

**TINJAUAN HUKUM TERHADAP PRINSIP TANGGUNG JAWAB
(LIABILITY PRINCIPLE) ATAS KERUSAKAN BARANG
DALAM ANGKUTAN MENURUT KONSEPSI
UNDANG – UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009**

Rahmat Setiawan
Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Luwuk
rahmatsetiawan592@yahoo.com

ABSTRAK

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengkaji dan Menganalisis secara mendalam tentang Prinsip Tanggung Jawab (*Liability Principle*) yang dianut oleh Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009. serta menelaah dan dan menganalisis Konsekuensi yuridis terhadap dianutnya Prinsip Tanggung Jawab (*Liability Principle*) didalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009. Berdasarkan hasil penelitian dengan menggunakan Metode Penelitian Perpustakaan (*Library Research Method*) sebagai cara untuk memperoleh bahan Hukum dan selanjutnya dianalisis secara normatif, maka dapat disimpulkan bahwa Prinsip Tanggung Jawab (*Liability Principle*) yang dianut oleh Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah Prinsip Tanggung Jawab adanya kesalahan (*Fault Of Liability Principle*), menurut prinsip ini , tanggung jawab pengangkut melakukan ganti rugi, apabila adanya unsur kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh pengangkut pada proses pengangkutan. Dan diperoleh 5 (lima) hal sebagai Konsekuensi yuridis dianutnya Prinsip Tanggung Jawab adanya kesalahan (*Fault Of Liability Principle*) di dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 yaitu 1). Harus ada Kesalahan atau Kelalaian pengangkut 2). Pembuktian adanya kesalahan, 3).Besarnya ganti rugi berdasarkan kerugian yang nyata, 4). Tanggung jawab Pengangkut sejak barang diserahkan 5). Pengangkut dapat dibebaskan tanggung jawab pengangkut untuk mengganti kerugian apabila terjadi force majeure, adanya kesalahan dan kelalaian dari pengangkut itu sendiri.

Kata Kunci : Tanggung Jawab, Kerusakan Barang

ABSTRACT

This study is intended to review and analyse in depth about the principle of Responsibility (Liability Principle) shared by Law – Law number 22 of the year

2009. as well as studying and analyzing the consequences and juridical Responsibility Principle adhered against (Liability Principle) within the Law – Law number 22 of the year 2009. Based on the results of research using the method of Research Library (Library Research Method) as a way to gain Legal materials and further analyzed the normative basis, then it can be concluded that the principle of liability (Liability Principle) shared by Law – Law number 22 of the year 2009 is the principle of the responsibility of an error (Fault Of Liability Principle), according to this principle, the responsibility of the carrier do the indemnity, in the presence of elements of errors or omissions performed by the carrier in the transportation process. And retrieved 5 (five) things as a juridical Consequences.

Kata Keywords : *Liability, Damage To Goods*

Latar Belakang Masalah

Perkembangan Ilmu Pengetahuan (*science*), Komunikasi, informasi dan teknologi yang sangat pesat, telah membawa perubahan yang signifikan pada tatanan kehidupan masyarakat. Perubahan tersebut telah mempengaruhi nilai - nilai kemasyarakatan, kaidah hukum, pola - pola perilaku, struktur lembaga – lembaga sosial, stratifikasi/ pengelompokan sosial dan bentuk - bentuk interaksi sosial.

Keterliban hukum yang semakin aktif kedalam persoalan - persoalan yang menyangkut perubahan sosial, justru memunculkan kesadaran masyarakat akan pentingnya hukum untuk mengatur tata kehidupan masyarakat. Hal ini tampak pada aktifitas - aktifitas masyarakat dibidang ekonomi , sosial, politik dan kegiatan lainnya yang selalu memerlukan

hukum sebagai payung untuk mendapatkan legitimasi sehingga segala perbuatan sesuai dengan kaidah hukum yang berlaku.

Situasi dan kondisi masyarakat dalam menyikapi perubahan sosial dan ekonomi global yang serba kompleks dan cepat, peranan hukum sangat dibutuhkan bukan hanya diarahkan bagaimana menyusun dan membuat peraturan perundang – undangan yang hanya lebih cenderung mengedepankan dari aspek prosedural / mekanismenya saja sehingga tercipta suatu peraturan perundang - undangan, akan tetapi hukum lebih diperankan pada penerapan peraturan perundang-undangan yang dapat menjawab persoalan - persoalan yang terjadi dimasyarakat, sebagai efek yang timbul dari pelaksanaan peraturan perundang - undangan. Sehingga hukum tidak

hanya diarahkan pada penerapan hukum sebagai suatu norma atau kaidah hukum yang hanya mengatur mana yang wajib dilakukan sebagai norma perintah, dan perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan sebagai norma larangan serta perbuatan mana yang diperkenan oleh hukum. Akan tetapi hukum diharapkan dapat menjawab persoalan - persoalan yang timbul dimasyarakat, sesuai dengan tujuan hukum itu sendiri dalam mengatur masyarakat.

Secara yuridis dibentuknya suatu peraturan perundang - undangan dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum kepada masyarakat karena penentuannya didasarkan pada suatu kaidah hukum yang berlaku (hukum positif). Secara sosiologis dibentuknya suatu peraturan perundang - undangan dimaksudkan untuk memberikan kemanfaatan bagi masyarakat, hal ini dimaksudkan bahwa dengan pengaturan oleh hukum, maka hukum dapat menciptakan keteraturan dan ketertiban didalam masyarakat. Secara filosofis dibentuknya suatu peraturan perundang - undangan yaitu berlakunya kaidah hukum tersebut sesuai dengan nilai hukum sebagai nilai yang tertinggi

yaitu memberikan rasa keadilan bagi masyarakat. Dengan adanya nilai dasar dari hukum tersebut bahwa hukum dapat membawa peran sebagai sarana untuk memberikan kedamaian bagi masyarakat.

