

ANALISIS PENYELESAIAN SENGKETA ANTARA PENGANGKUT DENGAN PENGIRIM AKIBAT TERJADI KECELAKAAN (Studi Penelitian Pada PT. Trijaya Sarana Mandiri)

Mila Selvia¹, Erlina²

^{1,2}Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Bandar Lampung
erlina@ubl.ac.id Milaselvia.18218003@student.ubl.ac.id

ABSTRACT

Freight forwarding companies function as agents (representatives) in the carriage agreement acting on behalf of the sender or recipient. Freight forwarding companies are regulated in Book I Chapter V Part 2 Articles 86-90 of the Indonesian Commercial Code (KUHD) for rail and water transportation. The results of the research and discussion show that the form of the carriage agreement between PT. Trijaya Sarana Mandiri and the sender is a written agreement in the form of an underhand agreement signed by the parties concerned only. The agreement only binds the parties to the agreement, but does not have the power to bind third parties. In other words, if the agreement is obliged to submit the necessary evidence to prove that the third party's objection is unfounded and cannot be justified. The rights and obligations of the parties between PT. Trijaya Sarana Mandiri and the shipper in a reciprocal carriage agreement, then the obligations of one party are the rights of the other party. According to Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, Articles 186 to 196 explain the rights and obligations of the carrier. How to resolve disputes between PT. Trijaya Sarana Mandiri with the sender due to an accident by taking this non-litigation route, the parties in the future can still establish a good and harmonious relationship, and more importantly, the parties who previously had a dispute in the future are still willing and confident to establish cooperation in the transportation of goods

Keywords: *Analysis; Dispute resolution; Carrier; Sender; Accident.*

ABSTRAK

Perusahaan ekspedisi muatan berfungsi sebagai agen (wakil) dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim atau penerima. Perusahaan ekspedisi muatan diatur dalam Buku I Bab V Bagian 2 Pasal 86-90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia untuk pengangkutan kereta api dan perairan. Hasil penelitian dan pembahasan menunjukkan bahwa bentuk perjanjian pengangkutan antara PT.Trijaya Sarana Mandiri dengan pengirim adalah perjanjian tertulis dalam bentuk perjanjian di bawah tangan yang ditandatangani oleh para pihak yang bersangkutan saja. Perjanjian itu hanya mengikat para pihak dalam perjanjian, tetapi tidak mempunyai kekuatan mengikat pihak ketiga. Dengan kata lain, jika perjanjian itu berkewajiban mengajukan bukti-bukti yang diperlukan untuk membuktikan bahwa keberatan pihak ketiga dimaksud tidak berdasar dan tidak dapat dibenarkan. Hak dan kewajiban pihak-pihak antara PT.Trijaya Sarana Mandiri dan pengirim dalam perjanjian pengangkutan yang bersifat timbal balik, maka kewajiban dari pihak yang satu merupakan hak bagi pihak yang lain. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 186 sampai dengan Pasal 196 dijelaskan tentang hak dan kewajiban pihak pengangkut. Cara penyelesaian sengketa antara PT. Trijaya Sarana Mandiri dengan pengirim akibat terjadi kecelakaan dengan cara menempuh jalur non litigasi ini, para pihak dikemudian harinya tetap dapat menjalin hubungan yang baik dan harmonis, dan yang lebih penting adalah para pihak yang sebelumnya bersengketa dikemudian hari tetap bersedia dan percaya untuk menjalin kerjasama pengangkutan barang.

Kata kunci: *Analisis; Penyelesaian Sengketa; Pengangkut; Pengirim; Kecelakaan.*

PENDAHULUAN

Secara umum, ekspedisi dikenal sebagai pengiriman barang dari suatu tempat ke tempat lain yang letaknya cukup jauh. Barang yang dikirim dalam ekspedisi dapat berupa barang bahan baku sampai makanan. Pengiriman barang dari suatu tempat ke tempat lain akan menjadi lebih mudah dengan menggunakan jasa ekspedisi.

