



**PELAKSANAAN PERJANJIAN BAKU
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI
PERUSAHAAN ANGKUTAN DARAT DI TEGAL**

TESIS

Disusun

**Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Derajat S2
Program Studi Magister Kenotariatan**

Oleh :

Diana Nur Amaliyah

B4B 007 052

PEMBIMBING :

H. Achmad Busro, S.H.,M.Hum.

**PROGRAM STUDI MAGISTER KENOTARIATAN
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2009**

**PELAKSANAAN PERJANJIAN BAKU
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI
PERUSAHAAN ANGKUTAN DARAT DI TEGAL**

**Disusun Oleh :
Diana Nur Amaliyah
B4B 007 052**

**Dipertahankan Di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal 2 Juni 2009**

**Tesis Ini Telah Diterima
Sebagai Persyaratan Untuk Memperoleh Gelar
Magister Kenotariatan**

Pembimbing

**H. Achmad Busro, S.H.,M.Hum.
NIP : 130606004**

**Mengetahui
Ketua Program Magister
Kenotariatan UNDIP**

**H. Kashadi, S.H.,M.H.
NIP : 131124438**

MOTTO :

" Hindari kata nanti, menangguhkan pekerjaan, dan menunda kewajiban. Ketahuilah, bahwa semua itu adalah awal kegagalan "

PERSEMBAHAN :

Kupersembahkan tesis ini untuk :

Abah H. Muntasik Firdaus

dan

Amih Hj. Kasmawati

*Terima kasih telah memberiku kesempatan
untuk tahu lebih banyak lagi.*

KATA PENGANTAR

Bismillahirrohmanirrohim

Assalamu'alaikum Wr.Wb

Alhamdulillahirobbal'alamin. Segala puja dan puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah, tuntunan serta kesabaran sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis dengan judul "Pelaksanaan Perjanjian Baku Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Perusahaan Angkutan Darat di Tegal" dengan baik dan tanpa kendala dan hambatan apapun yang cukup berarti.

Penulisan tesis ini dimaksudkan sebagai syarat untuk memperoleh gelar Magister Kenotariatan pada Program Studi Magister Kenotariatan Program Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang.

Sebagai manusia biasa dengan segala keterbatasan keilmuan dan kekhilafan dari berbuat kesalahan dan kekurangan, Penulis menyadari sepenuhnya bahwa tesis ini masih jauh dari kesempurnaan dan banyak terdapat kelemahan baik di dalam materi maupun teknik penulisannya. Dan dalam kesempatan ini, penulis juga ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan tesis ini. Tanpa adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, tesis ini tidak akan dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada yang terhormat :

1. Bapak H. Kashadi, S.H., M.H, selaku Ketua Program Studi Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro.
2. Bapak Dr. Budi Santoso, S.H., M.S, selaku Sekretaris Bidang Akademik Program Studi Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro.
3. Bapak Dr. Suteki, S.H., M.Hum, selaku Sekretaris Bidang Administrasi Umum dan Keuangan Program Studi Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro.
4. Bapak H. Achmad Busro, S.H., M.Hum, selaku Dosen Pembimbing Tesis yang telah dengan penuh keikhlasan dan kesabaran memberi bimbingan, pengarahan, serta nasehat-nasehat yang berguna bagi penulis dalam menyelesaikan tesis ini.
5. Bapak RMJ Koesmargono, S.H., M.Hum, selaku Dosen Wali pada Program Studi Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro.
6. Bapak Jamal dan karyawanannya selaku pengurus Sumber Jatibaru dan Bapak Wibowo Subroto dan karyawanannya selaku pengurus Panca Kobra Sakti yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan informasi serta data-data selama penulis melakukan penelitian.
7. Abahku H. Muntasik Firdaus dan Amihku Hj. Kasmawati, Kakak-kakakku Mas Feri Firdaus dan Mba Usmiatun, Mba Dewi Indah Nur Zam-Zam dan Mas Salafudin, Adekku Rizki Nurlaeli, Keponakanku Denish Aprila Nurul Husainah dan Zidane Athilla Firdaus. Terima kasih atas semuanya. Aku takkan bisa seperti ini tanpa kalian, keluarga terhebatku.