Berkaitan dengan peraturan perundang - undangan tentang angkutan barang yang berlaku saat ini, oleh negara - negara didunia telah mengatur secara tegas dalam peraturan perundang - undangan tentang tanggungjawab pengangkut dalam penyelenggaraan pengangkutan barang (pada aspek keperdataan disebut tanggunggugat) untuk angkutan darat, angkutan laut dan udara, termasuk tanggung jawab apabila barang tidak selamat sampai di tempat tujuan. Abdulkadir Muhammad (1991:21) memberikan pengertian tidak selamat dalam pengangkutan bahwa “Tidak selamat pada pengangkutan barang yaitu barangnya tidak ada, lenyap, atau musnah, atau barangnya ada tetapi rusak sebagian atau seluruhnya disebabkan oleh berbagai kemungkinan peristiwa”.

Sehubungan dengan tanggung jawab penyelenggaraan pengangkutan barang , E.Saefullah Wiradipradja (1989 : 19) mengemukakan “Setidak-

tidaknya ada 3 (tiga) prinsip tanggung jawab pengangkut yang dikenal dalam pengangkutan dan dianut oleh banyak negara - negara maju , yaitu *Pertama* prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (*fault of liability, liability based on fault principle*), *Kedua* prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya praduga (*rebuttable presumption of liability principle*), *Ketiga* prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict of liability principle*).”

Selanjutnya E. Suherman (1983 : 80) menegaskan bahwa “ Sistem pertanggung jawaban dalam pengangkutan dikenal beberapa prinsip tanggung jawab (*liability principle*) dengan Prinsip *Presumption Of Liability*, Prinsip *Limitation Of Liability*, Prinsip *Presumption Of Non – Liability / Fault Of Liability* dan Prinsip *Absolute Of Liability* “.

Penerapan prinsip tanggung jawab (*liability principle*) angkutan tersebut oleh negara - negara penganutnya, secara tegas memuat didalam peraturan perundang-undangan, dan pelaksanaannya diserahkan kepada para pihak yang melakukan perjanjian, prinsip mana

yang digunakan. Sedang peraturan perundang - undangan pengangkutan di Indonesia, hanya menganut 2 (dua) prinsip tanggung jawab. Hal ini sebagaimana dikemukakan oleh Abdulkadir Muhammad (1998:37), bahwa “Dalam hukum pengangkutan dikenal 3 (tiga) prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan, tanggung jawab karena praduga dan tanggung jawab mutlak. Hukum pengangkutan di Indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan (*fault of liability*) dan tanggung jawab karena praduga (*presumption of liability*).”

Jenis - jenis tanggung jawab tersebut tidak secara tegas dinyatakan dalam peraturan perundang undangan , baik untuk angkutan darat berdasarkan Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. , angkutan laut berdasarkan Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan angkutan udara berdasarkan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Mencermati bahwa kajian terhadap prinsip tanggung jawab dalam pengangkutan barang untuk ketiga jenis angkutan tersebut diatas belum ditegaskan dalam peraturan

perundang – undangan, maka hal ini menarik untuk dikaji dan dianalisis sehingga ada kejelasan tentang prinsip tanggung jawab yang dianut dalam peraturan perundang – undangan tentang angkutan di Indonesia.

Mengingat kajian dalam tulisan ini terlalu luas karena meliputi ruang lingkup 3 (tiga) peraturan perundang – undangan angkutan laut, angkutan darat dan angkutan udara, untuk itu penulis memfokuskan pada kajian tentang tanggung jawab pengangkut dalam penyelenggaraan angkutan barang dengan kendaraan bermotor berdasarkan Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan uraian tersebut, dimana Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 , tidak menjelaskan prinsip tanggung jawab (*Liability Principle*) yang dianut , maka hal ini menarik untuk dikaji dan dianalisis secara normatif dalam karya ilmiah. Hal ini dimaksudkan agar adanya kejelasan tentang prinsip tanggung jawab yang dianut didalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 *dan konsekuensi yuridis dianutnya prinsip tersebut*. Berdasarkan pada uraian latar

belakang tersebut diatas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Prinsip tanggung jawab (*Liability Principle*) apakah yang dianut / diatur di dalam Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 ?.
2. Bagaimanakah konsekuensi yuridis terhadap prinsip tanggung jawab (*Liability Principle*) yang dianut / diatur di dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 ?.

Metode Penelitian

1, Tipe Penelitian.

Penelitian ini adalah penelitian normatif yang mengalisis tentang tanggung jawab (*liability of principle*) yang dianutnya / diaturnya dalam penyelenggaraan angkutan berdasarkan peraturan pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor yang belaku di Indonesia. Peraturan dimaksud adalah Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan , untuk itu sangat dibutuhkan data-data yang relevan dengan materi penulisan. Karena itu untuk memperoleh data-data yang dimaksud maka dilakukan penelitian dengan menggunakan Metode Penelitian Kepustakaan (*Library Research Methods*).

2 Teknik Pengumpulan bahan hukum
Pengumpulan bahan hukum dalam penelitian ini dilakukan melalui penelitian kepustakaan (*library research*) yaitu penulis meneliti dengan mempelajari dan menelaah peraturan perundang-undangan yaitu Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan dan peraturan pelaksanaannya, buku-buku literatur, karya ilmiah, jurnal ilmiah dan dokumen-dokumen serta berkaitan dengan topik kajian dalam tulisan ini .

2. Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum penelitian ini terdiri atas ;

a. Bahan Hukum Primer

Bahan Hukum Primer adalah bahan yang mengikat dan bersumber dari peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan topik kajian. Adapun bahan hukum primer dimaksud yaitu :

- Kitab Undang Undang Hukum Perdata.
- Kitab Undang – Undang Hukum Dagang.
- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu

Lintas Dan Angkutan Jalan dan peraturan pelaksanaannya.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan bersumber dari buku-buku literatur, jurnal ilmiah, hasil karya (ilmiah) hukum.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan Hukum Tersier yaitu bahan – bahan yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti : Kamus - kamus (hukum), Ensiklopedia yang bertujuan untuk memperoleh informasi yang berkaitan dengan permasalahan yang dikaji.

Hasil dan Pembahasan

A.Prinsip Tanggung Jawab (*Liability Principle*) Yang Dianut Di Dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Sebagai negara hukum, Indonesia memiliki sistem tata hukum nasional. Sebagai suatu sistem, tata hukum nasional mempunyai asas :

- a. Bentuk tertulis;

- b. Konstitusional, yang berpangkal pada Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- c. Dibuat oleh pembentuk undang-undang;
- d. Meliputi semua bidang hukum positif;
- e. Berasaskan falsafah negara Pancasila;
- f. Tujuan tertentu sebagai tujuan, negara dan bangsa;
- g. Berlaku untuk unifikasi.