Dalam dunia ekspedisi sebuah perusahaan yang bergerak dalam bidang pengiriman barang saat ini tumbuh pesat dalam dunia bisnis, perusahaan dalam bidang ini bersaing untuk memberikan pelayanan terbaik pada pelanggannya baik dalam hal ketepatan waktu, keutuhan barang sampai pada ketepatan barang pada tempat tujuan maupun sistem transaksi pengiriman barang yang berhubungan langsung dengan pelanggan. Pada umumnya setiap perusahaan yang didirikan bertujuan untuk mendapatkan laba atau keuntungan semaksimal mungkin dengan menggunakan berbagai sumber-sumber ekonomi yang dimiliki. Salah satu tujuan perusahaan adalah mempertahankan kelangsungan hidup perusahaan dengan meningkatkan pendapatan dan penjualan. Pelayanan jasa dalam era millennium ini mengharuskan setiap manusia untuk memilih jasa yang ingin dipakai sesuai dengan kemampuannya.

Banyaknya perusahaan yang menawarkan jasa-jasa yang sama dengan kelebihan masing-masing, mengakibatkan terjadinya persaingan yang sangat ketat antar perusahaan yang satu dengan perusahaan lain. Biaya jasa ekspedisi atau harga pengiriman barang akan dihitung berdasarkan nilai muatan barang dan jarak kota pengiriman yang akan ditempuh. Pada dasarnya, semakin nilai muatannya mahal, biaya kirimnya mahal, jarak tempuh yang jauh, maka biaya yang dikeluarkan semakin banyak. Jika jarak tempuh tidak terlalu jauh, nilai barang tidak terlalu tinggi maka biaya kirimnya tidak terlalu mahal. Dengan perkembangan teknologi yang semakin pesat dan tiap waktu selalu mengalami perubahan khususnya dalam bidang teknologi informasi untuk memproses data dan menghasilkan sumber daya informasi yang berguna bagi pengguna (user) sehingga perusahaan dituntut untuk memiliki system transaksi yang terkomputerisasi agar dapat bersaing dengan perusahaan jasa ekspedisi lainnya. Dengan adanya system pelacakan GPS yang dipasang dimobil jadi pihak ekspedisi dapat melacak dimana lokasi mobil tersebut. Untuk tarif angkutan. Perusahaan ekspedisi

menggunakan metode perhitungan tarif angkut barang atau lebih sering didengar Ongkos Angkut Truk (OAT).

Saat ini banyak tawaran jasa pengiriman barang yang dilakukan oleh sopir-sopir truk secara langsung diketahui pemilik perusahaan jasanya sehingga perlu dipertanyakan pertanggungjawabannya, misalnya ketika barang hilang ataupun rusak. Keberadaan perusahaan jasa pengiriman barang masih memiliki beberapa manfaat lain, khususnya bagi pengusaha yang berkecimpung di dunia bisnis.

Pelaksanaan pembangunan di Indonesia, bidang transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar, roda kehidupan perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Peranan transportasi dalam banyak segi kehidupan ini tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan masyarakat akan jasa angkutan bagi pengangkutan orang serta barang dari dan keseluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan keluar negeri.

Indonesia membutuhkan sarana angkutan, baik darat (jalan, kereta api), di laut, maupun udara. Pengangkutan menjadi hal yang sangat dibutuhkan dalam kehidupan masyarakat dan perniagaan, hal ini didasari oleh beberapa faktor seperti perdagangan berupa penyebaran dan distribusi barang dagangannya keseluruh daerah. Untuk memperlancarkan transaksi perdagangan antar daerah/ wilayah menuntut orang untuk menggunakan jasa pengangkutan/ekspedisi. Pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan / atau barang dari suatu tempat ke tempat lain melalui angkutan darat, angkutan perairan, maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan. Pada dasarnya didalam pengangkutan, terdapat ekspediter, ekspediter ialah orang yang berusaha untuk menyediakan / jasa usaha pengangkutan dan pengiriman barang. Dengan kata lain ekspediter adalah perantara yang bersedia untuk melayani penumpang maupun angkutan barang.

Perusahaan ekspedisi muatan dikenal dalam perjanjian pengangkutan barang. Perusahaan ekspedisi muatan digolongkan sebagai subjek hukum pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengirim atau pengangkut atau penerima barang. Perusahaan ekspedisi muatan berfungsi sebagai agen (wakil) dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim atau penerima. Perusahaan ekspedisi muatan diatur

dalam Buku I Bab V Bagian 2 Pasal 86-90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia untuk pengangkutan kereta api dan perairan.