8. Bunga Arsita, Liena Tri Wardani, dan Larasati. Jarak memang memisahkan kita tetapi tidak dengan rasa.
9. Dina Novalia Trisnaningtias dan Ika Sari Pristiwiningsih. Makasih ya sudah mau ku paksa buat nemenin aku. Detik-detik itu begitu indah sobat.
10. Dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Semoga dengan segala amal yang baik tersebut akan memperoleh balasan rahmat dan karunia dari Allah SWT. Amin.

Akhir kata penulis berharap semoga tesis ini dapat memberi manfaat bagi yang memerlukannya.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb

Semarang, _____

(Diana Nur Amaliyah)

ABSTRAK

Perusahaan pengangkutan menggunakan perjanjian baku dalam melakukan perjanjian pengangkutan. Pengangkut telah menyiapkan perjanjian pengangkutan dalam bentuk baku dan pengirim hanya bisa menerima perjanjian tersebut tanpa kesempatan untuk bernegosiasi mengenai isi perjanjian sehingga kedudukan para pihaknya dikatakan tidak seimbang.

Dari penggunaan perjanjian baku ini, muncul masalah dalam penerapan asas kebebasan berkontrak karena asas ini hanya dapat diterapkan jika para pihak mempunyai kedudukan yang seimbang. Permasalahan yang lain yaitu dalam hal tanggung jawab pengangkut. Perjanjian baku dibuat oleh pengangkut sehingga pengangkut sewenang-wenang dalam menentukan tanggung jawabnya, salah satunya dalam hal ganti rugi.

Dalam penulisan tesis ini, metode pendekatannya dilakukan dengan metode yuridis empiris dengan spesifikasi deskriptif analitis dan analisisnya dilakukan secara kualitatif.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan tidak sesuai dengan asas kebebasan berkontrak karena kedudukan para pihaknya tidak seimbang sehingga tidak ada kebebasan pengirim untuk menentukan isi perjanjian.

Pengangkut tidak boleh sewenang-wenang dalam menentukan tanggung jawabnya mengenai ganti rugi. Apabila menurut Undang-Undang kerugian tersebut adalah tanggung jawab pengangkut maka hal tersebut tetap menjadi tanggung jawab pengangkut. Pengangkut tidak perlu membatasi ganti rugi karena telah diatur dalam Undang-Undang No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 45 ayat (2) dimana pengirim berhak mendapatkan ganti rugi yang sesuai dengan kerugian yang dideritanya akibat kesalahan pengangkut.

Kata kunci : perjanjian baku, asas kebebasan berkontrak, dan tanggung jawab.

ABSTRACT

A transport company uses a standard agreement in conducting the transport agreement. The transport company has prepared the transport agreement in a standard form and the shipper can only accept that agreement without having any chance to negotiate the contents of the agreement, thus, the positions of the parties can be said as unequal.

From the usage of this standard agreement, there is a problem of the implementation of the principle of freedom to make contract because this principle can only be implemented if the involved parties have an equal position. Another problem is about transporter's responsibility. The standard agreement is composed by the transporter, thus, it may act arbitrarily in determining its responsibility, and one of them is the matter of compensations.

In the composition of this thesis, the method of approach was conducted by using the juridical-empirical method with the descriptive-analytical research specification and its analysis was conducted qualitatively.

The results of this research show that the standard agreement in the transport agreement is not in accordance with the principle of freedom to make contract because the position of its parties is unequal, thus, there is no freedom for the shipper to determine the contents of the agreement.

The transporter cannot act arbitrarily in determining its responsibility concerning compensations. If according to the law that the loss is transporter's responsibility, therefore, it still becomes transporter's responsibility. The transporter does not have to limit compensations because it has been regulated in Act No. 14 Year 1992 concerning Traffic and Road Transportation Article 45 verse (2), in which, the shipper has the right to receive compensations equal to the loss that he or she experienced due to transporter's fault.