Tata hukum Indonesia dalam bentuk tertulis, dimana peraturan yang dijabarkan dalam bentuk perundang-undangan secara khirarki yaitu Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia, Undang-Undang / Peraturan Pengganti Undang-Undang (Perpu), Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden dan Peraturan Daerah.

Tata hukum nasional meliputi semua bidang hukum positif yang sangat kompleks. Dilihat dari objek yang diatur, bidang-bidang hukum tersebut diklasifikasikan menjadi tiga bidang, yaitu :

- (a) Hukum kenegaraan mengatur hubungan hukum dalam negara mempunyai kepentingan utama. Yang termasuk dalam bidang ini

adalah hukum tata negara, hukum administrasi negara, hukum pidana.

- (b) Hukum keperdataan mengatur hubungan hukum antara pribadi/ warga mempunyai kepentingan utama. yang termasuk dalam bidang ini adalah hukum perdata, hukum dagang (perusahaan).

- (c) Hukum keekonomian mengatur hubungan hukum antara negara dan pribadi / warga sama-sama mempunyai kepentingan utama dalam lapangan ekonomi. Yang termasuk dalam bidang ini adalah hukum ekonomi.

Tata hukum nasional berasaskan falsafah negara Pancasila. Semua peraturan yang dirumuskan secara tertulis itu merupakan cerminan, perwujudan nilai-nilai kehidupan negara dan bangsa yang dicita-citakan. Jika ada peraturan perundang-undangan yang tidak sesuai dengan asas Pancasila, mungkin karena pengaruh atau sisa peninggalan zaman kolonial Belanda dahulu. Oleh karena itu, peraturan perundang-undangan yang bersangkutan harus dicabut.

Tata hukum nasional bertujuan mewujudkan tujuan negara dan bangsa seperti yang digariskan dalam Pembukaan Undang Undang Dasar

Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pada pokoknya bertujuan melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial. Tujuan tersebut direalisasikan melalui perundang-undangan yang meliputi semua bidang hukum, tata hukum nasional berlaku secara unifikasi, artinya berlaku di seluruh wilayah negara dan terhadap semua warga negara Indonesia. Dalam pengertian wilayah negara termasuk juga perwakilan diplomatik di luar negeri dan kapal-kapal Indonesia. Dalam pengertian warga negara termasuk juga warga negara asing yang berdiam / berada di wilayah negara Indonesia, kecuali pejabat diplomatik.

Bellefroid (dalam Mariam Darus Badruzaman, 1983 : 9) merumuskan sistem hukum “ Adalah keseluruhan aturan hukum yang disusun secara terpadu berdasarkan asas-asas tertentu”, sedang Mariam Darus Badruzaman (1983:10) menjelaskan sebagai berikut : “aturan-aturan hukum yang membentuk satu sistem hukum itu

digolongkan dalam sub-sub sistem, seperti hukum perdata, hukum pidana, hukum tata negara, hukum ekonomi dan sebagainya. Sub-sub sistem ini satu sama lain berkaitan dalam hubungan yang harmonis dan serasi, tidak berbenturan karena memiliki asas-asas yang terpadu”. Asas-asas tersebut secara *gradual* adalah asas idiil (filosofis); asas konstitusional (struktural); asas konsepsional (politik); dan asas operasional (teknis).

Asas-asas tersebut dihubungkan dengan asas-asas tata hukum nasional yang telah diuraikan sebelumnya, maka di antara asas-asas itu terdapat kesesuaian karena :

- (a) Asal idiil (filosofis) adalah asas falsafah negara dan pandangan hidup bangsa;
- (b) Asas konstitusional (struktural) asas yang menentukan susunan tata hukum dimana UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menempati tingkat susunan tertinggi;
- (c) Asas konsepsional (politik) adalah asas yang antara lain menentukan tujuan negara dan bangsa;
- (d) Asas operasional (teknis) adalah asas yang mendasari setiap

Peraturan tata hukum selalu ada peraturan hukum pelaksanaannya.

Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa sistem hukum adalah keterpaduan bidang-bidang hukum dalam satu tertib hukum berdasarkan asas-asas tertentu. Dalam hal ini, tertib hukum adalah sistem dan bidang-bidang hukum adalah sub-sub sistem. Sistem hukum ini dipandang dari segi susunan hukum normatif (*normative legal structure*). Istilah tertib hukum sama dengan istilah tata hukum (*legal order*). Notonagoro (dalam Abdulkadir Muhammad, 2002:4) menggunakan istilah tertib hukum dan mengatakan ada tertib hukum jika memenuhi empat syarat sebagai berikut :

- (a) Ada kesatuan objek, yaitu penguasa yang mengadakan peraturan hukum;
- (b) Ada kesatuan asas kerohanian, yaitu asas yang menjadi dasar seluruh peraturan hukum itu;
- (c) Ada kesatuan daerah, yaitu tempat di mana peraturan hukum itu berlaku;
- (d) Ada kesatuan waktu, yaitu tenggang dalam mana seluruh peraturan hukum itu berlaku.

Keempat syarat tersebut terdapat juga dalam asas-asas tata hukum nasional yang telah dikemukakan

sebelumnya. Subyek yang mengadakan peraturan hukum sama dengan Pembentuk Undang-undang. Asas kerohanian sama dengan dasar falsafah negara Pancasila. Kesatuan daerah tempat berlakunya peraturan hukum sama dengan wilayah negara. Kesatuan waktu berlakunya peraturan hukum sama dengan hukum positif.

Dilihat dari segi proses keberlakuan hukum (*legal performance process*), sistem hukum adalah perpaduan beberapa komponen hukum yang berfungsi sendiri-sendiri dalam satu kesatuan mekanisme untuk mencapai satu tujuan. Komponen-komponen hukum itu adalah subyek hukum, status hukum, objek hukum, peristiwa hukum, hubungan hukum. Tiap komponen hukum adalah subsistem. Tiap bidang hukum memiliki komponen – komponen tersebut. Apabila satu komponen hukum tidak berfungsi, mekanisme kerja hukum berhenti, hukum tidak berlaku efektif, tujuan hukum tidak tercapai.

