

TANGGUNG JAWAB PENGUSAHA PENGANGKUTAN TRUK SEBAGAI PENYEDIA JASA PENGIRIMAN BARANG YANG MELEBIHI KAPASITAS MUATAN

(*THE RESPONSIBILITY OF EMPLOYERS AS PROVIDERS OF TRUCKING FREIGHT SERVICES THAT EXCEEDS THE CHARGE CAPACITY*)

Agus Setiawan (Mahasiswa), Hj. Liliek Istiqomah, S.H., M.H., Edi Wahjuni, S.H., M.Hum.,
Jurusan Hukum Perdata, Fakultas Hukum, Universitas Jember (UNEJ)
Jln. Kalimantan 37, Jember 68121
E-mail: Sugijono11@gmail.com

Abstrak

Pengusaha truk sebagai pihak penyedia jasa pengangkutan bertanggung jawab penuh atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan termasuk didalamnya pengangkutan yang melebihi kapasitas muatan sejak pemuatan sampai pembongkaran di tempat tujuan, kecuali jika diperjanjikan lain. Dan akan diberikan sanksi berupa sanksi administratif dan juga sanksi pidana jika peraturan tersebut dilanggar.

Kata Kunci : pengusaha truk, proses pengangkutan, melebihi kapasitas muatan, sanksi.

Abstract

Entrepreneur truck as transport service providers are fully responsible for any loss arising from events occurring in the process including the transport of freight in excess payload capacity since loading to unloading at destination, unless otherwise agreed. And shall be given administrative sanctions in the form of sanctions and criminal sanctions if rules are violated.

Keywords: entrepreneur a truck, transport of processing, payload capacity exceeded, sanctions.

Pendahuluan

Transportasi memiliki peranan penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Pentingnya transportasi ini tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan baik jasa pengangkutan orang maupun jasa pengangkutan barang. Transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang (Muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.^[1]

Salah satu sektor jasa yang memiliki faktor penting dalam perekonomian adalah Sektor Jasa Angkutan Truk, Jasa Angkutan Truk merupakan bagian yang tak terpisahkan dari ekonomi dunia. Kondisi geografis Negara yang meliputi daratan pulau, maupun kepulauan, menuntut roda transportasi yang handal serta ekonomis. Jasa Angkutan Truk lah yang mengambil peranan.

Jasa angkutan truk merupakan bagian dari jasa angkutan (transportasi) secara luas yang didefinisikan sebagai kesatuan yang terdiri dari elemen-elemen prasarana fisik (jaringan, terminal, pelabuhan), sarana angkutan, dan sistem operasi yang mendukung kelancaran perpindahan objek fisik (manusia dan atau barang) dari suatu tempat asal ke tempat tujuan yang terpisahkan secara geografis.^[2]

Kondisi truk di Indonesia buruk dan menjadi semakin buruk akibat praktik-praktik kelebihan muatan. Rata-rata

umur truk yang melewati rute-rute yang disurvei adalah 10-11 tahun, dengan rata-rata penggunaan sekitar 13 tahun, jauh lebih tua dari rata-rata umur truk di AS yang hanya berkisar 6,9 tahun. Truk-truk bekas sering diimpor dalam jumlah besar dalam kondisi tidak layak. Kerusakan truk ini semakin parah akibat terlalu sering kelebihan muatan. Bentuknya juga sering dimodifikasi agar bisa memuat lebih banyak barang untuk mendapatkan keuntungan lebih besar. Satu-satunya bagian truk yang sulit dimodifikasi adalah asnya, sehingga sering terjadi patah as pada truk-truk tersebut.

Tingkat penggunaan truk masih di bawah rata-rata dan sering melebihi batas muatan. Karena kebanyakan truk memiliki kelebihan muatan dan kondisi jalan yang rusak, truk jarang beroperasi dan kecepatan laju mereka rendah dan sering menyebabkan kecelakaan lalu lintas.^[3]

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, timbul keinginan penulis untuk membahas dalam suatu karya ilmiah berbentuk skripsi dengan judul :

“TANGGUNG JAWAB PENGUSAHA PENGANGKUTAN TRUK SEBAGAI PENYEDIA JASA PENGIRIMAN BARANG YANG MELEBIHI KAPASITAS MUATAN “

Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, maka dirumuskan permasalahan dalam penulisan skripsi ini sebagai berikut :

1. Apakah pengusaha pengangkutan truk bertanggung jawab terhadap pengangkutan barang yang melebihi kapasitas muatan?
2. Apakah syarat-syarat kendaraan untuk dapat memuat barang menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
3. Apa akibat hukum bagi pengusaha pengangkutan yang melakukan pengangkutan melebihi kapasitas muatan?

Metode Penulisan

Tipe Penelitian

Penelitian hukum merupakan suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Tipe penelitian yang digunakan dalam penulisan proposal ini adalah yuridis normatif (*legal research*), yaitu penelitian yang di fokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Penelitian ini dilakukan dengan cara mengkaji berbagai aturan hukum yang bersifat formil seperti undang-undang, peraturan-peraturan, serta literatur yang berisi konsep-konsep teoritis yang dihubungkan dengan permasalahan yang dibahas dalam penulisan proposal ini.

Pendekatan Masalah

Penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Dengan pendekatan tersebut, penulis akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya. Pendekatan yang digunakan dalam tipe penelitian skripsi yuridis normatif ini menggunakan pendekatan Perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

Pendekatan Perundang-undangan (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah semua Perundang-undangan dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Penulis menggunakan pendekatan Perundang-undangan.

Pendekatan Konseptual beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum, peneliti akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum, dan asas-asas hukum yang relevan dengan isu yang dihadapi.^[4]

Bahan Hukum

Bahan hukum merupakan sarana dari suatu penulisan yang digunakan untuk memecahkan permasalahan yang ada. Sumber-sumber penelitian hukum dapat dibedakan menjadi sumber-sumber penelitian hukum yang berupa bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder. Di samping sumber-sumber penelitian yang berupa bahan-bahan hukum, penelitian juga dapat menggunakan bahan-bahan hukum tersier apabila dipandang perlu. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penulisan proposal ini adalah:^[5]

1. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
2. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum dan komentar-komentar pengusaha truk yang bersangkutan yang bertujuan untuk mempelajari isi dari pokok permasalahan yang dibahas.^[6]

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus hukum, ensiklopedia, dan Internet. Bahan hukum yang digunakan di dalam penulisan skripsi ini berupa buku tentang Pedoman Penulisan Karya Ilmiah, informasi internet, dan bahan-bahan lainnya.^[7]

Analisa Bahan Hukum

Proses analisis bahan hukum merupakan proses menemukan jawaban dari pokok permasalahan yang timbul dari fakta hukum. Proses tersebut dilakukan dengan beberapa tahapan yaitu :^[8]

1. Mengidentifikasi fakta hukum dan mengilimir hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak di pecah.
2. Mengumpulkan bahan-bahan hukum dan bahan non hukum yang dipandang mempunyai relevansi.
3. Melakukan telaah atas isu hukum yang dianjurkan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan.
4. Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum.
5. Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah di bangun di dalam kesimpulan.
6. Langkah-langkah yang dilakukan oleh Peter Mahmud Marzuki ini sesuai dengan karakter ilmu hukum sebagai ilmu yang bersifat preskriptif dan terapan. Berdasarkan hal tersebut, maka dapat dicapai tujuan yang di maksudkan di dalam penulisan skripsi ini dengan menjawab permasalahan yang diajukan sehingga nantinya dapat dibuat suatu kesimpulan berdasarkan analisis yang dapat dipertanggungjawabkan.

