunakan atau mengeluarkan kebijaksanaannya, semata-mata untuk memuaskan pengguna jasa walaupun kebijaksanaannya itu bersifat penyimpangan dari aturan yang ada. Dalam hal untuk mengeluarkan besarnya ganti rugi, PT. Pos mempunyai peraturan direksi. Peraturan direksi PT. Pos tersebut menentukan besarnya setiap ganti rugi yang terjadi. PT. Pos akan mengeluarkan biaya ganti rugi dengan batas maksimal sebesar dua juta rupiah.

Untuk sistem ganti rugi yang digunakan PT. Pos adalah dengan cara dimana pada awal pengiriman, PT. Pos menanyakan isi surat atau paket yang akan dikirimkan. Dalam tahap ini, pengirim harus mengatakan secara jujur kepada pejabat PT. Pos tentang barang jenis apa dan berapa nilai barang atau harga barang yang akan dikirim. Setelah mendapatkan harga barang yang sesungguhnya, PT. Pos dapat menentukan HTNB atau Harga Tanggungan Nilai Barang. Untuk jenis-jenis barang yang telah dilarang oleh PT. Pos, PT. Pos tidak dapat menjalankan pengiriman tersebut.[146]

[146] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

Terkadang, pengirim melakukan kecurangan yaitu mengirimkan jenis-jenis barang yang sudah dilarang oleh PT. Pos. Apabila pengirim telah melakukan kecurangan atau penipuan tersebut, maka PT. Pos tidak dapat mengganti kerugian atas kerusakan, kehilangan maupun keterlambatan pada barang tersebut karena pada awal pengiriman pengirim sudah melanggar ketentuan dan syarat pengiriman melalui PT. Pos.

Setelah ditanyakan isi dari surat atau paket tersebut, PT. Pos menawarkan biaya premi kepada pengirim. Premi yang dimaksud dalam PT. Pos adalah harga tanggungan nilai barang atau sebagai biaya jaminan keselamatan barang. Pengirim mempunyai hak untuk membayar atau tidak biaya premi tersebut. Tentunya ada penanganan ganti kerugian yang berbeda antara pengirim yang membayar atau menggunakan premi dengan yang tidak membayar premi.[147]

Jika pengirim sepakat untuk menggunakan atau membayar biaya premi, maka dipungutlah biaya premi tersebut kepada pengirim. PT. Pos mempunyai rumusan tentang nilai premi yang harus dipungut kepada pengirim yaitu sebesar 0,024 % dari harga barang atau nilai barang yang

[147] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

dikirimkan. Alasan inilah mengapa pengirim harus mengatakan secara jujur tentang harga barang yang dikirimnya. [148]

Dalam pengiriman surat, untuk menentukan harga atau nilai surat itu dilihat dari biaya untuk membuat surat itu atau dikonvesikan kepengurusan dokumennya. Ketentuan rumus premi tersebut berdasarkan kesepakatan dari pusat PT. Pos. Jadi pengirim harus membayar ongkos kirim ditambah biaya premi, sedangkan untuk pengirim yang tidak menggunakan premi hanya membayar ongkos kirimnya saja dan pengirim tidak akan dapat menuntut ganti kerugian kepada PT. Pos jika barang itu rusak, hilang ataupun terlambat. Untuk besarnya ongkos kirim yang melalui pos berdasarkan berat barang dan tujuannya.[149]

Biaya premi yang dipungut dari sebuah surat haruslah berasal dari jenis surat yang berharga seperti ijasah, STNK (Surat Tanda kendaraan Bermotor), BPKB, akta kelahiran, atau akta nikah (bukuh nikah) dan lain sebagainya. Pada awal pengiriman, pejabat PT. Pos menanyakan kepada pengirim tentang dibutuhkan biaya berapa untuk membuat surat berharga tersebut atau bisa dikatakan bahwa surat berharga tersebut dikonvensikan kepengurusan dokumennya. Setelah surat berharga tersebut dikonvensikan kepengurusan dokumennya maka munculah harga atau nilai surat tersebut.