Keywords : standard agreement, principle of freedom to make contract, responsibility

DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Judul.....	i
Halaman Pengesahan	ii
Motto dan Persembahan.....	iii
Kata Pengantar	iv
Abstrak.....	vii
Abstract	viii
Daftar Isi	ix
BAB I : PENDAHULUAN	1
1. Latar Belakang	1
2. Perumusan Masalah	4
3. Tujuan Penelitian	5
4. Manfaat Penelitian	5
5. Kerangka Pemikiran.....	6
6. Metode Penelitian.....	14
7. Sistematika Penulisan	18
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA.....	21
1. Tinjauan Umum Mengenai Perjanjian Pengangkutan.....	21
1.1 Pengertian Perjanjian Pengangkutan.....	21
1.2 Syarat-Syarat Sahnya Perjanjian.....	24
1.3 Unsur-Unsur Perjanjian.....	29

1.4 Asas-Asas Perjanjian.....	29
1.5 Pihak-Pihak Dalam Perjanjian	35
1.6 Berakhirnya Perjanjian.....	37
2. Tinjauan Umum Mengenai Perjanjian Baku Dalam Perjanjian Pengangkutan.....	40
2.1 Pengertian Perjanjian Baku	40
2.2 Perjanjian Baku Dalam Perjanjian Pengangkutan.....	44
BAB III : HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS	60
1. Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Darat.....	60
2. Asas Kebebasan Berkontrak Pada Pelaksanaan Perjanjian Baku Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang.....	65
3. Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Terkait Dengan Penggunaan Perjanjian Baku	72
BAB IV : PENUTUP	80
1. Kesimpulan	80
2. Saran.....	81

Daftar Pustaka

Lampiran

BAB 1

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Perkembangan dunia perdagangan dalam masyarakat tidak dapat dilepaskan dari sarana pengangkutannya. Faktor sarana pengangkutan tersebut akan mempengaruhi lancar tidaknya perdagangan. Jika sarana pengangkutan sangat memadai, maka perdagangan pun akan berjalan dengan lancar, sedangkan jika sarana pengangkutannya sangat minim sudah dapat dipastikan proses perdagangan akan terhambat.

Disini terlihat bahwa peranan sarana pengangkutan bersifat mutlak dalam dunia perdagangan sebab tanpa sarana pengangkutan maka suatu perusahaan tidak mungkin dapat menjalankan aktifitas perdagangannya dengan lancar.

Perusahaan pengangkutan memegang peranan penting dalam menyediakan sarana pengangkutan sebagai sarana pokok penunjang dalam meningkatkan ekonomi dan perdagangan. Sarana pengangkutan yang disediakan perusahaan pengangkutan dapat berupa kendaraan yang ditarik oleh binatang, kendaraan bermotor, kereta api, kapal laut, pesawat udara dan lain-lain.

Banyaknya kebutuhan akan jasa pengangkutan menyebabkan banyaknya bermunculan perusahaan pengangkutan. Dalam hubungan antara perusahaan pengangkutan sebagai pihak pengangkut dengan pihak yang akan mengirimkan barang muncullah suatu perjanjian pengangkutan yang bersifat timbal balik dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan

pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu dan pihak pengirim membayar biaya / ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama¹.

Dalam pembahasan masalah perjanjian, maka dewasa ini dalam praktek kita akan menemukan salah satu bentuk perjanjian yang dibuat secara baku. Perjanjian baku merupakan suatu bentuk perjanjian tertulis yang dibuat oleh salah satu pihak dalam perjanjian dan pihak yang lain hanya memiliki sedikit kesempatan untuk bernegosiasi mengubah klausula-klausula yang sudah dibuat oleh lawannya seperti dalam klausula ganti kerugian dan cara penyelesaian perselisihan yang tidak dapat ditawar lagi.

Perjanjian baku digunakan juga dalam perjanjian pengangkutan dimana pihak pengangkut telah menyiapkan terlebih dahulu klausula-klausula dalam perjanjian dan pihak pengirim hanya bisa menyetujuinya tanpa memiliki kesempatan untuk bernegosiasi mengubah klausula-klausula yang sudah dibuat oleh pihak pengangkut.

Penggunaan perjanjian baku ini bukan tanpa masalah apabila dihubungkan dengan asas kebebasan berkontrak. Kebebasan berkontrak berkaitan erat dengan isi perjanjian yaitu kebebasan menentukan “apa” dan dengan “siapa” perjanjian itu diadakan dan kedua belah pihak yang berjanji berusaha untuk mencapai kesepakatan dalam membuat perjanjian melalui proses negosiasi.

Perjanjian terjadi berlandaskan asas kebebasan berkontrak diantara para pihak yang mempunyai kedudukan seimbang, sedangkan dalam perjanjian baku, kebebasan berkontrak tersebut patut dipertanyakan karena dapat dikatakan bahwa

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hlm.21.

dalam perjanjian baku tidak ada kesetaraan kedudukan yang seimbang antara para pihak yang membuat perjanjian tersebut.