Pengangkutan barang dengan truk umumnya juga dilakukan dengan *system carter*, baik menurut perjalanan maupun waktu. Barang yang diangkut adalah barang dagangan atau barang keperluan pembangunan, seperti gula, kopi, garam, sagu, mie, semen, batu, seng, kayu, dan sebagainya. Perusahaan dagang atau pemilik barang yang bersangkutan tinggal pesan saja kepada perusahaan pengangkutan pemilik truk supaya mengangkut barangnya dari tempat pemuatan ke tempat tujuan yang ditentukan. Biaya pengangkutan dibayar lebih dahulu atau dapat dibayar di tempat penerima barang jika menurut perjalanan ataupun dibayar secara periodik berdasarkan waktu pada awal atau pada akhir periodik.

Pada beberapa kasus, penyebab terjadinya kecelakaan truk karena perilaku berkendara yang agresif. Salah satunya adalah berkendara dengan kecepatan penuh, lalu melakukan pengereman secara terus menerus. Hal tersebut dapat meningkatkan risiko kecelakaan karena pengereman terus menerus akan membuat ban kehabisan angin dan menyebabkan rem blong. Adanya target waktu muatan harus sampai di tempat tepat waktu, mengakibatkan pengemudi mengendarai truk lebih cepat dari batas maksimum kecepatan yang seharusnya. Selain itu, pengemudi yang suka menyalip kendaraan lain di jalan juga akan meningkatkan risiko kecelakaan pada pengemudi lain. Kelelahan merupakan salah satu faktor terjadinya kecelakaan yang telah menduduki peringkat pertama sebagai penyebab kecelakaan.

Biasanya perusahaan akan meminta pengemudi truk untuk membawa muatan ke daerah tertentu hanya dalam waktu singkat. Padahal, jarak yang ditempuh oleh pengemudi truk biasanya lumayan jauh dan hal itu mengakibatkan sedikitnya waktu istirahat untuk pengemudi. Selain itu, kelelahan seperti mengantuk saat mengemudi juga disebabkan oleh macet yang tidak kunjung berakhir dan waktu kerja selama perjalanan menjadi lebih panjang. Idealnya, pengemudi harus beristirahat setelah mengemudi setiap empat jam. Maka dari itu, perusahaan dan pengemudi truk harus mengikuti aturan tentang berapa jam pengemudi truk bisa mengemudi dalam satu *shift*, durasi tidur yang diperlukan agar kualitas tidur terjaga, dan durasi istirahat saat lelah mengemudi.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian menggunakan pendekatan yuridis normatif dan empiris. Sumber data normatif dan empiris. Pengumpulan data melalui penelitian kepustakaan (*library research*) dan penelitian lapangan (*field research*). Analisis data yang digunakan adalah yuridis kualitatif.

PEMBAHASAN

1. Bentuk Perjanjian Pengangkutan Antara PT.Trijaya Sarana Mandiri dengan Pengirim

Perjanjian pengangkutan selalu didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Kesepakatan tersebut pada dasarnya berisi tentang kewajiban dan hak, baik pengangkut dan penumpang maupun pengirim. Perjanjian pengangkutan mempunyai tujuan untuk melindungi hak dari penumpang yang kurang terpenuhi oleh ulah para pelaku usaha angkutan umum karena dengan adanya perjanjian pengangkutan maka memberikan jaminan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang mengadakan perjanjian. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1338 ayat (3) telah memberikan suatu asas keadilan, yaitu asas pelaksanaan perjanjian secara itikad baik jaminan keadilan itu juga dipedomani pada Pasal 1337 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa : “Suatu Perjanjian akan dapat dibatalkan jika bertentangan dengan Undang-Undang Kesusilaan yang baik dan/atau ketertiban umum”

Hasil wawancara dengan Riki Saputra selaku manajer perusahaan ekspedisi PT. Trijaya Sarana Mandiri menyatakan bahwa pada tahap ini pihak PT. Trijaya Sarana Mandiri mengadakan perjanjian kerjasama terhadap pihak pengirim. Pada pelaksanaan perjanjian kerjasama ini terdapat beberapa ketentuan-ketentuan pokok mengenai prosedur awal, yakni pihak pengirim harus melengkapi syarat-syarat yang telah ditentukan oleh PT. Trijaya Sarana Mandiri, yaitu melakukan pengisian blangko pendaftaran perjanjian kerjasama yang telah disediakan oleh PT. Trijaya Sarana Mandiri, pelunasan biaya administrasi dalam perjanjian kerjasama tersebut sesuai dengan yang telah ditentukan dalam jangka waktu yang telah ditetapkan dalam perjanjian serta bersedia untuk menyanggupi dan menyetujui semua ketentuan-ketentuan yang ada didalam surat perjanjian kerjasama antara pengirim dengan PT. Trijaya Sarana Mandiri. Bentuk perjanjian dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu tertulis dan lisan. Perjanjian tertulis adalah perjanjian yang dibuat oleh para pihak dalam

bentuk tertulis. Sedangkan perjanjian lisan suatu perjanjian yang dibuat oleh para pihak dalam wujud lisan (kesepakatan para pihak).