Pembahasan

Pengusaha pengangkutan truk bertanggung jawab terhadap pengangkutan barang yang melebihi kapasitas muatan

Pengangkutan barang dengan truk umumnya juga dilakukan sistem carter, baik menurut perjalanan maupun

menurut waktu. Barang yang diangkut adalah barang dagangan atau barang keperluan pembangunan, seperti batu, pasir, bata, semen, dan sebagainya. Perusahaan dagang atau pemilik barang yang bersangkutan tinggal pesan saja kepada perusahaan pengangkutan pemilik truk supaya mengangkut barangnya dan tempat pemuatan ke tempat tujuan yang ditentukan. Biaya pengangkutan dibayar lebih dahulu atau dapat dibayar di tempat penerima barang jika menurut perjalanan atau dibayar secara periodik berdasarkan waktu pada awal atau pada akhir periodik.[9]

Sebelum menyelenggarakan pengangkutan, terlebih dahulu harus ada perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang/pemilik barang. Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dimana pengangkut mengikatkan diri menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan, tetapi didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi dan mengikat.[10]

Kedua belah pihak yang mempunyai kewajiban yang harus ditunaikan yaitu:

a. Pihak Pengangkut

Pihak pengangkut mempunyai kewajiban untuk mengangkut barang ataupun orang dari satu tempat ketempat lain dengan selamat.

b. Pihak Pengirim

Pihak Pengirim berkewajiban menyerahkan ongkos yang disepakati serta menyerahkan ongkos yang disepakati serta menyerahkan barang yang dikirim pada alamat tujuan dengan jelas. Di tempat tujuan barang tersebut diserahkan kepada penerima yang mana dan alamatnya tercantum dalam surat angkutan sebagai pihak ketiga yang turut serta bertanggung jawab atas penerimaan barang.

c. Pihak penerima barang

Kedudukan pihak penerima barang karena sesuatu perjanjian untuk berbuat sesuatu bagi penerima barang apakah barang itu diterimanya sebagai suatu hadiah (pasal 1317 KUHPerdata).[11]

Undang-Undang Pengangkutan menentukan bahwa pengangkutan baru diselenggarakan setelah biaya pengangkutan dibayar terlebih dahulu. Akan tetapi, di samping ketentuan Undang-Undang Pengangkutan, juga berlaku kebiasaan masyarakat yang dapat membayar biaya pengangkutan kemudian.

Perjanjian pengangkutan biasanya meliputi kegiatan pengangkutan dalam arti luas, yaitu kegiatan memuat, membawa, dan menurunkan/membongkar, kecuali apabila dalam perjanjian ditentukan lain. Pengangkutan dalam arti luas ini berkaitan erat hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Artinya, tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak penumpang dan/atau barang dimuat kedalam alat pengangkut sampai penumpang diturunkan dari alat pengangkut atau barang dibongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada penerima. Tanggung jawab dapat

diketahui dari kewajiban yang telah ditetapkan dalam perjanjian pengangkutan atau Undang-Undang Pengangkutan. Kewajiban utama pengangkutan adalah menyelenggarakan pengangkutan. Kewajiban utama mengikat sejak penumpang atau pengirim barang melunasi biaya pengangkutan.

Pada penyelenggaraan pengangkutan banyak sekali pelanggaran pengangkutan seperti melebihi kapasitas muatan. Karena itu pemerintah melalui Dinas Perhubungan memberlakukan pengawasan terhadap kegiatan pengangkutan tersebut. Dan untuk mengetahui bahwa alat angkutan tersebut kelebihan muatan maka perlu menggunakan alat yang dinamakan alat penimbangan atau disebut jembatan timbang.

Pasal 1 KM 5 Tahun 1995 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor Di Jalan menyatakan bahwa:

“Alat Penimbangan adalah seperangkat alat untuk menimbang kendaraan barang /truk yang dapat dipasang secara tetap atau yang dapat dipindah-pindahkan (portable) yang digunakan untuk mengetahui berat kendaraan beserta muatannya”.

Pasal 1 KM 5 Tahun 1995 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor Di Jalan menjelaskan bahwa alat penimbangan adalah alat yang digunakan untuk menimbang berat beserta muatan kendaraan barang/truk. Jadi untuk mengetahui truk tersebut kelebihan muatan atau tidak maka perlu menggunakan alat timbang yang dimaksud.

Jika tetap dilanggar dan pihak pengangkut tetap melakukan maka kewenangan petugas Dinas Perhubungan untuk menurunkan barang muatan yang lebih sampai muatannya sesuai dengan berat muatan yang seharusnya dimuat.

Penumpang mengalami kecelakaan ketika naik alat pengangkut, atau selama diangkut, atau ketika turun dari alat pengangkut, pengangkut bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kecelakaan yang terjadi itu. Demikian halnya pada pengangkutan barang, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan sejak pemuatan sampai pembongkaran di tempat tujuan, kecuali jika diperjanjikan lain.

Akan tetapi, tanggung jawab pengangkut dibatasi oleh Undang-Undang pengangkutan. Undang-Undang Pengangkutan menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan/kelalaian pengangkut. Namun, mengenai kerugian yang timbul akibat:

- a. Keadaan memaksa (*force majeure*);
- b. Cacat pada penumpang atau barang itu sendiri;
- c. Kesalahan/kelalaian penumpang atau pengirim.

Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Pembatasan atau pembebasan tanggung jawab pengangkut, baik yang ditentukan dalam Undang-Undang Pengangkutan maupun perjanjian pengangkutan disebut eksonerasi (pembatasan atau pembebasan tanggung jawab).[12]

Pasal 23 AB jo Pasal 1337 KUH Perdata menerangkan bahwa “Pengurangan dan tanggung jawab pengangkutan mungkin dapat diadakan tetapi atas

persetujuan dari pihak pengirim ataupun penerima barang, dan penghapusan tanggung jawab pengangkut sama sekali tidak mungkin diberikan melawan ketertiban umum kesesuaian baik, justru bilamana terdapat unsur kesengajaan atau tidak kejujuran pihak pengangkut”.

Pasal 1320 KUHPerdta menerangkan bahwa “Pengurangan dan peniadaan tanggung jawab boleh diberikan asal saja mendapat persetujuan dari pihak-pihak pengirim maupun penerima barang karena sifatnya *Dwingen recht*”.