Dengan adanya perjanjian pengangkutan, maka muncullah perikatan antara para pihak. Perikatan adalah suatu hubungan hukum antara dua orang atau dua pihak, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hal dari pihak yang lain, dan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu².

Dengan adanya perikatan tersebut maka pihak pengangkut dan pihak pengirim mempunyai hak dan kewajiban yang harus dipenuhinya. Kewajiban pokok pihak pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dengan selamat. Sebagai imbalan haknya atas penyelenggaraan pengangkutan tersebut, maka pihak pengirim berkewajiban membayar biaya pengangkutan sesuai dengan kesepakatan. Apabila pengangkut melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan sehingga menimbulkan kerugian bagi pihak pengirim maka pihak pengangkut bertanggung jawab untuk membayar ganti kerugian³.

Pertanggungjawaban pihak pengangkut ini sesuai dengan Undang-Undang No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Pasal 45 ayat (1) yang menyebutkan bahwa pengusaha angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

Ganti rugi yang harus diberikan meliputi biaya yaitu segala pengeluaran / perongkosan yang nyata-nyata sudah dikeluarkan oleh pengirim, rugi yaitu

² Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT Intermasa, Jakarta, 1987, hlm.1.

³ Abdulkadir Muhammad, *op cit*, hlm.76.

kerugian yang terjadi karena kerusakan barang-barang kepunyaan pengirim yang diakibatkan oleh kesalahan pengangkut, dan bunga yaitu kerugian yang berupa kehilangan keuntungan yang sudah dibayangkan / dihitung oleh pengirim.

Pada kenyataannya, masih ada pihak pengangkut yang melakukan pembatasan tanggung jawab dalam pemberian ganti rugi kepada pengirim jika muncul kerugian yang diakibatkan oleh kesalahan pengangkut dan hal tersebut dituangkan dalam perjanjian baku yang dibuat oleh pihak pengangkut.

Bahkan ada pula pengangkut yang tidak mencantumkan klausula tentang tanggung jawabnya dalam pemberian ganti rugi tersebut, sehingga jika muncul kerugian akibat kesalahan pengangkut maka pengangkut tidak bertanggung jawab karena menurutnya hal itu tidak diperjanjikan dalam perjanjian pengangkutannya. Hal tersebut jelas sangat merugikan pihak pengirim.

Oleh karena itu, maka penulis berkehendak untuk mengkaji lebih mendalam hal-hal yang berkaitan dengan sejauh mana pertanggungjawaban pihak pengangkut kepada pihak pengirim terkait dengan adanya perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan yang dituangkan dalam bentuk tesis berjudul :

“PELAKSANAAN PERJANJIAN BAKU DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI PERUSAHAAN ANGKUTAN DARAT DI TEGAL”

2. Perumusan Masalah

Sesuai dengan penjelasan pada latar belakang masalah tersebut di atas maka rumusan masalah dapat dirumuskan sebagai berikut :

- 1) Bagaimana pelaksanaan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan barang melalui perusahaan angkutan darat di Tegal apakah sesuai dengan asas kebebasan berkontrak?
- 2) Bagaimana tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang melalui perusahaan angkutan darat di Tegal jika muncul kerugian pada pengirim terkait dengan penggunaan perjanjian baku?

3. Tujuan Penelitian

Dalam setiap penelitian tentu dan pasti mempunyai tujuan yang diharapkan dari penelitian tersebut. Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu :

- 1) Untuk mengetahui pelaksanaan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan barang melalui perusahaan angkutan darat di Tegal apakah sesuai dengan asas kebebasan berkontrak.
- 2) Untuk mengetahui tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang melalui perusahaan angkutan darat di Tegal jika muncul kerugian pada pengirim terkait dengan penggunaan perjanjian baku.

4. Manfaat Penelitian

- 1) Manfaat Teoritis
 - a) Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan dan masukan pemikiran di bidang ilmu pengetahuan hukum perdata khususnya hukum kontrak / perjanjian dan sebagai bahan masukan serta referensi bagi penelitian selanjutnya.

2) Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan menjadi bahan pertimbangan bagi para pengusaha angkutan barang yang menggunakan perjanjian baku agar lebih mengusahakan adanya keseimbangan dalam pengikatan konsumen dengan suatu perjanjian baku.