[148] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

[149] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

Untuk kiriman surat yang menggunakan biaya premi, maka PT. Pos hanya akan memberikan ganti rugi paling banyak Rp. 2.000.000,-, (dua juta rupiah) walaupun kepengurusan surat berharga tersebut melebihi Rp. 2.000.000,-. [150]

Sedangkan untuk surat biasa atau bukan berharga, PT. Pos tidak dapat memberikan ganti rugi, karena surat tersebut tidak dapat dinilai dengan uang atau dikonvensikan kepengurusan dokumennya.[151]

Rumus premi dapat disimpulkan sebagai berikut:

Premi = 0,024%× harga barang

Secara keseluruhan, pengguna jasa wajib membayar dengan rumus sebagai berikut:

Jumlah pembayaran: (0,024% × harga barang) + biaya kirim

Misal dalam kasus pengiriman baju yang seharga Rp. 500.000,-. Pada awal pengiriman, pengirim setuju untuk membayar biaya premi dan dikenai ongkos kirim sebesar Rp. 15.000,-. Pemungutan biaya premi dilakukan dengan penghitungan sebagai berikut:

Rumus premi: 0,024% × harga atau nilai barang

[150] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

[151] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

$$\frac{0{,}024}{100} \times \text{Rp. } 500.000 = \text{Rp. } 120,-$$

Ongkos kirim + premi = Rp. 15.000,- + Rp. 120,- = Rp. 15. 120,-

Jadi, pengirim harus membayar biaya pengiriman secara keseluruhan sebesar Rp. 15. 120,-.

Penanganan ganti rugi yang terjadi dalam pengangkutan barang di kantor Pos Yogyakarta tentunya berbeda-beda untuk setiap kelalaian yang terjadi.

1. Ganti rugi untuk barang yang mengalami kerusakan
   a. Ganti rugi untuk barang yang mengalami kerusakan sebagian

      Ganti rugi untuk barang yang mengalami kerusakan sebagian selalu diteliti dahulu keadaan barangnya seperti apa oleh pihak PT. Pos. Setelah diteliti keadaan barang, kemudian barang diperiksa apakah kerusakannya itu membuat fungsi barang itu hilang atau tidak. Kalau kerusakan itu tidak membuat fungsi barang itu hilang, maka PT. Pos hanya memperbaiki bagian dari barang yang rusak saja. PT. Pos hanya memperbaiki bagian dari barang yang rusak jika pada awal pengiriman, pengirim menggunakan atau membayar biaya premi. Jika pengirim tidak menggunakan premi, maka barang tidak dapat diperbaiki.

Contoh pada pengiriman kursi yang dalam perjalannya terjadi kerusakan, yaitu ada bagian kayu atau besi yang patah, tetapi tidak membuat kursi itu menghilangkan fungsinya atau tetap bisa sebagaimana mestinya. PT. Pos untuk keadaan seperti ini hanya memberikan ganti kerugian berupa perbaikan atau memperbaiki bagian kursi yang patah itu saja. [152]

Contoh lain yaitu, pada pengiriman handphone yang dalam perjalanannya terjadi kerusakan, yaitu bagian keypad ada yang rusak, tetapi tidak membuat handphone itu tidak bisa digunakan. Dengan begitu, PT. Pos hanya memperbaiki keypad dari handphone itu saja.[153]

Untuk pengiriman surat, misalnya isi surat itu ijasah dan dalam perjalanannya mengalami kerusakan dan mengakibatkan ijasah itu kotor, maka PT. Pos tidak dapat memberi ganti ganti kerugian, karena walaupun ijasah itu kotor, namun tetap bisa digunakan dengan sebagaimana mestinya sesuai dengan fungsinya.[154]

Pada intinya, untuk barang yang rusak sebagian, PT. Pos mengganti kerugian hanya berupa perbaikan atau memberikan

[152] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).
[153] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).
[154] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

perbaikan pada bagian dari barang itu yang mengalami rusak sebagian. Namun, untuk surat, PT. Pos tidak dapat memberikan ganti rugi karena dianggap surat itu masih dapat digunakan sekalipun surat itu pada awal menggunakan premi.

b. Ganti rugi untuk barang yang mengalami rusak keseluruhan

Barang yang mengalami rusak secara keseluruhan dianggap barang itu seperti hilang karena sudah tidak berfungsi lagi dengan sebagaimana mestinya. Dengan begitu, PT. Pos wajib mengganti kerugian atas barang tersebut sama halnya kalau barang itu hilang. Ganti kerugian ini juga berdasarkan atas premi yang dipungut dari harga barang.