Sebelum perjanjian kerjasama dilaksanakan, maka kedua belah pihak harus mengetahui terlebih dahulu apa hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh masing-masing pihak dalam menjalankan perjanjian kerjasama tersebut agar tidak menimbulkan hal-hal yang tidak diinginkan. Apabila masing-masing pihak telah mengetahui hak dan kewajibannya, maka kedua belah pihak dapat menjalankan kewajibannya masing-masing dan mendapatkan haknya sesuai dengan yang telah disepakati antara beberapa pihak.

Kewajiban pokok suatu perusahaan pengangkut penumpang atau barang adalah mengangkut penumpang atau barang serta menerbitkan dokumen angkutan, sedangkan haknya adalah sebagai imbalan perusahaan angkutan yang memperoleh biaya angkutan dari penumpang atau pengirim barang. Lebih jelasnya, khususnya dalam pengangkutan barang perusahaan jasa atau pengangkut memiliki kewajiban lainnya. Kewajiban tersebut diantaranya adalah merawat, menjaga, dan memelihara barang yang diangkut dengan sebaik-baiknya dan menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan utuh, lengkap, tidak rusak, atau terlambat.

Setelah kesepakatan antara kedua belah pihak telah terpenuhi, maka kedua belah pihak mulai untuk mengikat perjanjian kerjasama dan memenuhi kesepakatan-kesepakatan lainnya, seperti dalam hak dan kewajiban, pembagian hasil atau kesepakatan lainnya. Kemudian kedua belah pihak membuat perjanjian. Dalam isi perjanjian tersebut termuat berbagai ketentuan yang mengikat kedua belah pihak dalam ikatan kerja.

Perjanjian baru dikatakan sah apabila kedua belah pihak melakukan penandatanganan diakhir perjanjian setelah dibagian yang menyebutkan tempat pembuatan dan penandatanganan. Tata cara penulisan tempat dan tanggal penandatanganan merupakan bagian utama yang tunduk pada hukum sebagai keharusan formal yang dilakukan pada penutupan perjanjian kontrak. Tanggal dapat menentukan keabsahan kapasitas para pihak dan keabsahan dari kesepakatan-kesepakatan yang dicapai oleh para pihak.

Karena kesepakatan-kesepakatan itu hanya sah apabila tidak bertentangan dengan hukum yang berlaku pada tanggal perjanjian. Orang yang menandatangani dalam perjanjian adalah para pihak yang terlibat dan telah disebutkan sebagai subjek perjanjian. Penandatanganan

dalam perjanjian kerjasama terletak paling bawah dalam surat perjanjian setelah tertulis tanggal, dibawahnya tertulis nama disertai tanda tangan para pihak yang terlibat dalam perjanjian kerjasama tersebut.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat dianalisis bahwa bentuk perjanjian pengangkutan antara PT.Trijaya Sarana Mandiri dengan pengirim adalah perjanjian tertulis dalam bentuk perjanjian di bawah tangan yang ditandatangani oleh para pihak yang bersangkutan saja. Perjanjian itu hanya mengikat para pihak dalam perjanjian, tetapi tidak mempunyai kekuatan mengikat pihak ketiga. Dengan kata lain, jika perjanjian itu berkewajiban mengajukan bukti-bukti yang diperlukan untuk membuktikan bahwa keberatan pihak ketiga dimaksud tidak berdasar dan tidak dapat dibenarkan.

2. Hak dan Kewajiban Pihak-Pihak Antara PT.Trijaya Sarana Mandiri dan Pengirim

Hasil wawancara dengan Riki Saputra selaku manajer perusahaan ekspedisi PT. Trijaya Sarana Mandiri menyatakan bahwa sebagai pihak yang mengusahakan pengangkutan darat dengan menggunakan truk sebagai alat angkutannya, pengangkut dibebani dengan tanggung jawab tertentu terhadap barang-barang muatan yang diserahkan dari pengirim untuk diangkut.