5. Kerangka Pemikiran

Proses kegiatan pengangkutan banyak terjadi dalam masyarakat. Semakin hari masyarakat membutuhkan proses kegiatan pengangkutan yang lebih cepat dan lebih aman bagi barang yang akan mereka kirim. Dengan melihat kebutuhan masyarakat tersebut banyak pengusaha mendirikan usaha-usaha pengangkutan dengan memberikan fasilitas pelayanan yang saling bersaing.

Proses kegiatan pengangkutan itu sendiri merupakan suatu proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat angkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan⁴.

Proses kegiatan pengangkutan ini berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Peningkatan daya guna dan nilai ini merupakan tujuan dari pengangkutan⁵.

Dalam proses kegiatan pengangkutan ini terdapat pihak-pihak yang saling mengikatkan diri yaitu pihak pengangkut dan pihak pengirim. Antara pihak

⁴ Abdulkadir Muhammad, *op cit*, hlm.113.

⁵ HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Djambatan, Jakarta, 1983, hlm.1.

pengangkut dan pihak pengirim terjadi suatu perjanjian yang mendasari pelaksanaan proses kegiatan pengangkutan yaitu perjanjian pengangkutan.

Perjanjian pengangkutan yaitu suatu perjanjian timbal balik dengan mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menjalankan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat sedangkan pihak lainnya berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut⁶.

Menurut Pasal 1320 KUHPerdara, suatu perjanjian dikatakan sah apabila memenuhi syarat sahnya perjanjian, yaitu :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.

Jika terdapat unsur paksaan, kekhilafan, penipuan, ataupun penyalahgunaan keadaan maka perjanjian dinyatakan tidak berlaku.

2. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian.

Cakap menurut hukum adalah orang yang sudah dewasa atau akilbaliq, dan sehat pikirannya. Menurut Pasal 1330 KUHPerdara, orang yang dinyatakan tidak cakap menurut hukum adalah :

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

⁶ R.Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1986, hlm.8.

Namun berdasarkan fatwa Mahkamah Agung melalui Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 3 Tahun 1963 menyatakan bahwa orang-orang perempuan tidak lagi digolongkan sebagai yang tidak cakap. Mereka berwenang melakukan perbuatan hukum tanpa bantuan atau izin dari suaminya.

3. Mengenai suatu hal tertentu.

Artinya suatu perjanjian harus mempunyai sesuatu yang dijadikan sebagai objek dalam perjanjian tersebut. Objek perjanjian dapat berupa benda ataupun suatu kepentingan yang melekat pada benda. Apa saja yang menjadi objek dari yang diperjanjikan harus disebut secara jelas.

4. Suatu sebab yang halal.

Mengenai suatu sebab yang halal dalam Pasal 1320 KUHPerdara bukanlah sebab dalam arti yang menyebabkan / yang mendorong orang untuk membuat perjanjian, melainkan sebab dalam arti isi perjanjian itu sendiri yang menggambarkan tujuan yang akan dicapai tidak bertentangan dengan Undang-Undang, kesusilaan, dan ketertiban umum.

Dalam perjanjian pengangkutan, perjanjian dianggap sah setelah tercapai persesuaian kehendak antara para pihak karena perjanjian pengangkutan mempunyai sifat konsensual. Perjanjian pengangkutan tidak harus dalam bentuk tertulis, cukup dengan lisan asalkan persesuaian kehendak telah terpenuhi⁷.

Sekarang ini, terdapat bentuk perjanjian dengan cara penyiapan suatu formulir perjanjian yang sudah dicetak dan kemudian disodorkan kepada pihak konsumen

⁷ Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Hukum Pertanggungjawaban dan Perkembangannya*, BPHN Seksi Hukum Dagang UGM, Yogyakarta, 1983, hlm.18.

untuk disetujui, dengan hampir tidak memberikan kebebasan sama sekali kepada pihak konsumen untuk menentukan isi perjanjian. Perjanjian yang demikian dinamakan perjanjian baku.

Perjanjian baku adalah konsep perjanjian tertulis yang disusun tanpa membicarakan isinya dan lazimnya dituangkan kedalam sejumlah perjanjian tidak terbatas yang sifatnya tertentu. Jadi perjanjian baku adalah perjanjian yang isinya dibakukan dan dituangkan dalam bentuk formulir. Pihak lawan dari yang menyusun perjanjian umumnya disebut *adherent*, berhadapan dengan yang menyusun perjanjian, tidak mempunyai pilihan kecuali menerima / menolak⁸.