Pengurangan tanggung jawab pengangkutan diadakan seimbang dengan biaya pengurangan angkutan, tetapi imbalan tersebut diperkirakan demikian rupa barang yang diangkut tetap terjamin keselamatannya tidak akan merugikan pihak pengirim barang, oleh karena itu dalam hal ini pengirim perlu mendapat perlindungan dari pembentukan undang-undang (hukum).

Pasal 93 KUHD Menerangkan bahwa mengenai barang-barang angkutan yang sampai ditempat tujuan dalam keadaan kurang atau rusak tersebut tidak dapat dilihat dari luar oleh penerima tidak dapat seketika melihat maka penerima dalam waktu 2 x 24 jam berhak menuntut *Prostige*. Prosedur pemeriksaan bersifat *Valunter* yaitu dengan mengajukan surat permohonan sederhana Pasal 94 KUHD yang mendorong kepada pihak penerima, untuk secepatnya membuka perpacking (pembungkus) memeriksa dengan teliti barang-barang yang diangkut atau diterimanya khususnya untuk barang yang berharga atau bernilai oleh karena pemeriksaan secara *expretie* (pemeriksaan tenaga ahli) sangat mahal dan dipergunakan secara efisien dalam menggunakan tenaga ahli *surveyor*.

Tujuan pemeriksaan (*expretie*) ialah untuk menetapkan besarnya kerugian diderita penerima akibat rusak dan hilangnya barang diterimanya sedangkan ongkos angkutan telah dibayar lunas.

Pemeriksaan *expretie* dianggap tidak perlu lagi apabila:

1. Nilai barang yang diangkut lebih kecil sehingga tidak seimbang dengan biaya pemeriksaan (*Expretie*);
2. Expretie juga dapat diminta lebih dari waktu 2 x 24 jam manakala barang tersebut datangnya terlambat dari schedule yang ditetapkan dan melebihi batas perkiraan menurut undang-undang maupun kebiasaan seharusnya.

[13]

Luas tanggung jawab pengangkut diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt) Indonesia. Dalam Pasal 1236 KUHPerdta menyatakan bahwa “Pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita, dan bunga yang layak diterima jika dia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan”. Selain itu terdapat pada Pasal 1246 KUHPerdta yang menyatakan “ Biaya, kerugian, dan bunga pada umumnya terdiri atas kerugian yang telah diderita dan laba yang seharusnya akan diterima”.

[14]

Batas tanggung jawab pengangkut dibatasi dengan ketentuan Pasal 1247 KUHD dan 1248 KUHD, kerugian penerimaan dan pengiriman barang menjadi beban penangkut yang dibatasi dengan syarat sebagai berikut:

- a) Kerugian dapat diperkirakan secara layak, pada saat timbulnya perikatan.

- b) Kerugian itu harus merupakan akibat langsung dari tidak terlaksananya perjanjian pengangkutan.

Meskipun pengangkut debitur menjalankan penipuan yang merugikan penerima pengirim beban tanggung jawab pengganti kerugian dari pengangkut atau debitur tetap terbatas pada ketentuan yang dimaksud tersebut di atas. [15]

Menurut ketentuan Pasal 1367 KUHPerdta bahwa “pengusaha pengangkutan bertanggung jawab atas akibat dari perbuatan buruk/karyawannya”. Pasal tersebut menjelaskan bahwa dalam menjalankan kegiatan pengangkutan ternyata disuatu jalan mengalami kecelakaan yang diakibatkan oleh kelalaian dari karyawannya tetap itu tanggung jawab si pengusaha pengangkutan.

Pasal 1365 KUHPerdta, sebagai analogi Pasal 1602 Ayat (2) KUHPerdta yang berbunyi:

”Apabila majikan tidak memenuhi kewajiban dan kelalaian yang mengakibatkan kerugian bagi buruh, maka majikan wajib memberi ganti rugi, terkecuali bilamana majikan dapat membuktikan, bahwa kerugian itu merupakan akibat langsung dari wanprestasi majikan sebagai pengusaha angkutan yaitu dalam hal:

1. Tidak menyiapkan kendaraan yang layak angkut, dalam arti:

- a) Keadaan alat mekanis penggerak (mesin) dalam keadaan baik, mampu melayani rute yang ditempuh dalam segala macam cuaca.
- b) Cukup mempunyai bahan bakar dan minyak 2 untuk mesin dan onderdil penggerak.
- c) Tersedia alat-alat cadangan beserta perlengkapannya, termasuk persediaan PPPK.
- d) Mempunyai surat-surat kendaraan lengkap, termasuk surat uji kendaraan.

Terkecuali kerugian akibat kecelakaan itu kelalaian dari pihak buruh sendiri dalam arti tidak siap menghadapi tugas mengemudi dan dalam hal ini menjadi beban pembuktian pengangkut”.

Penetapan besarnya ganti rugi, berlaku asas yang tercantum dalam Pasal 1246, Pasal 1247 dan Pasal 1248 KUHPerdta, yang pada pokoknya mengganti apa yang hilang, rusak dan laba yang tidak jadi diperoleh yang diperkirakan pada saat perjanjian itu dibuat, termasuk juga kerugian yang tidak dapat dinilai dengan uang, misalnya:

- a. Barang yang musnah laba yang tidak jadi diperoleh terhadap barang yang diangkut, hingga harga eceran tertinggi;
- b. Cacat badan penumpang sejak dirawat dirumah sakit hingga selesai dan terdapat cacat badan hingga tidak dapat bekerja dengan sempurna (baik);
- c. Jiwa yang meninggal dunia. [16]

Menurut Suryatin, dalam bukunya Hukum Dagang I dan II tentang pertanggungjawaban, adalah sebagai berikut:

Oleh karena dalam ayat 2 disebutkan “ tidak dapat dicegah maupun dihindarkan secara layak”, maka harus dipertimbangkan apakah kerugian-kerugian yang diderita tadi atas barang-barang yang bersangkutan, dapat dicegah atau dihindarkan atau tidak, menurut daya kemampuan si pengangkut. Umpamanya selama perjalanan timbul angin taufan dan air laut masuk dalam ruangan tempat penyimpanan barang-barang. Setelah cuaca terang kembali,

ternyata pompa untuk mengeluarkan air tidak bekerja dan tidak pula dapat diperbaiki, karena semua onderdil-nderdil hilang karena angin taufan tadi. Dalam hal ini sudah terang, barang-barang yang bersangkutan akan rusak kemasukan air laut, tetapi si pengangkut tidak dapat dituntut, karena ia tidak dapat menghindarkan kerusakan tadi walaupun sudah cukup daya dan upayanya.

Oleh karena perkataan “secara layak”, maka pertanggungjawaban si pengangkut tergantung pada keadaan dan/atau kejadian yang tidak dapat dipastikan terlebih dahulu, sehingga merupakan pertanggungjawaban secara relatif karena tergantung pada keadaan, sehingga tidak dapat diperhitungkan dari semula.