Contohnya dalam pengiriman asbak, dalam perjalanannya asbak tersebut pecah sehingga asbak itu tidak dapat digunakan kembali. PT. Pos harus menangung kerugian yang terjadi, yaitu dengan membayar seharga asbak yang pecah tersebut, dengan catatan kalau pada awal pengiriman, pengirim menggunakan atau membayar premi.[155]

2. Ganti rugi untuk barang yang hilang

[155] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

Barang dinyatakan hilang ketika barang itu sudah ditelusuri dan melampaui batas waktu yang sudah dijanjikan akan tetapi tidak juga pernah sampai ke kantor tujuan.

Ketika pihak pengguna jasa atau pengirim menanyakan hal tersebut atau complain kepada pihak PT. Pos, maka kantor kirim akan menghubungi kantor pos tujuan untuk menanyakan keadaan barang melalui pengecekan resi pengiriman barang yang disertai dengan surat pengantarnya. Setelah kantor tujuan menyatakan bahwa tidak menerima kiriman tersebut atau kiriman tersebut tidak ada di kantor tujuan, maka kantor tujuan membuat keterangan dan memberitahukan kepada kantor kirim bahwa barang kiriman hilang. Kemudian, kantor kirim mengeluarkan ganti kerugiannya. Atas keterangan tersebut, maka barang kiriman dapat dinyatakan hilang. Akan tetapi, bila kantor tujuan belum membuat keterangan bahwa barang itu hilang, maka barang tersebut belum bisa dinyatakan hilang. [156]

Misal dalam pengiriman baju yang menggunakaan premi lalu dinyatakan hilang dalam perjalanan. Ketika baju itu Rp. 450.000,-. Maka PT. Pos harus menggantinya sebesar Rp. 450.000 pula kepada pihak pengguna jasa.

[156] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

Apabila kehilangan surat, misalnya ijasah yang sudah di kenai biaya premi, dan harga surat itu sebesar Rp. 300.000,- tentunya setelah dikonvensikan dari biaya pembuatan ijasah tersebut, maka PT. Pos harus menggantikan sebesar Rp. 300.000,- atas kehilangan ijasah tersebut.

Untuk barang hilang yang tidak menggunakan premi, maka PT. Pos mempunyai kebijaksanaan untuk menyelesaikan masalah tersebut. Kebijaksanaan tersebut berupa memberikan gratis lima kali ongkos kirim kepada pengguna jasa.[157]

Misal untuk pengiriman baju yang seharga Rp. 500.000,- dan ongkos kirim seharga Rp. 15.000,- namun pengirim tidak ingin untuk menggunakan premi pada saat di awal pengiriman barang. Ternyata dalam perjalanannya, kiriman baju tersebut hilang. Maka PT. Pos hanya akan memberikan kebijakan yaitu berupa lima kali ongkos kirim kepada pengirim. Jadi, PT. Pos hanya memberikan ganti rugi kepada pengirim sebanyak: Rp. 15.000 × 5 = Rp. 75.000,-.

Pada saat PT. Pos memberikan ganti rugi kepada pengirim atau pengguna jasa atas kehilangan barang yang dikirim, saat itu jugalah PT. Pos dan pengirim membuat suatu perjanjian yang tertuang di dalam sebuah surat pernyataan mengenai apabila barang yang dinyatakan hilang

[157] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

itu diketemukan kembali. Kesepakatan tersebut dibuat berdasarkan persetujuan kedua belah pihak yaitu pihak PT. Pos dengan pengirim atau pengguna jasa. Inti dari isi kesepakatan tersebut adalah bahwa pihak pengirim melepaskan haknya, yaitu dengan hilangnya barang kiriman, kemudian PT. Pos telah memberikan ganti rugi, maka pengirim tidak dapat meminta barangnya kembali ketika suatu saat barang itu diketemukan. Barang yang diketemukan kembali itu secara langsung sudah menjadi milik PT. Pos dan pengirim tidak dapat menuntut barang itu kembali. Karena jangan sampai ketika PT. Pos sudah membayar ganti rugi kepada pengirim, ternyata barang tidak hilang dan sampai ke tangan si penerima. Setelah sepakat atas isi perjanjian, kedua belah pihak yaitu PT. Pos dan pengirim menandatangani surat perjanjian tersebut. [158]

3. Permasalahan keterlambatan pada barang kiriman di PT. Pos Yogyakarta

Untuk permasalahan keterlambatan sesungguhnya PT. Pos tidak memberikan ganti kerugian kepada pengirim. Karena untuk hal keterlambatan, PT. Pos sangat bergantung kepada pengangkut yang menjalankan pengiriman tersebut dan pihak pengangkut tidak akan memberikan ganti kerugian untuk masalah keterlambatan yang terjadi.