Dalam Pasal 1 angka 10 Undang-Undang No 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menjelaskan yang dimaksud dengan klausula baku adalah setiap aturan / ketentuan dan syarat-syarat yang telah dipersiapkan dan ditetapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha yang dituangkan dalam suatu dokumen dan/atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumen.

Dalam perjanjian baku, pihak lawan kurang memiliki kesempatan untuk bernegosiasi / mengubah klausula-klausula dalam perjanjian karena tidak mempunyai kekuatan menawar (*bargaining power*), sehingga perjanjian tersebut sangat berpotensi untuk menjadi perjanjian yang berat sebelah.

Perjanjian pengangkutan juga menggunakan perjanjian baku dimana klausula-klausula perjanjian telah disiapkan terlebih dahulu oleh pihak pengangkut. Dengan menggunakan perjanjian baku maka terdapat perbedaan posisi para pihak

⁸ Mariam Darus Badruzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung, 1994, hlm.47.

dalam perjanjian pengangkutan. Para pihak tidak memiliki posisi tawar yang sama kuat. Bila salah satu pihak memiliki posisi tawar yang lemah, maka besar kemungkinan pihak yang kuat akan menentukan isi kontrak untuk kepentingannya sendiri dengan merugikan pihak yang lemah.

Dalam perjanjian pengangkutan, pengirim tidak mempunyai kekuatan untuk mengutarakan kehendak dan kebebasan dalam menentukan isi perjanjian. Hal tersebut terjadi baik karena kedudukannya maupun karena ketidaktahuannya, sehingga pengirim hanya dapat menerima / menolak isi perjanjian secara utuh / keseluruhan (*take it or leave it*).

Hal tersebut menyebabkan kebebasan berkontrak yang merupakan asas dari suatu perjanjian akan sulit terwujud karena asas kebebasan berkontrak dapat terwujud bila para pihak memiliki posisi tawar yang sama kuat. Posisi yang tidak seimbang tersebut juga menyebabkan batas-batas kebebasan berkontrak seperti itikad baik, tidak melanggar norma-norma kepatutan, dan perasaan keadilan akan sulit diterapkan.

Perjanjian baku memang tidak memenuhi ketentuan Undang-Undang, namun berdasarkan kebutuhan masyarakat dalam kenyataannya dapat diterima. Penerimaan perjanjian baku oleh masyarakat motifasinya adalah bahwa hukum berfungsi untuk melayani kebutuhan masyarakat dan bukan sebaliknya.

Dalam perjanjian pengangkutan, kewajiban pokok pengangkut adalah⁹:

1. Menyelenggarakan pengangkutan barang dan / atau orang dari tempat pemuatan sampai ditempat tujuan dengan selamat. Jika tidak selamat dan

⁹ R.Soekardono, *op cit*, hlm.29.

menimbulkan kerugian bagi pengirim maka itu menjadi tanggung jawab pengangkut.

2. Merawat, menjaga, memelihara barang dan penumpang yang diangkut sebaik-baiknya.
3. Menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan lengkap, utuh, tidak rusak, dan tidak terlambat.
4. Melepaskan dan menurunkan penumpang ditempat tujuan / pemberhentian sebaik-baiknya.

Tetapi tidak semua kerugian yang muncul dalam penyelenggaraan pengangkutan menjadi tanggung jawab pengangkut. Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh¹⁰:

1. Keadaan memaksa (*overmacht* atau *force majeure*).
2. Cacat pada barang itu sendiri.
3. Kesalahan atau kelalaian pihak pengirim.
4. Keterlambatan datangnya barang di tempat tujuan, yang disebabkan karena keadaan memaksa, dalam hal ini barang tidak rusak atau musnah.

Dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, terdapat prinsip-prinsip tanggung jawab yang mendasarinya. Terdapat 3 prinsip mengenai tanggung jawab yang dikenal, yaitu¹¹:

¹⁰ HMN Purwosutjipto, *op cit*, hlm.34.

¹¹ Saefullah Wiradipraja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989, hlm.19.

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan.

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul jika terdapat bukti adanya unsur kesalahan dari pihak pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan bukan pada pengangkut.

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga.