Apabila dihubungkan dengan tata hukum nasional yang dikemukakan sebelumnya, maka jelas bahwa tata hukum nasional adalah sistem hukum, baik dari segi susunan hukum normatif

maupun proses keberlakuan hukum. Dari segi susunan hukum normatif, tata hukum nasional merupakan perpaduan bidang-bidang hukum perundang-undangan yang tersusun atas undang-undang dasar, undang-undang, dan peraturan pelaksanaannya. Dari segi proses keberlakuan hukum, tiap bidang hukum perundang-undangan memiliki komponen-komponen hukum sebagai sub-sub sistem.

Berdasarkan uraian tersebut diatas maka dapat dijelaskan bahwa Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang merupakan hukum peraturan perundangan – undang tertulis yang merupakan hukum positif. Dengan demikian maka Peraturan perundangan tentang pengangkutan merupakan subsistem tata hukum nasional.

Pengangkutan mempunyai peranan yang sangat penting bagi masyarakat, Pentingnya peranan transportasi tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi seluruh aspek kehidupan bangsa dan Negara. Dengan adanya transportasi memberikan dampak pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan untuk mobilisasi manusia dan barang. Di samping itu transportasi

juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya. Hal ini tergambar pada Fungsi pengangkutan dalam kehidupan masyarakat mempunyai peranan yang sangat penting, karena dengan pengangkutan hampir semua kegiatan ekonomi dan kegiatan masyarakat umumnya dapat berjalan lancar.

Pentingnya pengangkutan dapat dipandang dari segi geografis, luas wilayah dan penyebaran penduduknya, peranan dan fungsi pengangkutan di Indonesia mempunyai posisi yang sangat penting dan strategis, baik ditinjau dari segi kesatuan dan persatuan nasional, kehidupan sosial budaya, ekonomi, roda administrasi pemerintahan maupun sosial budaya, ekonomi, roda administrasi pemerintahan maupun pertahanan dan keamanan. Oleh karena peranan pengangkutan dalam kehidupan masyarakat bersifat mutlak, sebab tanpa pengangkutan kegiatan – kegiatan kemasyarakatan tidak akan lancar. Dengan demikian bahwa fungsi pengangkutan adalah sebagai sarana

penghubung antara wilayah yang satu dengan wilayah yang lain.

Keadaan geografis Indonesia berupa daratan yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut dan sungai serta danau memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah negara. Kondisi angkutan tiga jalur tersebut mendorong dan menjadi alasan pengguna alat pengangkut moderen yang digerakan secara mekanik.

Menyadari pentingnya peranan transportasi, sehingga Pemerintah Republik Indonesia mengeluarkan perundang-undangan dibidang angkutan dan lalu lintas jalan dan saat ini berlaku sebagai hukum positif di Indonesia yaitu Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dimana pada penjelasannya menegaskan angkutan darat sebagai salah satu moda transportasi, penyelenggaraannya harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya angkutan yang aman, selamat, cepat, tertib dan teratur serta

efisien dengan biaya yang wajar dan terjangkau oleh pengguna jasa transportasi .

Mengingat pentingnya dan strategisnya peranan transportasi yang menguasai hajat hidup orang banyak, dimana dalam penyelenggaraan pengangkutan mempunyai karakteristik tersendiri yaitu sifatnya yang padat modal, dalam operasionalisasinya membutuhkan persyaratan keterampilan dan kecakapan, Dengan kondisi ini maka penyelenggaraan pengangkutan di Indonesia terus lebih didorong dan ditata dalam suatu sistem transportasi yang dinamis dan mampu mengadopsi kemajuan dalam bidang transportasi. Untuk mengatur operasionalisasinya maka transportasi ditata dalam suatu peraturan perundang – undangan sebagai norma yang mengatur / sebagai regulasi hukum pengangkutan.

Sesuai dengan amanat Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009, diharapkan penyelenggaraan angkutan yang aman, selamat, cepat, tertib dan teratur serta efisien dengan biaya yang wajar dan terjangkau oleh pengguna jasa transportasi. Penegasan ini mengandung pengertian bahwa;

- Penyelenggaraan pengangkutan dilaksanakan untuk memobilisasi orang dan atau barang sampai ke tempat tujuan dengan aman dan selamat,
- Penyelenggaraan pengangkutan harus memperhatikan kebutuhan dan kepentingan serta peran pengangkutan itu sendiri yang senantiasa mengutamakan efisiensi waktu (tepat waktu),
- Serta penyelenggaraan pengangkutan harus memperhatikan kemampuan masyarakat dengan penetapan tarif angkutan yang wajar dan dapat dijangkau oleh masyarakat pengguna jasa angkutan.

Berkaitan dengan hal tersebut , Undang – Undang memberikan perlindungan kepada pihak – pihak dengan mengatur tentang kewajiban dan hak – hak pengangkut / perusahaan angkutan dan Pengirim termasuk didalamnya berkaitan dengan ganti rugi bilamana adanya barang tidak selamat dalam pengangkutan.

Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut, tidak secara tegas menyebutkan bahwa Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 menganut / mengatur prinsip

tanggung jawab (*Principle of liability*) yang dikenal dalam hukum pengangkutan seperti *Presumption Of Liability Principle* yaitu Prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas praduga , *Presumption Of Non – Liability Principle / Fault Of Liability Principle* yaitu prinsip tanggung jawab yang didasarkan pada adanya unsur kesalahan dan *Absolute Of Liability Principle* yaitu prinsip tanggung jawab mutlak, serta *Limitation Of Liability Principle* yaitu Prinsip tanggung jawab terbatas. Dengan demikian menarik untuk dikaji prinsip tanggung jawab yang dianut / diatur di dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Mengkaji tentang prinsip tanggung jawab (*Principle of liability*) yang dianut / diatur di dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009, maka hal ini tidak terlepas dari mengkaji dan menganalisis terhadap unsur – unsur dari masing – masing prinsip tanggung jawab (*Principle of liability*) yang dikemukakan oleh pendapat para sarjana yang dikaitkan dengan bunyi dari peraturan perundang – undangan itu sendiri.