[158] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

Selain itu, kiriman tetap sampai pada tangan si penerima, hanya saja waktunya saja yang terlambat.

PT. Pos hanya memberikan penjelasan pada saat ada pihak pengirim yang complain atas keterlambatan tersebut dan biasanya pengguna jasa memaklumi hal tersebut. Akan tetapi, untuk keterlambatan yang sudah keterlaluan dan jauh dari batasan waktu yang dijanjikan, maka PT. Pos mengeluarkan kebijakan, yaitu berupa gratis ongkos kirim. Tentunya ini berlaku bagi pengiriman yang menggunakan premi.

Misal dalam pengiriman kilat khusus yang menjanjikan akan sampai setelah hari keempat setelah pengiriman, namun barang tersebut sampai ke tujuan dua minggu dari waktu yang sudah dijanjikan. Dengan begitu PT. Pos harus mengeluarkan kebijakan dengan memberikan ongkos kirim gratis bagi pengirim. [159]

Dalam resi pengiriman yang memuat ketentuan dan syarat pengiriman memang tidak disebutkan untuk masalah keterlambatan ini, namun dalam Undang-Undang No. 38 Tahun 2009 Tentang Pos tercantum ganti rugi untuk masalah keterlambatan. Dengan begitu, terjadi ketidak sesuaian antara peraturan dengan senyatanya. Sampai sekarang PT. Pos tidak memberikan ganti rugi dengan alasan keterlambatan.

[159] Wawancara dengan Bapak Simatupang, bagian layanan, Kantor Pos Besar Yogyakarta (7 Januari 2012).

Setelah terjadinya kelalaian, tindakan dari kantor MPC kota tujuan adalah diperiksanya surat pengantar dari barang tersebut, kemudian dibuatlah berita acara ke kantor kirim kalau adanya ketidaksesuaian pada barang. Lalu, berapa besarnya kerugian langsung dapat diketahui. Untuk lebih mempercepat, si penerima harus menghubungi pengirim untuk memberitahukan bahwa barang yang dikirimnya mengalami kerusakan, kehilangan ataupun keterlambatan. Kemudian, pengirim menghubungi kantor kirim tentang hal tersebut. Setelah selesai permasalahannya, barulah kantor kirim mengeluarkan uang ganti rugi.[160]

Menurut ketentuan dan syarat-syarat pengiriman yang ada di resi pengiriman, PT. Pos menyatakan bahwa PT. Pos tidak akan bertanggung jawab dan tidak akan memberikan ganti rugi jika pengaduan yang diajukan sudah melewati waktu 30 hari sejak tanggal pengeposan. Ketentuan tersebut digunakan untuk paket, surat kilat khusus dan surat tercatat dalam negeri. Dan untuk EMS, PT. Pos tidak akan bertanggung jawab dan tidak memberikan ganti rugi jika pengaduan yang diajukan melewati waktu 4 bulan sejak tanggal pengeposan. Sedangkan untuk paket dan surat tercatat luar negeri, PT. Pos tidak akan bertanggung jawab dan tidak memberikan ganti rugi jika pengaduan melewati waktu 6 bulan sejak tanggal pengeposan.

Apabila ada pengguna jasa yang merasa terus-menerus tidak puas dengan ganti rugi yang sudah diberikan oleh pihak PT. Pos, maka pihak pengguna jasa

[160] Wawancara dengan Ibu Is Harimurni, Proses Standar, Kantor Pos MPC Plemburan Yogyakarta (15 Desember 2011).

berhak untuk menuntut PT. Pos melalui bantuan dan perlindungan dari pihak Ombudsman. Namun dalam hal ini, pihak Ombudsman hanyalah lembaga bantuan perlindungan dan bertindak sebagai penengah antara PT. Pos dengan pengguna jasa. Jadi, disini pihak Ombudsman bukanlah lembaga untuk menyelesaikan sengketa.