Tanggung jawab pengangkut dapat dihindarkan bila pengangkut membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah. Beban pembuktian ada pada pengangkut, pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak.

Dalam prinsip ini tidak mengenal adanya beban pembuktian. Apabila perbuatan seseorang menyebabkan kerugian terhadap orang lain, diwajibkan memberikan ganti kerugian tanpa melihat ada atau tidak adanya unsur kesalahan dari pelaku.

Tanggung jawab dalam pengangkutan barang menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga yang berarti bahwa tanggung jawab pengangkut dapat dihindarkan bila pengangkut dapat membuktikan pihaknya tidak bersalah. Hal ini sesuai dengan Pasal 91 KUHD yang menyatakan bahwa pengangkut menanggung segala kerugian yang terjadi kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut diakibatkan karena cacat pada barang itu sendiri, keadaan yang memaksa, atau karena kesalahan atau kealpaan si pengirim atau ekspediter¹².

¹² HMN Purwosutjipto, *op cit*, hlm.35.

Kewajiban pengangkut adalah mengangkut barang sampai tempat tujuan dengan selamat, tetapi apabila barang tidak selamat atau muncul suatu kerugian dalam pelaksanaan pengangkutan tersebut, pengangkut dapat lepas dari tanggung jawab apabila dia dapat membuktikan bahwa kerugian yang muncul itu bukan akibat dari kesalahannya.

Dalam Undang-Undang No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Pasal 45 ayat (2) menjelaskan bahwa besarnya ganti rugi adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga. Jadi besar ataupun kecil kerugian yang diderita merupakan tanggung jawab pengangkut untuk menggantinya.

Walaupun peraturan tentang ganti rugi sudah secara tegas diatur, masih ada pengangkut yang tidak melaksanakan peraturan tersebut dan mereka hanya mengganti kerugian yang jumlahnya tidak sesuai dengan jumlah kerugian yang nyata diderita oleh pengirim.

Tetapi kadang pihak pengirim telah mengetahui tentang pembatasan atau penghapusan tanggung jawab tersebut namun tidak peduli seolah-olah tidak akan terjadi apa-apa akibat dari perjanjian itu karena adanya kebutuhan yang mendesak sehingga terpaksa ia menandatangani perjanjian tersebut.

Tujuan sebenarnya dari pembatasan tanggung jawab adalah mencegah pihak konsumen merugikan kepentingan pengusaha¹³. Pembatasan tersebut hanya dapat digunakan dalam pelaksanaan perjanjian dengan itikad baik. Pembatasan terhadap

¹³Abdulkadir Muhammad, *Perjanjian Baku Dalam Praktek Perusahaan Perdagangan*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1992, hlm.20.

ganti rugi atas kerugian yang timbul karena kesengajaan pengusaha merupakan suatu bentuk itikad yang tidak baik dari pengusaha pengangkutan.

Masyarakat memang diberikan kebebasan seluas-luasnya untuk mengadakan perjanjian yang berisi apa saja asalkan tidak dilarang oleh Undang-Undang, tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan. Pada prinsipnya Undang-Undang tidak melarang adanya klausula baku dalam suatu perjanjian, yang dilarang hanyalah pencantuman klausula baku yang memberatkan atau merugikan konsumen.

6. Metode Penelitian

1) Pendekatan Masalah

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis empiris yang merupakan cara yang dipergunakan untuk memecahkan masalah penelitian dengan meneliti data sekunder terlebih dahulu untuk kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian terhadap data primer di lapangan¹⁴.

Penelitian hukum yang mempergunakan metode yuridis mempunyai kemampuan dan jangkauan yang hanya menggunakan sumber-sumber data sekunder saja yaitu perundang-undangan, teori hukum, dan pendapat para sarjana terkemuka. Adapun pendekatan empiris adalah penelitian yang bertujuan untuk memperoleh pengetahuan empiris tentang hubungan dan pengaruh hukum terhadap masyarakat, dengan jalan melakukan penelitian /

¹⁴ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia, Jakarta, 1986, hlm.7.

terjun langsung ke dalam masyarakat / lapangan untuk mengumpulkan data yang obyektif, data ini merupakan data primer¹⁵.

Dalam penelitian ini, dasar permasalahannya adalah mengenai segala hal yang bersifat yuridis dalam pelaksanaan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang No 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Aspek empirisnya adalah dengan melihat pelaksanaan peraturan tersebut dalam praktek karena permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini mengenai pelaksanaan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan.