Adapun prinsip tanggung jawab dimaksud adalah sebagai berikut ;

1. *Presumption Of Liability Principle* yaitu prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas praduga.

Abdulkadir Muhammad (1998 : 40) merumuskan tentang Prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas praduga (*Presumption of liability Principle*) yaitu pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan. Prinsip ini mengandung makna bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan, maka bila pengangkut diperhadapkan pada suatu tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh pengguna jasa angkutan atau ahli warisnya, maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab penggantian kerugian tersebut apabila ia dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah. Dengan demikian bahwa unsur – unsur dari prinsip ini adalah sebagai berikut ;

(a).Adanya anggapan melakukan kesalahan atau kelalaian pengangkut,

(b).Pengangkut harus membuktikan tidak melakukan kelalaian / kesalahan.

(c)Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang dialami dalam pengangkutan.

2. Prinsip Tanggung jawab Adanya Unsur Kesalahan (*Fault of liability, liability based on fault principle*).

Abdulkadir Muhammad (1998 : 37) merumuskan Prinsip tanggung jawab yang didasarkan karena adanya kesalahan (*fault of liability principle*) yaitu setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Menurut prinsip tanggung jawab yang didasarkan karena adanya kesalahan (*fault of liability principle*) yang menjadi dasar tanggung jawab adalah adanya kesalahan (*based of fault liability*) dari pengangkut. Prinsip ini mengandung makna bahwa pengangkut baru dapat mempertanggung jawabkan kerugian kepada orang lain apabila ternyata pengangkut melakukan kesalahan mempunyai unsur

kesalahan, sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut yang harus dibuktikan oleh yang dirugikan.

Berdasarkan penjelasan tersebut, maka dapat ditarik unsur- unsur prinsip tanggung jawab yang didasarkan karena adanya kesalahan (*fault of liability principle*) sebagai berikut ;

- (a).Adanya kesalahan atau kelalaian pengangkut,
 - (b).Pihak yang dirugikan harus membuktikan bahwa pengangkut melakukan kelalaian / kesalahan .
 - (c)Pengangkut baru dapat dibebani tanggung jawab untuk mengganti kerugian kalau ternyata pengangkut mempunyai unsur kesalahan sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut.
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict of liability principle*).

Abdulkadir Muhammad (1998 : 41) menyatakan “Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability principle*) dapat dirumuskan bahwa Pengangkut bertanggung jawab atas

setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan . Menurut prinsip tanggungjawab mutlak (*absolute of liability*), pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tidak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu, dengan demikian maka kalau ada kerugian dalam pengangkutan, maka pengangkut bertanggungjawab secara mutlak atas kerugian tersebut.

4. Prinsip Tanggung Jawab Terbatas (*Limitation Of Liability Principle*).

E. Suherman (1983 : 11) menegaskan bahwa “Prinsip Tanggung Jawab Terbatas (*Limitation Of Liability Principle*) adalah prinsip tanggung jawab , dimana pengangkut bertanggungjawab terhadap kerugian dengan limit jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan dalam perundang undangan. Prinsip

Tanggung Jawab Terbatas (*Limitation Of Liability Principle*) mengandung makna tanggung jawab pengangkut dibatasi hingga limit jumlah ganti rugi tertentu, dengan demikian , apabila tanggung jawab ini diterapkan dalam pengangkutan, maka sekalipun jumlah kerugian yang diderita oleh pemilik barang, melampaui dari jumlah limit ganti rugi yang ditetapkan dalam peraturan perundang – undangan , namun jumlah ganti rugi yang harus dipertanggungjawabkan oleh pengangkut hanya sebesar maksimum jumlah ganti rugi yang ditetapkan dalam peraturan perundang undangan.

Bilamana Prinsip tanggung jawab terbatas (*Limitation Of Liability Principle*) ini diberlakukan , maka limit jumlah ganti rugi harus selalu disesuaikan dengan perkembangan keadaan nilai barang, karena hal ini berkaitan dengan nilai ekonomis dari suatu barang yang akan dilakukan ganti rugi. Berdasarkan penjelasan diatas, maka unsur dari prinsip tanggung jawab terbatas (*Limitation Of Liability Principle*) yaitu;

- a. Adanya kesalahan atau kelalaian pengangkut,
- b. Adanya kerugian
- c. Ganti rugi dengan batas / limit tertentu
- d. Besarnya ganti rugi ditetapkan dalam peraturan perundang undangan.

Berdasarkan uraian tentang unsur – unsur prinsip tanggung jawab (*liability principle*) yang dikenal dalam hukum pengangkutan menurut pendapat pakar hukum dibidang pengangkutan, maka dapat diidentifikasi terhadap prinsip yang anut / diatur di dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan melihat rumusan dari pasal – pasal yang termuat didalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 .

Pasal 188 menegaskan bahwa Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

Pasal 191 menegaskan bahwa Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan

dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.

Pasal 192 ayat (4) menyebutkan bahwa Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut, selanjutnya pada ayat (5) menegaskan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai besarnya ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 193 menegaskan tentang tanggungjawab atas adanya kerugian dengan menyebutkan bahwa :

(1)Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.

(2)Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung

berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami.

(3)Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati

(4)Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang.

(5)Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 194 menegaskan tentang tidak bertanggungjawab atas adanya kerugian dengan menyebutkan bahwa:

(1)Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan Perusahaan Angkutan Umum

(2)Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian pihak ketiga kepada Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana

dimaksud pada ayat (1) disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian.