Berlainan dengan ayat 3, yang merupakan suatu pertanggung jawaban yang mutlak. Sebelum si pengangkut memperkerjakan orang-orang, ia wajib menyelidiki kepandaian dan kecakapan orang itu dan sebelum mempergunakan suatu alat pengangkut, wajiblih ia meneliti terlebih dahulu apakah alat itu dapat dipergunakan untuk maksud pengangkut atau tidak.

Jika terdapat pencurian barang sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 469 KUHD, maka si pengangkut hanya bertanggung jawab kalau ia diberitahu akan sifat dan harga barang tersebut sebelum diserahkan atau pada waktu diserahkan.

Pada umumnya tentang barang-barang untuk disimpan, sudah seharusnya si penyimpan harus mengetahui barang apa yang diterima untuk disimpan, agar supaya ia tahu berat ringannya resiko yang dibebankan kepadanya. Ketentuan dalam pasal 469 KUHD diulangi dalam pasal 470 KUHD ayat 3, dimana ditentukan bahwa sipengangkut tidak bertanggung jawab apabila ia diberi keterangan yang tidak benar dengan sengaja tentang sifat dan harga barang yang bersangkutan.

Sehubungan dengan pertanggung jawabannya sebagaimana pada Pasal 468 KUHD, maka dalam Pasal 470 KUHD si pengangkut tidak dibenarkan untuk mengadakan perjanjian untuk mengurangi atau menghapuskan pertanggung jawabannya semua perjanjian semacam itu adalah batal. Sehubungan dengan resiko yang menjadi bebannya, maka si pengangkut diberi keringanan, yaitu dalam dari Pasal 470 ayat (2) KUHD. Keringanan ini merupakan wewenang untuk mengadakan perjanjian supaya sipengangkut hanya bertanggung jawab hingga suatu jumlah tertentu, kecuali apabila kepadanya telah diberitahu sifat dan harga barang yang bersangkutan, sebelum atau pada waktu menerima barang-barang itu.

Pasal 470 ayat (2) KUHD itu maksudnya ialah barang-barang yang diangkat dan tidak diketahui sifat dan atau harganya, tetap menjadi tanggung jawabnya si pengangkut, namun ia dapat meringankan bebannya, sebagaimana layaknya. Lain kalau si pengangkut mengetahui sifat dan atau harga barangnya sehingga ia mengetahui pula berat ringannya resiko yang dibebankan kepadanya. Kalau ia tidak mengetahui berat ringannya resiko yang menjadi bebannya, maka tidak adil kalau kepadanya dibebankan resiko sepenuhnya.

Pengangkut bagaimanapun juga tetap harus membuktikan bahwa ia telah berusaha sesuai dengan pertanggungjawabannya yang tercantum dalam Pasal 468

KUHD. Ketentuan ini dimuat dalam Pasal 470 huruf (a) KUHD yang merupakan ketentuan mutlak dan segala penyimpangan-penyimpangan yang ada adalah batal.

Bagaimanapun si pengangkut dapat mengurangi pertanggung jawabannya, namun perjanjian semacam itu tidak akan berlaku, bila ternyata bahwa kerugian disebabkan karena kesalahannya atau kelalaiannya si pengangkut atau bawahannya, sebagaimana ditentukan oleh Pasal 471 KUHD. Tetapi kalau diadakan perjanjian bahwa si pengangkut tidak akan bertanggung jawab dalam hal ini.

Terasa aneh terdengarnya ketentuan mengenai dapat diadakan perjanjian untuk mengelakkan pertanggungjawaban karena kesalahannya atau kelalaiannya. Yang dimaksud ialah keadaan darurat dan/atau memaksa. Kesalahan atau kelalaian bawahannya dapat ditolak oleh si pengangkut. Umpamannya bawahannya dengan sengaja melakukan pengangkutan barang yang melebihi kapasitas. Dalam hal ini si Pengangkut dapat menolak pertanggungjawabannya, artinya kesalahan bawahannya tidak perlu ditanggung oleh pengangkut. Persoalan ini jangan disamakan dengan persoalan dalam Pasal 476 KUHD, yang memuat istilah “sengaja atau kesalahan besar pengangkut sendiri.”

Pasal 476 Ayat (2) KUHD menyatakan bahwa “Pengangkut tidak dapat mengelakkan pertanggung jawabannya dan segala perjanjian untuk mengelakkannya adalah batal”.

Untuk menentukan secara objektif kerusakan yang dapat menimbulkan alasan untuk menuntut ganti rugi, maka Pasal 481 KUHD s/d 484 KUHD memberikan pedoman. Selanjutnya Pasal 487 KUHD menjelaskan tentang ketentuan jangka waktu untuk mengajukan tuntutan ganti rugi, yaitu dalam waktu satu tahun setelah penyerahan barangnya atau satu tahun setelah hari dan barang itu harus diserahkan.tuntutan-tuntutan tadi kena daluwarsa menurut ketentuan dalam Titel XII Buku II KUHD.

Agar tuntutan ganti rugi dapat diperkuat, maka pasal 488 KUHD memberi keutamaan pada tuntutan itu atas upah pengangkutan, artinya tuntutan itu harus dibayar mendahului pembayaran utang-utang lainnya, kecuali yang disebut dalam Pasal 316 KUHD. Pasal 487 KUHD menerangkan bahwa si penerima (yang menuntut kerugian) harus menyita upah pengangkutan itu dalam jangka waktu 2x24jam. Cara-cara menjalankan pensitaan dijelaskan lebih lanjut dalam dari Pasal 488 ayat (2) dan Pasal 488 ayat (3) KUHD.[\[17\]](#)

Seperti penjelasan diatas, dalam penyelenggaraan pengangkutan pihak UD Sumber Raya juga bertanggung jawab penuh atas barang angkutan apabila terjadi kecelakaan akibat dari kesalahan pengusaha pengangkutan atau dari kesalahan/kelalaian bawahannya termasuk masalah kelebihan muatan dan bersedia membayar ganti kerugian.

Syarat-syarat kendaraan untuk dapat memuat barang menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Di masyarakat yang modern atau pra modern ada kecenderungan untuk merumuskan kaidah-kaidah hukum di dalam suatu dokumen tertulis yang resmi. Dokumen-dokumen tertulis resmi tersebut, biasanya disebut perundang-undangan, yang berisikan peraturan-peraturan

yang mempunyai tingkatan tertentu. Tujuan utamanya adalah agar ada kepastian hukum, keseragaman hukum yang menyangkut bidang-bidang tertentu dibukukan secara tuntas, maka hal itu dinamakan kodifikasi.

Perundang-undangan dianggap baik dari sudut berlakunya adalah perundang-undangan yang berlaku secara yuridis berarti, bahwa perundang-undangan tersebut diresmikan menurut peraturan yang telah ditentukan dan diundangkan oleh lembaga yang berwenang. Secara sosiologis hal itu berlaku, apabila perundang-undangan tersebut dapat dipaksakan dari atas, atau diterima dengan ikhlas oleh warga-warga masyarakat. Suatu perundang-undangan berlaku secara filosofis, apabila sesuai dengan cita hukum yang ada di dalam masyarakat. Ketiga dasar berlakunya perundang-undangan itu harusnya serasi, oleh karena apabila, misalnya hanya berlaku secara yuridis, maka sangat besar kemungkinannya bahwa perundang-undangan itu tidak efektif dan bukan merupakan hukum yang hidup kadang-kadang disebut "*Black letter law*".