Masih sangat jarang atau bersifat kasuistik dan bisa dikatakan tidak pernah terjadi bila penyelesaian ganti rugi sampai pada tingkat pengadilan, yaitu dimana pihak pengguna jasa menuntut atau menggugat PT. Pos ke tingkat pengadilan. Penyelesaian ganti rugi tersebut bersifat kasuistik, karena menurut PT. Pos dan pengguna jasa, cara tersebut akan menambah waktu yang lama dan biaya yang tidak sedikit untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

Dalam hal ini PT. Pos bertanggung jawab terkait dengan masalah kerusakan sebagian maupun keseluruhan dan juga kehilangan. Dimana untuk kerusakan sebagian, PT. Pos bertanggung jawab dengan memperbaiki barang kiriman tersebut dan untuk barang kiriman yang rusak secara seluruhnya, dapat dikatakan atau disamakan dengan barang kiriman yang hilang, karena PT. Pos beranggapan bahwa barang yang rusak seluruhnya tidak dapat digunakan sebagaimana mestinya. Selain itu, PT. Pos juga mengeluarkan kebijakan apabila terjadi kehilangan dan keterlambatan. untuk masalah kehilangan yang tidak menggunakan biaya premi, maka PT. Pos hanya mengeluarkan kebijakan berupa lima kali ongkos kirim. Dan untuk masalah keterlambatan yang sudah terlampau jauh dari batas waktu yang dijanjikan, PT. Pos mengeluarkan kebijakan berupa gratis ongkos kirim.

PT. Pos sudah sesuai dalam menegakkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, kecuali untuk masalah keterlambatan. Namun, undang-undang belum mengatur secara rinci tentang besarnya ganti rugi yang diberikan kepada pengguna jasa pos.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan mengenai tanggung gugat PT. Pos Yogyakarta terhadap perjanjian pengangkutan barang antara lain:

1. Tanggung gugat dalam PT. Pos untuk masalah kerusakan sebagian, PT. Pos bertanggung jawab dengan memperbaiki barang yang rusak tersebut. Untuk masalah barang yang mengalami kerusakan secara keseluruhan, PT. Pos bertanggung jawab dengan beranggapan bahwa barang yang rusak secara keseluruhan dianggap barang itu hilang karena sudah tidak berfungsi lagi dengan sebagaimana mestinya. Dan untuk barang kiriman yang hilang, PT. Pos wajib untuk bertanggung jawab. Sedangkan untuk keterlambatan barang kiriman, PT. Pos belum bisa bertanggung jawab karena untuk masalah keterlambatan, PT. Pos masih bergantung kepada pihak transportasi.

   Tanggung gugat ataupun tanggung jawab PT. Pos dalam perjanjian pengangkutan barang masih sangat lemah terutama dalam melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Lemahnya tanggung jawab tersebut dapat dilihat dari masalah kerusakan barang kiriman, kehilangan barang kiriman dan keterlambatan barang kiriman sampai ke tempat

tujuan. Untuk masalah kerusakan dan kehilangan, PT. Pos bertanggung jawab, akan tetapi dengan pembatasan-pembatasan tanggung jawab. Akan tetapi, pihak pengguna jasa tetap saja berada di pihak yang dikalahkan. Untuk masalah keterlambatan, PT. Pos tidak bertanggung jawab karena PT. Pos bergantung pada pihak transportasi.

Dalam hal ini, PT. Pos belum bertanggung jawab secara keseluruhan. Sedangkan secara hukum, PT. Pos harus bertanggung jawab secara keseluruhan, kecuali untuk masalah keterlambatan karena untuk masalah keterlambatan PT. Pos masih bergantung kepada pihak transportasi.

Peraturan perundang-undangan yang berlaku saat ini belum memberikan perlindungan hukum dan memberikan apa yang sebenarnya diinginkan oleh para pengguna jasa Pos, karena dalam peraturan perundang-undangan tersebut belum mengatur secara rinci mengenai tanggung jawab PT. Pos.

2. Penyelesaian terhadap terjadinya kerugian akibat tindakan dari PT. Pos Yogyakarta dalam perjanjian pengangkutan barang yaitu dengan cara memberikan ganti rugi berupa uang ataupun memberikan kebijakan. Ganti rugi yang diberikan oleh PT. Pos berdasarkan HTNB atau Harga Nilai Tanggungan Barang. Selain itu, PT. Pos dengan peraturan direksinya menetapkan bahwa besarnya ganti rugi untuk barang kiriman hanya dapat memberikan ganti rugi maksimal sebesar dua juta rupiah.

   Namun, dalam hal keterlambatan, PT. Pos hanya bisa mengeluarkan kebijakan saja, karena mengingat PT. Pos tidak bertanggung jawab atas

barang kiriman yang terlambat. Kebijakan tersebut dikeluarkan apabila keterlambatan sudah jauh melampaui waktu yang telah ditentukan perjanjian. Kebijaksanaan tersebut berupa gratis ongkos kirim dari pengiriman barang tersebut.