Pasal 192 ayat (5) , Pasal 193 ayat (5) menegaskan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai besarnya ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah. Hal ini memungkinkan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 menganut prinsip Prinsip tanggung jawab terbatas (*Limitation Of Liability Principle*) , Hal ini dapat dicermati dengan undang – undang akan mengatur adanya limit jumlah ganti rugi yang disesuaikan dengan nilai barang, karena hal ini berkaitan dengan nilai ekonomis dari suatu barang yang akan dilakukan ganti rugi. Berdasarkan penjelasan diatas, maka unsur dari prinsip tanggung jawab terbatas (*Limitation Of Liability Principle*) yaitu adanya kesalahan atau kelalaian pengangkut, adanya kerugian, ganti rugi dengan batas / limit tertentu, besarnya ganti rugi ditetapkan dalam peraturan perundang undangan yang akan diatur dengan peraturan pemerintah, namun hal ini

penentuan limit ganti rugi sampai saat ini belum terealisasi. Sehingga Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak menganut prinsip Prinsip tanggung jawab terbatas (*Limitation Of Liability Principle*), selain itu Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 mensyaratkan adanya pembuktian sedangkan Prinsip tanggung jawab terbatas tidak membutuhkan pembuktian.

Selanjutnya Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak menganut Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability principle*) dengan menitikberatkan bahwa Pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan , dengan kata lain pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut, sedangkan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 memuat tentang adanya pembuktian dari pengangkut . Hal ini sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 192 ayat (4)

menyebutkan bahwa Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.

Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak menganut Prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas praduga (*Presumption of liability Principle*) yaitu pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan. Dimana prinsip ini menekankan bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan, maka bila pengangkut diperhadapkan pada suatu tuntutan ganti rugi yang diajukan kepadanya, maka pengangkut harus membuktikan bahwa ia tidak bersalah.

Sedangkan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 menekankan bahwa pembuktian adanya kesalahan pengangkut berasal dari pihak yang dirugikan dalam peristiwa pengangkutan hal ini

sebagaimana dijelaskan pada Pasal 192 ayat (1) dan Pasal 193 ayat (1) menegaskan bahwa Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim. Hal ini menunjukkan bahwa yang membuktikan adalah pihak pengirim atau pemilik barang bahwa kerugian disebabkan dalam pengangkutan.

Menelaah terhadap Pasal 188, Pasal 191, Pasal 192 Ayat (4) Pasal 193, Pasal 194 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 dapat ditarik unsur – unsur sebagai berikut ;

- a. Adanya kesalahan atau kelalaian pihak pengangkut,
- b. Adanya kerugian oleh pemilik barang .
- c. Adanya ganti rugi yang dibuktikan dengan adanya kesalahan atau kelalaian pihak pengangkut,
- d. Besarnya ganti rugi yaitu berdasarkan kerugian yang nyata.

- e. Tanggung jawab pengangkut sejak barang diserahkan sampai dengan diserahkannya barang.
- f. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau diluar kemampuan sehingga bebasnya tanggungjawab pengangkut.

Pasal 193 ayat (1) menyebutkan bahwa adanya pengecualian dari tanggung jawab dengan kata lain bahwa pengangkut dibebaskan tanggung jawab atas adanya kerugian dengan menegaskan bahwa Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.

Berdasarkan unsur – unsur pada Pasal tersebut diatas, maka dapat diidentifikasi bahwa unsur prinsip tanggung jawab (*Principle of liability*) yang dianut dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah Prinsip Tanggung jawab Adanya Kesalahan (*Fault of*

liability, liability based on fault principle) dimana prinsip ini menitikberatkan pada adanya unsur kesalahan dari pengangkut, dimana pengangkut baru dapat mempertanggungjawabkan kerugian kepada orang lain apabila ternyata pengangkut bersalah, sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut. Hal ini berarti pengangkut baru dapat dibebani tanggung jawab untuk mengganti kerugian pengguna jasa angkutan, kalau ternyata pengangkut mempunyai unsur kesalahan sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut.

Berkaitan dengan hal pembuktian dalam tanggung jawab karena kesalahan, maka pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini diatur secara umum dalam Pasal 1365 KUH Perdata yang mengatur tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*). Prinsip ini

merupakan asas tanggung jawab yang bersifat umum bagi pengangkut. Artinya bahwa meskipun dalam perjanjian pengangkutan hal – hal tersebut tidak dicantumkan secara tegas di dalam perjanjian pengangkutan, namun tanggung jawab tersebut tetap dianggap ada. Bentuk tanggung jawab dalam prinsip ini meliputi :

- a. Pengangkut wajib menjaga keselamatan barang – barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya barang - barang untuk diangkut sampai diserahkan kepada sipenerima.
- b. Pengangkut diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan karena barang yang diangkutnya untuk keseluruhan atau sebagian tidak dapat diserahkan kepada penerima.

B Konsekuensi yuridis dianutnya Prinsip Tanggung Jawab (*Liability Principle*) Yang Dianut di Dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Pembahasan pada Sub Bab 3.2 ini telah dijelaskan bahwa Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 .menganut Prinsip Tanggung jawab

karena Adanya Kesalahan (*Fault of liability, liability based on fault principle*) dimana prinsip ini menitikberatkan pada adanya unsur kesalahan dari pengangkut. Menurut prinsip ini bahwa pengangkut baru dapat mempertanggungjawabkan kerugian kepada orang lain apabila ternyata pengangkut bersalah , sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian dalam pengangkutan.

Berlakunya Prinsip Tanggung jawab Adanya Kesalahan (*Fault of liability, liability based on fault principle*) ini, membawa konsekuensi hukum yang merupakan akibat hukum dianutnya prinsip ini, baik terhadap hukum khusus yaitu aturan yang termuat dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan peraturan pelaksanaannya, maupun hukum yang bersifat umum yang termuat dalam Kitab Undang – Undang Hukum Perdata (KUH Perdata).

Adapun Konsekuensi hukum dianutnya Prinsip Tanggung jawab karena Adanya Kesalahan (*Fault of liability, liability based on fault principle*) dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagaimana

diatur pada Pasal 188, Pasal 191, Pasal 192 Ayat (4) Pasal 193, Pasal 194 dapat dijelaskan sebagai berikut;

1. Adanya kesalahan atau kelalaian yang dilakukan pengangkut dalam penyelenggaraan pengangkutan .

Prinsip Tanggung jawab Adanya Kesalahan (*Fault of liability, liability based on fault principle*) dimana prinsip ini menitikberatkan pada adanya unsur kesalahan dari pengangkut , dimana prinsip ini mengandung makna bahwa pengangkut baru dapat mempertanggungjawabkan kerugian kepada orang lain apabila ternyata pengangkut bersalah dalam penyelenggaraan pengangkutan , sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut. Hal ini berarti pengangkut baru dapat dibebani tanggung jawab untuk mengganti kerugian pengguna jasa angkutan, kalau ternyata pengangkut mempunyai unsur kesalahan sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian. Hal ini sebagaimana diatur pada Pasal 188, Pasal 191, Pasal 192 Ayat (4)

Pasal 193 ayat (1) , Pasal 194 ayat (1) .