Tanggung jawab pengangkut menurut KUHD diatur dalam: Pasal 468 KUHD harus diangkutnya mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut". Berdasarkan ayat (1): "Persetujuan pengangkutan untuk menjaga keselamatan barang yang, ayat (2) huruf a: "Pengangkut wajib mengganti kerugian pengirim, apabila barang yang diangkutnya tidak diserahkan atau rusak". Menurut ayat (2) huruf b menyatakan bahwa: tetapi pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian pengirim, bila tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan karena suatu malapetaka yang tidak dapat dihindari terjadinya, sifat keadaan atau cacat dari barang itu sendiri dan suatu kelalaian atau kesalahan si pengirim sendiri. Berdasarkan ayat (3) : "Pengangkut juga bertanggung jawab kepada: segala perbuatan mereka yang dipekerjakan bagi kepentingan pengangkut itu, sifat keadaan atau cacat dari barang itu sendiri dan segala barang (alat-alat) yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan itu.

Selain itu disebutkan pula dalam Pasal 477 KUHD bahwa: pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat diserahkan barang yang diangkut kecuali apabila dibuktikan keterlambatan itu disebabkan karena suatu malapetaka yang tidak

dapat dicegah atau dihindarinya . Khusus untuk rusaknya barang , pengangkut bebas dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan rusaknya barang itu karena cacat barang atau karena kesalahan pengirim.

Tanggung jawab pengangkut sebagai Debitur diatur dalam Pasal 1236 dan Pasal 1246 KUH Perdata yaitu :

- a. Pasal 1236 KUH Perdata “Debitur wajib memberi ganti rugi, kerugian dan bunga kepada kreditur bila ia menjadikan dirinya tidak mampu untuk menyerahkan barang itu atau tidak merawatnya sebaik-baiknya untuk menyelamatkannya.”
- b. Pasal 1246 KUH Perdata “Biaya, ganti rugi dan bunga, yang boleh dituntut kreditur, terdiri atas kerugian yang telah dideritannya dan keuntungan yang sedianya dapat diperolehnya, tanpa mengurangi pengecualinya dan perubahan yang disebut dibawah ini.”

Tanggung jawab pengirim pada umumnya pengirim (*shipper*) bertanggungjawab memberikan data yang selengkap lengkapnya dan sebenar-benarnya mengenai barang yang akan dimuat tersebut disamping bertanggung jawab untuk membayar biaya pengangkutan tersebut. Mengenai batas tanggung jawab pengangkut, diatur dalam Pasal 470 KUHD. Isi Pasal 470 KUHD tersebut adalah :

- a. Pasal 470 ayat 1 KUHD Pengangkut hanya bertanggung jawab sampai suatu batas harga tertentu atas kerugian yang disebabkan karena:
 - 1) Kurang diusahakannya pemeliharaan, perlengkapan dan peranakanbuahan terhadap kapal.
 - 2) Kurang diusahakannya kemampuan kapal untuk menyelenggarakan pengangkutan sesuai dengan perjanjian.
 - 3) Salah memperlakukan tar menjaga barang yang diangkut.
 - 4) Kalau ada janji-janji yang bermaksud demikian adalah batal.
- b. Pasal 470 ayat 2 KUHD menyatakan: pengangkut tidak bertanggung jawab lebih dari suatu jumlah tertentu untuk sepotong barang yang diangkut, kecuali telah diberitahukan sifat dan harga barang tersebut, sebelum atau pada saat barang itu diterima. KUHD ini tidak berlaku bagi muatan curah, misalnya minyak bumi, terigu, semen dan lain-lainnya.
- c. Pasal 470 ayat 3 KUHD menyatakan: pengangkut tidak akan memberikan ganti rugi, apabila sifat dan harga barang dengan sengaja diberitahukan secara keliru.

Berdasarkan apa yang tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap : Menurut arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.

- a. Cacat tersembunyi pada badan atau mesin mobil truk, asal terbukti pemeliharaan dan perawatannya baik.
- b. Kesalahan yang dilakukan oleh pengemudi truk.
- c. Kesalahan pengurusan dan perlakuan terhadap mobil truk.

Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan yang sebabkan:

- a. Kebakaran, kecuali kebakaran ini karena kesalahan pengangkut atau pengangkut merahasiakan atas terjadinya kebakaran yang diketahuinya.
- b. Bahaya atau bencana dan malapetaka laut atau perairan pelayaran lainnya.
- c. Kejadian lain yang berada diluar kekuasaan manusia untuk mengatasinya.
- d. Tindakan peperangan.
- e. Tindakan permusuhan dari rakyat setempat.
- f. Penahan oleh raja, pemerintah atau orang-orang atau penyitaan karena tuntutan hukum.
- g. Pembatasan karantina.
- h. Tindakan atau kealpaan pengirim atau pemilik barang, agen atau wakilnya.
- i. Pemogokan atau tindakan-tindakan lain yang menyerupai pemogokan, baik sebagian atau secara lengkap.
- j. Kerusuhan atau pemberontakan.
- k. Kerugian karena susut isi atau susut barang, atau kerugian lainnya, kerusakan akibat dari cacat, menurunnya kualitas atau kerusakan sifat dari barang itu sendiri.
- l. Pembungkusan yang tidak mencukupi atau tidak memenuhi syarat.
- m. Merek yang tidak jelas atau tidak ada catnya yang dipergunakan untuk membuat merek peti, sehingga tidak dapat dibaca.
- n. Cacat yang tersembunyi, yang tidak dapat diketahui dengan pengamatan yang sewajarnya.

- o. Setiap sebab yang lain yang terjadi diluar kesalahan atau pengetahuan pengangkut, kecuali dapat membuktikan bahwa kesalahan pengangkut adalah ikut membantu mengakibatkan kerugian atau kerusakan itu.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat dianalisis bahwa hak dan kewajiban pihak-pihak antara PT.Trijaya Sarana Mandiri dan pengirim dalam perjanjian pengangkutan yang bersifat timbal balik, maka kewajiban dari pihak yang satu merupakan hak bagi pihak yang lain. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 186 sampai dengan Pasal 196 dijelaskan tentang hak dan kewajiban pihak pengangkut.

3. Cara Penyelesaian Sengketa Antara PT. Trijaya Sarana Mandiri dengan Pengirim Akibat Terjadi Kecelakaan

Pengertian ganti kerugian dapat dilihat pada Pasal 1243 Kitab Undang-undang Hukum Perdata Indonesia menyebutkan bahwa penggantian biaya, rugi, dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan barulah mulai diwajibkan, apabila si berhutang, 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.

Pada umumnya untuk memberikan kenyamanan dan rasa aman dalam proses pengangkutan, Perusahaan ekspedisi akan menawarkan asuransi atau mengasuransikan barang muatan terlebih dahulu sebelum dikirim. Tujuannya adalah apabila barang tersebut mengalami kerusakan atau hilang maka kerugian yang dialami dapat meminimalisir sebab ada pihak yang bertanggung jawab sebagai penanggung. Untuk asuransi yang berupa barang umumnya disebut asuransi kerugian, yaitu ganti rugi dititik beratkan pada wujud berupa barang.

Hasil wawancara dengan Riki Saputra selaku manajer perusahaan ekspedisi PT. Trijaya Sarana Mandiri menyatakan bahwa setiap *customer* yang datang dan mempercayakan barang kirimannya kepada PT. Trijaya Sarana Mandiri 100% diberikan dua rangkap. Sebelum lahir proses pergantian secara 100% tentu ada alur yang sudah diatur didalam SOP perusahaan. Hal pertama adalah *complain* dari pihak gudang yang terima barang, setelah di bongkar oleh pihak gudang harus dilaporkan saat Surat Jalan sampai di kantor , dimana jangka terima barangnya dinyatakan rusak, hilang atau bahkan tidak ada barang dihari itu juga *Driver* wajib melaporkan barang tersebut ke pihak angkutan ekspedisi dan langsung di Claim ke Drivernya.