Pada kenyataannya perundang-undangan tidak akan mungkin mengikuti semua perkembangan yang terjadi di dalam masyarakat. Setiap perubahan di dalam perundang-undangan, harus melalui tata cara tertentu yang tidak mustahil mengakibatkan terjadinya ketidaksesuaian dengan perubahan yang sedang terjadi. Lagipula, pelaksanaan perundang-undangan memerlukan fasilitas, yang tidak selalu ada lengkap, baik "*soft-ware*-nya" maupun "*hard-ware*-nya". Oleh karena itu, maka kepada pihak-pihak tertentu diberikan wewenang untuk menafsirkan isi perundang-undangan agar senantiasa dapat mengikuti perkembangan dalam masyarakat. Misalnya para hakim mempunyai wewenang tertentu untuk menafsirkan perundang-undangan, sehingga perkara-perkara yang dihadapinya akan dapat diputuskan dengan seadil mungkin. Para petugas dijalan rayapun diberi wewenang tertentu untuk menafsirkan perundang-undangan dan sekaligus mengambil keputusan. Sudah tentu bahwa keterampilan mengambil keputusan itu hanya dapat dipunyai apabila yang bersangkutan mengetahui dan memahami peraturan serta terlatih untuk mengambil keputusan yang cepat dan tepat di lapangan.

Perundang-undangan pada hakekatnya merupakan pencerminan kehendak pemerintah dan masyarakat. Apabila dikaitkan dengan lalu lintas dan angkutan jalan raya, maka kehendak tadi tertuju pada:

1. Jaminan akan adanya keamanan dan kelancaran lalu lintas serta angkutan;
2. Prasarana jalan raya terlindung;
3. Lalu lintas dan angkutan yang berlangsung secara ekonomis
4. Perlindungan terhadap lingkungan hidup.

Yang menjadi masalah adalah apakah hal-hal tersebut sudah tercermin di dalam perundang-undangan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan raya yang dewasa ini berlaku di Indonesia.

Perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan raya pada dasarnya berisikan suruhan, larangan dan kebolehan yang mencakup paling sedikit tiga bidang utama yakni:

1. Peraturan mengenai pemakai jalan yang mencakup manusia sebagai pejalan kaki, pengemudi kendaraan bermotor dan tidak bermotor serta hewan yang berada di jalan tersebut;
2. Peraturan mengenai sarana angkutan yang dipergunakan di jalan raya misalnya, kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor dan hewan;
3. Pengaturan tentang jalan khususnya mengenai klasifikasi jalan raya, jenis-jenis jalan raya, rambu-rambu dan seterusnya.

Yang memikul tanggung jawab terhadap pelanggaran-pelanggaran yang terjadi adalah manusia sebagai subjek hukum, baik sebagai pejalan kaki, pengemudi kendaraan maupun menggiring hewan. Peraturan tertinggi yang mengatur perihal lalu lintas dan angkutan jalan raya adalah undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 25). Kecuali menggantikan Undang-undang yang lama yaitu Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951, maka Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Raya terutama bertujuan untuk:

- 1) Mengatur segala kegiatan-kegiatan yang sangat erat hubungannya dengan pengusaha, penyelenggaraan dan perkembangan angkutan jalan serta pemeliharaan jalan raya;
- 2) Mengatur kelancaran keamanan dan ketertiban lalu lintas;
- 3) Mengetengahkan politik pemerintahan di bidang angkutan jalan raya.

Terdapat kekurangan dari undang-undang tersebut yaitu undang-undang tersebut belum ada peraturan pelaksanaannya yang berwujud peraturan pemerintah sebagaimana diperintahkan oleh undang-undang itu sendiri. Terlepas dari masalah apakah undang-undang tadi sudah tertinggal atau masih dapat dipergunakan, ketiadaan peraturan pelaksanaan menimbulkan berbagai persoalan di dalam proses pelaksanaan undang-undang tersebut. Hal-hal yang belum diatur dengan peraturan pemerintah adalah antara lain sebagai berikut:

1. Pasal 2 ayat 2a yang menjelaskan tentang ketentuan mengenai berjalan dan berhenti, meminggir, penerangan dan memberi isyarat-isyarat peringatan;
2. Pasal 2 ayat 2b yang menjelaskan tentang ketentuan mengenai ijin untuk hewan yang berada di jalan ;
3. Pasal 3 ayat 1 yang menjelaskan tentang ketentuan tentang kecepatan maksimum yang berlaku untuk beberapa macam kendaraan tertentu baik didalam maupun di luar daerah bangunan
4. Pasal 4 ayat 2 yang menjelaskan tentang ketentuan mengenai perlombaan dan pacuan di jalan;
5. Pasal 7 ayat 1 yang menjelaskan tentang ketentuan mengenai instansi yang mengeluarkan surat ijin mengemudi;
6. Pasal 8 ayat 2 yang menjelaskan tentang ketentuan mengenai cara belajar dan memberikan pelajaran mengemudi kendaraan bermotor umum;
7. Pasal 9 yang menjelaskan tentang ketentuan mengenai jam mengemudi untuk pengemudi kendaraan bermotor umum;

8. Pasal 10 ayat 4 yang menjelaskan tentang ketentuan mengenai tanda-tanda kendaraan bermotor yang berada di jalan ;
9. Pasal 10 Ayat 4 yang menjelaskan tentang ketentuan mengenai surat nomor kendaraan atau surat coba kendaraan bermotor beserta prosedurnya;
10. Pasal 11 Ayat 4 yang menjelaskan tentang ketentuan mengenai pengujian kendaraan bermotor;
11. Pasal 14 Ayat 1 yang menjelaskan tentang ketentuan mengenai pembuatan, pemeliharaan dan penggunaan jalan;
12. Pasal 20 yang menjelaskan tentang ketentuan mengenai pengangkutan orang untuk keperluan pariwisata;
13. Pasal 25 ayat 2 yang menjelaskan tentang ketentuan tentang pengecualian terhadap wajib angkut;
14. Pasal 25 ayat 3 yang menjelaskan tentang ketentuan lebih lanjut mengenai kewajiban penguasa dan pegawai kendaraan umum serta kewajiban penumpangnya, termasuk cara mengangkut orang dan barang dengan kendaraan umum;
15. Pasal 35 ayat 1 yang menjelaskan tentang ketentuan mengenai pejabat yang diberi wewenang mengadakan penindakan terhadap pelanggaran;
16. Pasal 38 yang menjelaskan tentang ketentuan mengenai pengecualian berlakunya Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 terhadap.
 - a) Kendaraan bermotor dan barisan angkatan bersenjata, barisan pemadam kebakaran serta dinas umum lainnya;
 - b) Pengemudi kereta api dan trem;
 - c) Kendaraan-kendaraan bermotor untuk keperluan khusus.