Pasal 1365, 1366, 1367 KUH Perdata yang mengatur tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai berikut;

- Tiap perbuatan melanggar melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. (Pasal 1365)
- Setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan oleh kelalaian atau kurang hati – hatinya. (Pasal 1366),
- Seorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang – orang yang menjadi tanggungannya (Pasal 1367) “.

Pasal – pasal tersebut diatas menjelaskan bahwa pengangkut dalam hal ini pengusaha angkutan bertanggungjawab terhadap kerugian yang terjadi karena kesalahan atau kelalaian yang

dilakukan dalam penganngkutan termasuk kesalahan yang dilakukan oleh pengemudi, karena pengemudi kendaraan adalah orang yang dikuasakan untuk membawa barang ketempat tujuan, untuk itu menjadi tanggungannya.

2. Kesalahan pengangkut harus dibuktikan oleh pihak yang dirugikan.

Berkaitan dengan hal pembuktian dalam Prinsip tanggung jawab karena kesalahan, maka pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Hal – hal yang perlu dibuktikan adalah adanya kerugian yang dialami oleh karena adanya kelalaian atau kesalahan dari pengangkut, untuk itu pengangkut harus bertanggungjawab dan mengganti kerugian tersebut. Hal ini sebagaimana ditegaskan pada Pasal 192 ayat (2) , Pasal 193 ayat (1) dan Pasal 194 ayat (1) yaitu pada pokoknya memuat tentang adanya pembuktian tentang kesalahan pengangkut. Adapun unsur essialnya pembuktian dalam Prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah

adanya adanya kerugian yang diderita yang disebabkan oleh kesalahan pengangkut dalam penyelenggaraan penganngkutan.

3. Besarnya ganti rugi berdasarkan kerugian yang nyata.

Konsekuensi dianutnya Prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah adanya ganti rugi kepada yang menderita kerugian setelah membuktikan adanya kesalahan pengangkut dalam penyelenggaraan penganngkutan. Besarnya ganti rugi berdasarkan Pasal 193 ayat (2) adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang , pengirim barang atau pihak ketiga. Kerugian yang nyata dimaksudkan adalah kerugian yang dialami oleh pengguna jasa angkutan yang tidak termasuk perkiraan keuntungan yang akan diperoleh ataupun bagian biaya atas pelayanan angkutan yang sudah dinikmati.

4. Lahirnya Tanggung jawab pengangkut sejak barang diserahkan sampai dengan diserahkannya barang.

Penganngkutan dalam arti luas , erat kaitannya dengan tanggungjawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan

kerugian dan kapan berlakunya. Secara normatif Pasal 193 ayat (2) menegaskan bahwa tanggung jawab pengusaha angkutan umum terhadap pemilik barang, dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkannya barang kepada pengirim dan / atau penerima barang. Dengan demikian apabila terjadi barang rusak, susut, hilang yang menyebabkan kerugian maka pihak pengangkut bertanggung jawab untuk melakukan ganti rugi.

Hal ini selaras dengan asas dalam pengangkutan itu sendiri yaitu asas Campuran, dimana asas ini menjelaskan bahwa pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan pengiriman.

5. Pengangkut dapat dibebaskan tanggungjawabnya untuk ganti rugi.

Penyelenggaraan pengangkutan pada dasarnya adalah persetujuan untuk mengangkut barang dengan selamat dan tepat waktu sampai ditempat tujuan. Namun tidak dapat dipungkiri karena kelalaian dan kesalahan pengangkut atau pihak

pengirim barang maka barang yang diangkut rusak atau cacat yang menyebabkan pemilik barang mengalami kerugian.

Pasal 192 ayat (4), Pasal 193 ayat (4), Pasal 194 ayat (1), menegaskan bahwa Pengusaha angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga, karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

Pasal 1365, 1366, 1367 KUH Perdata yang mengatur tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) dimana ditegaskan bahwa perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut(Pasal 1365), Setiap orang bertanggungjawab atas kerugian yang disebabkan oleh kelalaian atau kurang hati – hatinya. (Pasal 1366), Seorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang – orang

yang menjadi tanggungannya (Pasal 1367).

Disamping kewajiban pengangkut untuk mengganti kerugian kerana adanya kelalaian, Tanggung jawab pengangkut ini dibatasi oleh undang – undang. Abdulkadir Muhammad (2002 : 36) menjelaskan bahwa “Pengangkut bertanggungjawab terhadap kerugian yang timbul akibat dari peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan, akan tetapi pengangkut dibebaskan tanggungjawabnya untuk mengganti kerugian bilamana kerugian tersebut akibat dari ;

- a. Keadaan Memaksa (*Force Majeur*);
- b. Cacat pada barang itu sendiri;
- c. Kesalahan / Kelalaian pengirim.

Keadaan Memaksa (*Force Majeure*) yaitu suatu keadaan memaksa yang datangnya tidak di duga-duga terlebih dahulu berada dalam keadaan memaksa dan diluar kemampuan manusia yang menyebabkan sehingga tidak dapat dipenuhinya kewajiban. Dari peristiwa ini pihak pengangkut / nakhoda dibebaskan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian,

Hal ini sebagaimana ditegaskan pada Pasal 1244 dan Pasal 1245 Pasal , KUH Perdata yang berbunyi sebagai berikut :

- Pasal 1244 berbunyi “Jika ada alasan untuk itu si berhutang harus dihukum untuk mengganti biaya rugi bunga bila ia tidak membuktikan bahwa hal itu dilaksanakan atau tidak waktu yang tetap dilaksanakannya perjanjian itu disebabkan karena suatu hal yang yang terduga pun tak dapat di pertanggung jawabkan padanya kesemuanya itupun jika itikad buruk tidak ada pada pihaknya.”
- Pasal 1245 berbunyi “Tidaklah biaya rugi dan rugi harus digantinya apabila keadaan memaksa atau karena suatu kejadian yang tak disengaja si berhutang berhalangan memberikan atau karena hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang”.