Untuk permasalahan penyelesaian ganti rugi, sangat bersifat kasuistik atau jarang sekali yang sampai pada tahap pengadilan. Karena apabila sampai pada tahap pengadilan, akan menghabiskan waktu dan biaya yang lebih besar.

Dalam hal ini, kembali kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku masih sangat lemah. Lemahnya peraturan tersebut, disebabkan karena peraturan perundang-undangan tidak menjelaskan rincian-rincian ganti rugi untuk setiap kelalaian yang terjadi. Pembatasan untuk memberikan ganti rugi memang diperbolehkan. Tetapi, penolakan untuk memberikan ganti rugi secara keseluruhan tidak diperbolehkan atau dilarang. Namun, pada kenyataannya penolakan secara seluruhnya untuk memberikan ganti rugi masih ada dalam prakteknya sehari-hari.

B. Saran

Berdasarkan data-data yang penulis dapat, maka penulis dapat memberikan saran-saran sebagai berikut:

a. PT. Pos sebaiknya lebih meningkatkan mutu dalam hal pelayanan pengiriman barang mulai dari awal pengiriman barang sampai kepada barang itu diterima oleh penerima.

b. PT. Pos sebaiknya mempertimbangkan kembali ganti rugi yang diberikan kepada pengirim, karena dengan menggunakan sistem ganti rugi yang telah diterapkan di PT. Pos, pengguna jasa belum tentu merasakan keadilan dan kepuasan terhadap ganti rugi yang diberikannya.

DAFTARA PUSTAKA

A. Buku Literatur

Abdulkadir Muhammad. *Hukum Perdata Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.1990.

_____. *Hukum Perikatan*, Ctk. Kedua, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990.

_____. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara,* Ctk. Kesatu, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung. 1991.

Adrian Sutedi. *Hukum Pengadaan Barang dan Jasa dan Berbagai Permasalahannya,* Sinar Grafika, Jakarta, 2009.

Djohahi Santoso dan Achmad Ali. *Hukum Perjanjian Indonesia,* Perpustakaan FH UII, Yogyakarta, 1989.

HMN. Purwosutjipto. *Pengertian Pokok Hukum Dagang di Indonesia*, Jilid III, Djambatan, Jakarta, 1987.

J. Satrio. *Hukum Perikatan Pada Umumnya*, Alumni, Bandung, 1993.

Mariam Darus Badrulzaman. *Kompilasi Hukum Perikatan*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001.

Muchtarudin Siregar. Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan, FE. UI, Jakarta, 1981.

R. Setiawan. *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Ctk. Kedua, Bina Cipta, 1979.

_____. *Pokok-Pokok Hukum Perikatan,* Ctk. Keempat, Bina Cipta, 1981.

R. Soekardono. *Hukum Dagang Indonesia*, Jilid III, Pers, Jakarta, 1981.

Subekti. *Aneka Perjanjian*, Ctk. Keempat, Alumni, Bandung, 1981.

_____. *Aneka Perjanjian*, Ctk. Ketujuh, Alumni, Bandung, 1985.

_____. *Hukum Perjanjian*, Ctk. Keduabelas, PT. Intermasa, Jakarta, 1990.

_____. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Ctk. Ketigapuluh satu, PT. Intermasa, Jakarta, 2003.

Sution Usman Adji dan Djoko Prakoso. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Ctk. Pertama, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.

Wasis SP. *Pengantar Ilmu Hukum*, Ctk. Pertama, Universitas Muhammadiyah Malang, Malang, 2002.

Wirjono Prodjodikoro. *Hukum Perdata Tentang Persetujuan-Persetujuan Tertentu*, Sumur, Bandung, 1981.

B. Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang- Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos

C. Data Elektronik

Dea Cipta Permatasari, Available at http://brainydee0407.blogspot.com/2011/03/10066948262011-sejarah-pos-indonesia.html Maret. 24, 2011.

Black's Law Dictionary, Available at http://www.m.hukumonline.com/klinik/detail/cl5934, diakses pada tanggal 10 Januari 2012 pada pukul 20.30.

LAMPIRAN

ISLAM
UNIVERSITAS
INDONESIA

ISLAM
UNIVERSITAS
INDONESIA