Peraturan pemerintah mengenai hal-hal tersebut di atas tidak ada dan dapat menghambat pelaksanaan undang-undang tersebut atau terjadinya penyimpangan terhadap hirarki peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, sebagaimana diatur dalam ketetapan MPR Nomor 20 Tahun 1966. selain dari itu, maka demi kelancaran didalam praktek, maka terpaksa dikeluarkan “*Beleid*” tertentu yang apabila terlalu banyak dilakukan, akan menghasilkan “*Wanbeleid*” dan bukan “*Wijsbeleid*”, yang di dalam bahasa Indonesia diterjemahkan dengan kata kebijaksanaan.

Kekosongan-kekosongan tersebut di atas mempunyai akibat yang negatif dalam mengusahakan kepatuhan terhadap undang-undang tersebut. Salah satu faktor yang menyebabkannya adalah tidak adanya patokan yang tegas bagi para penegak atau petugas hukum, oleh karena suatu undang-undang biasanya memuat ketentuan-ketentuan umum yakni kaidah-kaidah hukum yang abstrak. [18]

Ketentuan-ketentuan mengenai pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor diatur di dalam Bab IX Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Raya dan juga di dalam Bab XI. Yang penting adalah, bahwa bagi pengusaha mobil bis umum untuk pengangkutan orang diperlukan ijin oleh Gubernur atau petugas yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan (juga

oleh Walikota/Kepala Daerah di dalam wilayah kota praja tertentu).

Di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 1951 Tentang Mengubah Peraturan Lalu Lintas Jalan juga diatur perihal pengusaha kendaraan motor umum, baik yang mengangkut penumpang maupun barang. Ketentuan mengenai hal itu, misalnya, diatur di dalam pasal 76 dan seterusnya. Dalam hal ini, umpamanya, pengusaha maupun pengemudi harus menjaga agar supaya kendaraan bermotor tersebut (baik disebelah luar maupun dalam) memenuhi syarat-syarat tertentu (yang juga mencakup soal kebersihan dan kebagusannya). Larangan-larangan yang berlaku pada Pasal 8 ayat (1), adalah sebagai berikut:

- a) Memperbolehkan orang-orang yang mabuk atau sakit saat menumpang penumpang mana merupakan gangguan terhadap lainnya;
- b) Menerima pengangkutan barang-barang yang membahayakan penumpang;
- c) Menerima angkutan gas-gas yang beracun;
- d) Mengangkut hewan yang sakit atau berbahaya.

[19]

Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diatur dengan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara Nomor 49 Tahun 1992. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pada saat mulai berlakunya undang-undang ini, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dinyatakan tidak berlaku lagi. Undang-Undang ini mulai berlaku pada tanggal 17 september 1992. selain itu, pengangkutan darat dengan kendaraan umum juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia. Ketentuan-ketentuan pasal-pasal KUHD Indonesia tersebut bersifat *lex generalis*, artinya berlaku umum untuk semua jenis pengangkutan darat dengan kendaraan umum.

Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diadakan dengan perjanjian antara Perusahaan Pengangkutan Umum dan penumpang atau pemilik barang. Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya pengangkutan. Karcis penumpang diterbitkan atas nama (si penumpang/pemilik barang), artinya tidak dapat dialihkan dengan kepada pihak lain. Penerbitan dokumen pengangkutan atas nama ada kaitannya dengan perlindungan asuransi terhadap pemegangnya dalam hal terjadi musibah. Pemegang dokumen pengangkutan adalah orang yang berhak memperoleh santunan atau ganti kerugian dari perusahaan asuransi. [20]

Merevisi UU Lalu lintas nomor: 14 tahun 1992 adalah sudah selayaknya dilakukan karena situasi dan perkembangan masyarakat sudah jauh berubah. Tentu sudah jauh berubah situasi dan masalah lalu lintas saat tahun 1992 dengan masa 2009 tentunya jauh sekali berbeda. Revisi yang perlu dilakukan adalah menjawab kebutuhan lapangan untuk peningkatan pelayanan kepada masyarakat dan profesionalitas kerja di bidang lalu lintas.

Artinya adalah revisi dilakukan dengan visi peningkatan kapasitas dan profesionalitas bukannya semata-mata

pengalihan atau perubahan, mengganggu kinerja baik yang sudah berjalan selama ini.

Selama ini UU Lalu Lintas Nomor: 12 tahun 1992 sudah cukup memberikan dampak pelayanan dan pendidikan baik bagi masyarakat. Jadi revisi atau perubahan yang dibutuhkan saat ini adalah untuk lebih menyesuaikan dan memperhitungkan kinerja serta konteks lapangan yang ada atau kepentingan masyarakat. [21]

Pada hari Kamis tanggal 1 April 2010, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan resmi diberlakukan. Dengan berkuatnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan maka undang-undang yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan sebelumnya yaitu Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dinyatakan tidak berlaku lagi. Terdapat beberapa perubahan yang cukup mendasar yang dibawa dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini.

Pasal 12 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menjelaskan tentang kewenangan petugas dinas perhubungan, dimana dijelaskan bahwa fungsi-fungsi seperti pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli Lalu Lintas bukan menjadi kewenangan Dinas Perhubungan melainkan kewenangan petugas kepolisian.

Pasal 262 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menjelaskan tentang Kewenangan petugas Dinas Perhubungan secara umum hanya dilaksanakan di Terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap. Meskipun demikian dalam keadaan tertentu kewenangan tersebut dapat dilaksanakan di jalan namun harus berkoordinasi dan didampingi oleh petugas Polri.

Semangat dari paradigma baru Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini adalah bahwa penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait dengan kata lain bahwa instansi yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan dan pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan lebih bersifat kebersamaan dimana ada 5 instansi terkait sebagai Pembina penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Dalam pelaksanaannya Pembina penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan terdiri dari 5 instansi dan dikoordinasikan melalui Forum Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan bersama dengan akademisi dan masyarakat. Instansi Pembina dan penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan termasuk ruang lingkup penyelenggaraannya diatur dalam Pasal 5 s/d Pasal 13 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. [22]

Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ), jembatan timbang tidak lagi diperbolehkan menarik retribusi kelebihan muatan. Dengan kata lain, mulai 1 Januari 2011 berlaku ketentuan toleransi muatan 0%.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 atau Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 (regulasi lama) tidak dijumpai istilah toleransi muatan 0%. Tetapi yang dimaksud dengan toleransi muatan 0% menurut pemahaman kedua undang-undang itu adalah berat barang yang diangkut

harus sesuai dengan daya angkut yang ditentukan di bartu/buku uji. Dari pemahaman ini, munculnya istilah toleransi muatan 0%, biar kelihatan ilmiah, meskipun toleransi kelebihan muatan hanya dapat diberikan setinggi-tingginya 5%. [23]

Pasal 169 Ayat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa:

- (1) Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan.
- (2) Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan angkutan barang.
- (3) Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan.
- (4) Alat penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas:
 - a) alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau
 - b) alat penimbangan yang dapat dipindahkan.