Kedua Pasal tersebut menjelaskan bahwa karena keadaan memaksa maka pihak yang tidak dapat memberikan atau berhalangan memberikan prestasi (pengangkut) maka hal ini yang membebaskan

tanggung jawab adanya kerugian dalam pengangkutan.

Cacat Tersembunyi Dari Barang yang di angkut yaitu cacat yang telah diketahui maupun tidak diketahui oleh pengirim terhadap barang yang dikirim sehingga dalam proses penyelenggaraan pengangkutan terjadi kerusakan maka pada hal seperti ini pengangkut dibebaskan untuk bertanggung jawab terhadap barang yang diangkut.

Selanjutnya Kelalaian pada perjanjian pengangkutan dimaksudkan bahwa pihak pengirim yang lalai dalam hal ini membuat kesalahan sehingga barang yang dikirim rusak.

Contoh :Pengirim mengirim barang pecah belah seperti guci keramik, dan menyerahkannya kepada pengangkut, seharusnya dalam pengiriman tersebut pengirim seharusnya melakukan pengeterusan/pengepakan dengan sebaik-baiknya seperti diberi pelindung pada keramik tersebut. Ternyata hal ini tidak

dilakukan oleh pengirim maka kondisi seperti ini dapat menyebabkan bebasnya tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan barang.

Kesimpulan

Berdasarkan rumusan masalah yang bahas dan dianalisis pada Bab 3, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Prinsip Tanggung Jawab Yang Dianut Di Dalam Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009. Prinsip Tanggung jawab Adanya Kesalahan (*Fault of liability, liability based on fault principle*) menitikberatkan pada adanya unsur kesalahan dari pengangkut dan baru dapat mempertanggungjawabkan kerugian apabila terbukti pengangkut bersalah, sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut dengan jumlah kerugian yang nyata dan dimungkinkan untuk terjadinya pembebasan tanggung jawab untuk ganti rugi bilamana ada alasan pembenar menurut peraturan perundang - undangan.
2. Konsekuensi yuridis dianutnya Prinsip Tanggung Jawab (*Liability*

Principle) yang diatur di dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan menganut prinsip tanggung jawab karena adanya kesalahan (*Fault of liability, liability based on fault principle*) yaitu:

- a. Adanya kesalahan atau kelalaian yang dilakukan pengangkut dalam penyelenggaraan pengangkutan .
- b. Pembuktian adanya kesalahan pengangkut dan beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut.
- c. Besarnya ganti rugi yaitu berdasarkan kerugian yang nyata.
- d. Lahirnya Tanggung jawab pengangkut sejak barang diserahkan sampai dengan diserahkannya barang.
- e. Pengangkut dapat bebas dari tanggung jawab untuk ganti rugi .karena adanya keadaan memaksa, cacat dari barang itu sendiri dan adanya kelalaian / kesalahan pengirim.

DAFTAR PUSTAKA

AbdulKadir Muhammad,1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut*

dan Udara, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.

_____, *Hukum Pengangkutan Niaga*, 1998, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.

Achmad Ali, 1996, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis Dan Sosiologis)*, Chandra Pratama, Jakarta.

_____, 2002, *Keterpurukan Hukum Di Indonesia (Penyebab Dan Solusinya)*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Amin Ibrahim, 2004, *Pokok – Pokok Analisis Kebijakan Publik (AKP)*, Penerbit Mandar Maju, Bandung.

Bambang Sunggono,2001, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo, Jakarta.

_____, 1994, *Hukum Dan Kebijakan Publik* , Penerbit Sinar Grafika, Jakarta.

Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, 1996.

Burhan Ashshofa, 1998., *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta , Jakarta.

- E. Saefullah Wirapradja, 1989, *Tanggungjawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*. Liberty, Yogyakarta.
- H. Abdul Latief, 2005, *Hukum Dan Peraturan Kebijaksanaan (Beleidsregel) Pada Pemerintahan Daerah*, Penerbit UII Press, Yogyakarta.
- H. F. Abraham Amos, 2004, *Legal Opinion, Aktualisasi Teoritis Dan Empiris*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- H. M. N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Seri 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 1995.
- _____, 2000, *Hukum Pelayaran Laut Dan Perairan Darat*, Djambatan, Jakarta.
- Iman Syahputra Tunggal, Arif Djohan Tunggal, Amin Widjaja Tunggal, 1997, *Peraturan Perundang – Undangan Pelayaran Dan Penerbangan Indonesia*, Havarindo, Jakarta.
- Maria Farida Indrati Soeprapto, 1998, *Ilmu Perundang Undangan, Dasar –Dasar Dan Pembentukannya*, Kanisius, Yogyakarta.
- Mariam Darus Badruzaman, 1981, *Pembentukan Hukum Nasional Dan Permasalahannya*, Penerbit Alumni Bandung.
- _____, 1983, *Mencari Sistem Hukum Benda Nasional*, Penerbit Alumni Bandung.
- Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitap Undang Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek) dengan Tambahan Undang – Undang Pokok Agraria dan Undang – Undang Perkawinan*. Pradnya Paramita, Jakarta.
- _____, 1985, *Kitab Undang – Undang Hukum Dagang dan Undang – Undang Kepailitan*, Pradnya Paramita, Jakarta.
- Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*,

- Universitas Indonesia (UI -
PRESS) , Jakarta.
- Sudarsono, 2002, *Kamus Hukum* ,
edisi Baru, Rineka Cipta,
Jakarta.
- Sutiono Usman Aji, Djoko Prakoso,
Hari Pramono, 1991,
*Hukum Pengangkutan di
Indonesia*, Rineka Cipta,
Bandung.
- Wiwoho Soedjono, *Hukum Laut
Khusus Tentang
Pengangkutan Barang Di
Indonesia*, Liberty,
Yogyakarta, 1986.
- Peraturan Perundang – Undangan.**
Undang-undang Nomor 22 Tahun
2009 tentang Lalu Lintas Dan
Angkutan Jalan.