Contoh barang dari cikupa Balaraja, Tangerang ke Pasanan, Sumatera Barat dan sampainya di Pasanan, Sumatera Barat barang diterima tidak sesuai misalkan kurang beberapa dus, atau pihak angkutan menanyakan kekurangan barang, sehingga pihak angkutan bisa mengajukan *complainnya* ke pabrik tempat muat asal di Cikupa Balaraja, Tangerang. Di Cikupa Balaraja, Tangerang Surat Muatannya di kurangi ke pihak tempat bongkar untuk ditanda tangan resi tanda terima jika barang tidak sesuai, ketika semua alurnya sudah ketemu maka pihak angkutan yang menangani terkait *complain* barang yang diajukan claimnya dari pihak angkutan ke driver dengan potong gaji atau barang yang rusak di jual, Sehingga yang menentukan barang ini diganti 100%, diganti setengah, atau diganti bagaimanapun itu dan pada intinya pihak Pabrik Di Cikupa Balaraja, Tangerang akan mengurangi ongkosan muatan kiriman yang sudah dipercayakan kepada PT. Trijaya Sarana Mandiri atau akan diganti 100% dan berapa pun nilainya.

Mekanisme PT. Trijaya Sarana Mandiri dalam menentukan besarnya ganti kerugian/nilai terhadap hilang atau rusaknya barang. Hasil wawancara dengan Riki Saputra selaku manajer perusahaan ekspedisi PT. Trijaya Sarana Mandiri menyatakan bahwa yang pertama adalah melihat nilai Taksasi barang, melalui resi yang menjadi alat transaksi barang ada yang namanya nilai Taksasi. Nilai Taksasi adalah nilai perkiraan harga barang tersebut dan didukung oleh faktor-faktor Surat Jalan seperti surat perintah ekspedisi, surat perintah muat bongkar, atas barang kiriman tersebut, sehingga pihak PT. Trijaya Sarana Mandiri bisa mengeluarkan keputusan untuk mengganti 100% nilai taksasi barang tersebut. Contoh: muatan PT. INBISCO NIAGA yang misalkan rusak atau hilang senilai Rp 2.000.000 maka akan diganti dengan nominal yang sama jika memang itu dinyatakan dari surat jalan yang lahir dari kedua belah pihak mendukung untuk diadakan pergantian, kerusakan/kehilangan barang muatan maka pihak PT. Trijaya Sarana Mandiri wajib mengeksekusi dalam artian ditangani, driver wajib mengganti barang yang di claim sesuai harga tersebut. Adapula penyelesaian melalui pengadilan namun biasanya jarang terjadi, pengirim biasanya enggan untuk menempuh jalur pengadilan dikarenakan memerlukan biaya yang tidak sedikit dan juga butuh waktu yang lama dan berbelit-belit. Bahkan mungkin saja biaya pengadilan tersebut dapat melampaui nilai barang itu sendiri.

Jika penyelesaian ganti kerugian diluar pengadilan cenderung dilakukan sebagai pilihan penyelesaian ganti rugi dalam sengketa pengangkutan mengingat syaratnya yang cepat tanpa perlu melewati birokrasi atau administrasi yang berbelit-belit, mudah untuk dilakukan yaitu kapan waktu yang diinginkan para pihak untuk menyelesaikan permasalahan, dan putusannya menjunjung asas *win-win solution*, bahwa tidak ada pihak yang merasa dirugikan berdasarkan kesepakatan yang telah disetujui oleh para pihak. Mengingat kerjasama pengangkutan merupakan kerjasama yang berdimensi bisnis maka pelayanan dan kesan yang baik dalam memberikan dan menawarkan jasa pengangkutan senantiasa selalu dijaga demi eksistensi perusahaan itu sendiri. Jadi dengan menempuh jalur non litigasi ini, para pihak dikemudian harinya tetap dapat menjalin hubungan yang baik dan harmonis, dan yang lebih penting adalah para pihak yang sebelumnya bersengketa dikemudian hari tetap bersedia dan percaya untuk menjalin kerjasama pengangkutan barang.