Pasal 169 Ayat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut di atas menjelaskan tentang ketentuan mengenai muatan yang mewajibkan pengemudi dan/atau pengusaha angkutan umum untuk mematuhi ketentuan mengenai daya angkut, tata cara pemuatan, dimensi kendaraan, dan kelas jalan. Bila barang yang diangkut melebihi daya angkutnya berarti melanggar pasal 169, yaitu pelanggaran muatan (daya angkut).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, banyak sekali aturan yang tersebar dalam pasal demi pasal mengenai ketentuan pelanggaran dan tata cara pemuatan dimensi mobil barang seperti diatur dalam undang-undang ini, meliputi; Pasal 48, mengatur soal persyaratan teknis dan laik jalan; Pasal 49, Pasal 50, Pasal 51, Pasal 52, Pasal 53 dan Pasal 54, mengatur masalah pengujian kendaraan bermotor; Pasal 71, soal kewajiban pemilik kendaraan bermotor melapor kepada POLRI; Pasal 106 ayat (3) dan Ayat (5), mengatur kewajiban pengemudi kendaraan bermotor; Pasal 169, terkait pengawasan muatan barang; Pasal 262, mengatur tentang kewenangan PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil);

Disamping itu, ketentuan lainnya yang terdapat di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi, yaitu terdapat pada Pasal 115, mengenai ukuran dan muatan kendaraan bermotor.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 ketentuan dalam pasal 115, disebutkan, ukuran kendaraan bermotor, dengan atau tanpa muatan harus memenuhi persyaratan, diantaranya meliputi:

1. lebar maksimum 2.500 mm;
2. tinggi maksimum 4.200 mm; dan
3. tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan;
4. panjang maksimum kendaraan bermotor tunggal 12.000 mm.

Sedangkan, rangkaian kendaraan bermotor dengan kereta gandengan, atau kereta tempelan tidak lebih dari 18.000 mm; panjang ROH 62,5 % dari jarak sumbu, dan FOH 47,5 % dari jarak sumbu; sudut perigi bagian belakang

bawah kendaraan, sekurang-kurangnya 8 derajat diukur dari atas permukaan tanah.[24]

Jadi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan hanya menjelaskan tentang syarat-syarat kapasitas muatan secara umum saja dan tidak menjelaskan secara lebih terperinci lagi mengenai batas ukuran maksimum dan minimum besarnya muatan yang seharusnya.

Akibat hukum bagi pengusaha pengangkutan yang melakukan pengangkutan melebihi kapasitas muatan.

Akibat hukum adalah segala akibat atau konsekuensi yang terjadi dari segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh subjek hukum terhadap objek hukum ataupun akibat-akibat lain yang disebabkan oleh kejadian-kejadian tertentu yang oleh hukum yang bersangkutan sendiri telah ditentukan atau dianggap sebagai akibat hukum.[25] Akibat hukum terjadi karena adanya peristiwa hukum.

Peristiwa hukum merupakan salah satu jenis fakta hukum. Peristiwa hukum dalam bahasa Belanda disebut *rechtsfeit* dan dalam bahasa Inggris *Legal fact*. Peristiwa hukum ada tiga jenis, yaitu peristiwa hukum yang terjadi karena perbuatan, karena kejadian, atau karena keadaan. Suatu peristiwa disebut peristiwa hukum apabila diatur dan diberi akibat oleh hukum. Setiap peristiwa disebut peristiwa hukum selalu menimbulkan hubungan hukum yang berdimensi kewajiban dan hal pihak-pihak, kerugian dan keuntungan pihak-pihak. Karenanya, peristiwa hukum yang terjadi itu ada yang dikehendaki oleh pihak-pihak karena menimbulkan kerugian atau kerusakan.

Jika dihubungkan dengan pengangkutan, lingkup peristiwa hukum pengangkutan meliputi hal-hal sebagai berikut:

1. Perbuatan Hukum Pengangkutan Yang Diketahui Oleh Pihak-Pihak dalam perjanjian pengangkutan;
2. Kejadian Hukum Pengangkutan Yang Tidak Dikehendaki Oleh Pihak-Pihak Dalam Pengangkutan;
3. Keadaan Hukum Pengangkutan Yang Juga Tidak Dikehendaki Oleh Pihak-Pihak Dalam Pengangkutan.

Peristiwa hukum yang berupa perbuatan hukum pengangkutan merupakan sumber keuntungan dan kenikmatan bagi pihak-pihak karena pada dasarnya pihak-pihak telah melibatkan diri dalam kegiatan bisnis yang selalu berorientasi pada keuntungan (*profit oriented*). Kegiatan bisnis pengangkutan (butir 1) dan keuntungan yang diharapkan merupakan hal yang dikehendaki oleh pihak-pihak walaupun tidak selalu menguntungkan. Hal ini disebut *variable* sebab (*dependent variable*). Kejadian hukum pengangkutan (butir 2) dan keadaan hukum pengangkutan (butir 3) merupakan sumber kerugian dan ketidaknyamanan yang tidak dikehendaki oleh pihak-pihak dalam hubungan hukum pengangkutan. Dua hal ini disebut variabel akibat (*independent variabel*) yang timbul karena adanya pengangkutan (butir 1).[26]

Kecelakaan (*accident*) adalah peristiwa hukum pengangkutan berupa kejadian atau musibah, yang tidak dikehendaki oleh pihak-pihak, terjadi sebelum, dalam waktu, atau sesudah penyelenggaraan pengangkutan karena perbuatan manusia atau kerusakan alat pengangkut sehingga

menimbulkan kerugian material, fisik, jiwa, atau hilangnya mata pencarian bagi pihak penumpang, bukan penumpang, pemilik barang, atau pihak pengangkut. Berdasarkan konsep tersebut, dapat diuraikan unsur-unsur kecelakaan pengangkutan sebagai berikut:

- a) Kejadian atau musibah;
- b) Tidak Dikehendaki Oleh Pihak-Pihak;
- c) Sebelum, dalam waktu, sesudah pengangkutan;
- d) Perbuatan manusia atau kerusakan alat pengangkut;
- e) Kerugian material, fisik, jiwa, atau hilangnya mata pencarian;
- f) Penumpang, pengirim, pihak ketiga, pengangkut.

[27]

Kelebihan kapasitas muatan juga termasuk pelanggaran dalam lalu lintas. Karena dapat merusak sarana jalan dan mengganggu kelancaran lalu lintas. Karena itu pemerintah melalui Dinas Perhubungan mengeluarkan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan No. SE.01/AJ.108/DRJD/2012 Tentang Pengawasan dan pengendalian muatan lebih. Hal tersebut dilakukan untuk pengawasan dan pengendalian terhadap muatan lebih di setiap daerah diseluruh Indonesia agar tidak terjadi muatan yang melebihi kapasitas. Untuk mengetahui muatan yang sebenarnya dari angkutan tersebut dan tidak terjadi kelebihan muatan maka diperlukan alat timbang.

Akibat hukum yang terjadi akibat pelaksanaan kegiatan pengangkutan yang melanggar ketentuan dari undang-undang yang berlaku adalah sanksi. Sanksi itu berupa sanksi administratif dan juga dapat pula sanksi pidana.

Pasal 199 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa:

Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 167, Pasal 168, Pasal 173, Pasal 177, Pasal 186, Pasal 187, Pasal 189, Pasal 192, dan Pasal 193 dikenai sanksi administratif berupa:

- a. peringatan tertulis;
- b. denda administratif;
- c. pembekuan izin; dan/atau
- d. pencabutan izin.

Selain sanksi administratif seperti yang dijelaskan diatas, pengangkut yang lalai melakukan kegiatan pengangkutan yang melebihi muatan dapat pula mendapatkan sanksi pidana. Ketentuan pidana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan disebutkan beberapa pasal demi pasal terkait ketentuan pidana yang mengaturnya, meliputi: Pasal 277; Pasal 286; Pasal 287 Ayat (6); Pasal 288 ayat (3); Pasal 301; Pasal 305; Pasal 307; Pasal 308.

Kesimpulan dan Saran

1. Pengusaha pengangkutan bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan sejak pemuatan sampai pembongkaran di tempat tujuan. Mengenai kegiatan pengangkutan yang melebihi kapasitas, walaupun bukan kelalaian pengusaha truk itu sendiri. Akan tetapi

tanggung jawab tetap di bebaskan kepada pengusaha truk tersebut.

2. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, banyak sekali aturan yang tersebar dalam pasal demi pasal mengenai ketentuan tata cara pemuatan dimensi mobil barang atau syarat-syarat kapasitas muatan seperti diatur dalam undang-undang ini, meliputi; Pasal 48, mengatur soal persyaratan teknis dan laik jalan; Pasal 49, Pasal 50, Pasal 51, Pasal 52, Pasal 53 dan Pasal 54, mengatur masalah pengujian kendaraan bermotor; Pasal 169, terkait pengawasan muatan barang.
3. Akibat hukum bagi pengangkut yang melakukan pengangkutan melebihi kapasitas muatan adalah sanksi. Sanksi itu berupa sanksi administratif dan juga sanksi pidana. Yang mana sanksi administratif itu adalah, peringatan tertulis; denda administratif; pembekuan izin; dan/atau pencabutan izin. Sedangkan sanksi pidananya adalah pidana penjara dan kurungan.
4. Hendaknya para pengangkut lebih sadar resiko yang dihadapi mengenai permasalahan pengangkutan yang melebihi muatan. Disamping merugikan pihak pengangkut dan pengguna jasa tetapi juga merugikan orang lain. Hendaknya undang-undang yang telah ditentukan bukan untuk dibaca saja tetapi harus diterapkan dilapangan. Hendaknya jika ingin menciptakan lalu lintas yang aman, tertib dan nyaman diharapkan kesadaran petugas pemerintah yang bertindak tegas dalam permasalahan lalu lintas ini dan tidak mentolerir bentuk pelanggaran lalu lintas apapun seperti masalah muatan yang melebihi batas.

Ucapan Terima Kasih

Penulisan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Kedua orang tua penulis, Bapak H. Samiran dan Ibu Hj. Riemi yang penulis hormati, terima kasih yang tak terhingga atas segala bimbingan, doa dan kasih sayang yang telah Ibu Bapak berikan kepada penulis.
3. Ibu Hj. Liliek Istiqomah, S.H., M.H. Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan dalam penulisan Skripsi ini hingga mencapai hasil yang maksimal. Merupakan suatu kebanggaan tersendiri bagi penulis mendapatkan bimbingan beliau.
4. Ibu Edi Wahjuni, S.H., M.Hum Dosen Pembantu Pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan dalam penulisan Skripsi ini hingga mencapai hasil yang maksimal. Merupakan suatu kebanggaan tersendiri bagi penulis mendapatkan bimbingan beliau.
5. Ketua Penguji Ujian Skripsi yang telah memberikan banyak masukan serta arahan untuk dapat terselesaikannya Skripsi ini dengan baik.

6. Sekretaris Penguji Ujian Skripsi yang telah memberikan banyak masukan serta arahan untuk dapat terselesaikannya Skripsi ini dengan baik.

Penulis juga menerima segala kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Daftar Pustaka/Rujukan

- [1] Abbas Salim. 2002. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Rineka Cipta. Hlm. 13.
- [2]<http://binaukm.com/2011/10/peranan-jasa-angkutan-truk-dalam-perekonomian-indonesia/>. Diakses tanggal 4 Desember 2012
- [3]<http://balianzahab.wordpress.com/makalah-hukum/hukum-pengangkutan/>. Diakses tanggal 12 Desember 2012
- [4] Peter Mahmud Marzuki, 2010, *Penelitian hukum*, Jakarta: Kencana, hlm 93-95.
- [5] *Ibid*, hlm. 141.
- [6] *Ibid*, hlm. 141.
- [7] *Ibid*, hlm. 143.
- [8] *Ibid*, hlm. 171.
- [9] *Op.Cit.hlm.291*.
- [10] *Ibid.hlm.46*.
- [11] *Op.Cit.hlm.67*.
- [12] *Op.Cit.hlm. 46-47*.
- [13] *Op.Cit.hlm.76-77*
- [14] *Op.Cit.hlm.47*.
- [15] *Op.Cit.hlm.76*.
- [16] *Op.Cit.hlm.81-82*.
- [17] *Op.Cit. hlm.246-248*.
- [18] Soerjono Soekanto, Inventarisasi dan analisa terhadap perundang-undangan lalu-lintas, Jakarta: Rajawali, hlm 14 -17.
- [19] *Ibid.hlm 87-88*.
- [20] *Op.Cit.hlm.47*
- [21]http://www.fakta.or.id/index.php?option=com_cintent&view=article&id=81:rancangan-uu-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan&catid=38:opini-jakarta&Itemid=95. Diakses tanggal 1 mei 2013.
- [22]<http://dishubinfokom.globogan.go.id/artikel-perhubungan/94-uu-nomor-22-tahun-2009-dan-kewenangan-petugas-dinas-perhubungan.html>. Diakses tanggal 3 mei 2013
- [23]<http://m.suaramerdeka.com/index.php/read/cetak/2011/03/10/139457/Menegaskan-Tuan-Jembatan-Timbang>. Diakses tanggal 12 april 2013
- [24] <http://berita21.wordpress.com/2011/11/16/ketentuan-berat-muatan-kendaraan-angkutan-barang-disosialisasikan/>. Diakses tanggal 28 april 2013.
- [25] <http://ikaagustini.blogspot.com/2011/02/pengertian-subjek-hukum-objek-hukum-dan.html?m=1>. Diakses tanggal 14 april 2013.
- [26] *Op.Cit.hlm.137-138*.
- [27] *Ibid. hlm. 253-258*.
- [28] *Ibid. hlm.83-84*.