Pihak asuransi memberikan perlindungan kepada Tertanggung (pemilik barang yang diangkut) dari kerusakan/kerugian atas barang-barang yang diangkut (yang sedang dalam pengangkutan) sebagai akibat suatu musibah/kecelakaan. Kepentingan yang bisa dipertanggungjawabkan dalam asuransi pengangkutan adalah barang yang diangkut, biaya/ongkos pengiriman dan keuntungan yang diharapkan. Memberikan jaminan apabila barang yang diangkut mengalami kerugian total (seluruhnya) sebagai akibat dari kecelakaan alat angkutnya. Jaminan berlaku baik untuk kerugian total bersama kapal/alat angkutnya maupun kerugian total barangnya saja dan tidak menjamin kerugian/kerusakan sebagai akibat dari risiko perang, perang saudara, perampokan, pembajakan, huru-hara, tenaga atom, reaksi nuklir, radio aktif, bencana alam dan lain sebagainya.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat dianalisis bahwa cara penyelesaian sengketa antara PT. Trijaya Sarana Mandiri dengan pengirim akibat terjadi kecelakaan dengan cara menempuh jalur non litigasi ini, para pihak dikemudian harinya tetap dapat menjalin hubungan yang baik dan harmonis, dan yang lebih penting adalah para pihak yang sebelumnya bersengketa dikemudian hari tetap bersedia dan percaya untuk menjalin kerjasama pengangkutan barang. Perjanjian asuransi yang sesuai dengan tujuannya yaitu suatu perjanjian yang memberikan proteksi terhadap suatu peristiwa yang terjadi yang tidak dapat diketahui pada saat perjanjian dibuat. Di mana dalam proses klaim asuransi harus didasarkan pada asas keseimbangan

karena risiko yang dialihkan kepada penanggung diimbangi dengan jumlah premi yang dibayarkan kepada penanggung. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif, dengan cara mempelajari, mengkaji, dan menginterpretasi bahan-bahan kepustakaan yang ada dalam literatur-literatur, Peraturan Perundang- Undangan, dan ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan perjanjian asuransi. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, dan selanjutnya dilakukan analisis secara kualitatif. Hasil penelitian menyebutkan bahwa prosedur pengajuan klaim yang dilakukan oleh tertanggung terhadap penanggung secara umum harus memenuhi ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Polis Standar Kendaraan Bermotor yaitu mulai dari pemberitahuan, pengisian formulir klaim, dan penyerahan dokumen lainnya serta investigasi yang dilakukan penanggung. Sedangkan mengenai ganti kerugian asuransi kendaraan bermotor yang disebabkan oleh evenemen pencurian pada tertanggung adalah ganti kerugian total dan penanggung akan memberikan ganti kerugian kepada tertanggung berdasarkan harga sebenarnya sesuai dengan ketentuan Polis Standar Kendaraan Bermotor.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dapat ditentukan bahwa:

1. Bentuk perjanjian pengangkutan antara PT.Trijaya Sarana Mandiri dengan pengirim adalah perjanjian tertulis dalam bentuk perjanjian di bawah tangan yang ditandatangani oleh para pihak yang bersangkutan saja. Perjanjian itu hanya mengikat para pihak dalam perjanjian, tetapi tidak mempunyai kekuatan mengikat pihak ketiga. Dengan kata lain, jika perjanjian itu berkewajiban mengajukan bukti-bukti yang diperlukan untuk membuktikan bahwa keberatan pihak ketiga dimaksud tidak berdasar dan tidak dapat dibenarkan.
2. Hak dan kewajiban pihak-pihak antara PT.Trijaya Sarana Mandiri dan pengirim dalam perjanjian pengangkutan yang bersifat timbal balik, maka kewajiban dari pihak yang satu merupakan hak bagi pihak yang lain. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 186 sampai dengan Pasal 196 dijelaskan tentang hak dan kewajiban pihak pengangkut.
3. Cara penyelesaian sengketa antara PT. Trijaya Sarana Mandiri dengan pengirim akibat terjadi kecelakaan dengan cara menempuh jalur non litigasi ini, para pihak dikemudian

harinya tetap dapat menjalin hubungan yang baik dan harmonis, dan yang lebih penting adalah para pihak yang sebelumnya bersengketa dikemudian hari tetap bersedia dan percaya untuk menjalin kerjasama pengangkutan barang.

DAFTAR PUSTAKA

- E. Suherman. 2009. *Pengangkutan Darat Carter*, Jakarta, Alumni.
- Fida Amira. 2010. *Tanggung Jawab Pengiriman Barang Ekspedisi Atas Kehilangan dan/atau Kerusakan Barang* Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos (Studi Kasus di Kantor Pos Solo).
- <https://heavycargonusantara.com/fungsi-manfaat-jasa-pengiriman-barang>. diakses pada tanggal 19 oktober 2021 Pukul 14.00 WIB.
- <https://www.jasakirimurah.com/articles/i/37168118/pengertian-ekspedisi>. Diakses pada Tanggal 15 Oktober 2021 Pukul 13.00 WIB.
- B, Erlina. 2010. Klaim Ganti Rugi dalam Perjanjian Asuransi Kendaraan Bermotor. Universitas Bandar Lampung