Oleh karena itu dalam penelitian tesis ini, penulis menggabungkan kedua penelitian tersebut sehingga pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini dinamakan pendekatan yuridis empiris.

2) Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penulisan tesis ini adalah deskriptif analitis yaitu mencari dan menemukan hubungan antara data yang diperoleh dari penelitian dengan landasan yang ada dan dipakai sehingga memberikan gambaran-gambaran konstruktif mengenai permasalahan yang diteliti.¹⁶

Penelitian yang bersifat deskriptif analitis ini bertujuan agar hasil penelitian yang diperoleh dapat memberikan gambaran mengenai pelaksanaan

¹⁵ P.Joko Subagyo, *Metode Penelitian Dalam Teori Dan Praktek*, PT Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm.91.

¹⁶ Winarno Surachmad, *Dasar dan Teknik Penelitian Research Pengantar*, Alumni, Bandung, 1982, hlm.20.

perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan serta permasalahannya dan menganalisisnya sehingga dapat diambil suatu kesimpulan yang bersifat umum.

3) Metode Penentuan Sampel

Populasi adalah seluruh objek / seluruh individu / seluruh gejala / seluruh kejadian / seluruh unit yang akan diteliti. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan angkutan barang melalui darat di Tegal. Lokasi ini dipilih karena Tegal merupakan kota perdagangan dan menjadi pusat lalu lintas perdagangan sehingga terdapat banyak jasa angkutan yang menjadi objek dalam penelitian ini. Oleh karena populasi biasanya sangat besar dan luas, maka tidak mungkin meneliti seluruh populasi itu, tetapi cukup diambil sebagian saja untuk diteliti sebagai sampel¹⁷.

Di kota Tegal terdapat 15 perusahaan angkutan barang melalui darat. Untuk mengetahui pelaksanaan perjanjian baku pada perusahaan angkutan barang melalui darat dipilih 2 perusahaan angkutan yaitu Perusahaan Angkutan Sumber Jatibaru dan Perusahaan Angkutan Panca Kobra Sakti.

Penentuan sampel ditempuh dengan teknik random sampling, yaitu metode pengambilan sampel secara sembarangan / tanpa pilih / secara rambang, dimana setiap objek penelitian / individu mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih menjadi sampel.

¹⁷ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodelogi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm.44.

Sebagai nara sumber atau responden dalam penelitian ini adalah :

1. Pimpinan perusahaan angkutan dan karyawan yang terlibat dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan di perusahaan angkutan Sumber Jatibaru dan Panca Kobra Sakti.
 2. Pengirim / pelanggan di perusahaan angkutan tersebut yang terdiri dari 3 (tiga) pengirim di perusahaan angkutan Sumber Jatibaru dan 3 (tiga) pengirim di perusahaan angkutan Panca Kobra Sakti.
- 4) Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan cara :

a) Studi Pustaka

Studi kepustakaan dilakukan untuk mendapatkan data sekunder yaitu data yang diperoleh dengan penelitian kepustakaan guna mendapat landasan teoritis berupa pendapat-pendapat, tulisan-tulisan para ahli / pihak-pihak lain yang berwenang untuk memperoleh informasi baik dalam bentuk-bentuk ketentuan formal maupun data melalui naskah resmi yang ada.

b) Studi Lapangan

Studi lapangan dilakukan untuk mendapatkan data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari masyarakat / lapangan. Data primer diperoleh dengan cara wawancara yaitu cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya secara langsung pada yang diwawancarainya. Teknik wawancara yang digunakan adalah teknik wawancara bebas terpimpin dengan terlebih dahulu menyiapkan

pertanyaan-pertanyaan sebagai pedoman, namun tidak menutup kemungkinan adanya pertanyaan lain sesuai dengan situasi dan kebutuhan.

5) Teknik Analisis Data

Pengelolaan data ini menggunakan teknik analisis data kualitatif, yaitu data yang diperoleh dari lapangan harus segera dituangkan dalam bentuk tulisan agar dapat segera dianalisis dan dapat segera ditafsirkan.

Setiap data yang masuk, baik berbentuk data sekunder dan data primer, dianalisis dan disusun dalam bentuk laporan secara sistematis. Dari laporan yang sudah sistematis tersebut ditarik kesimpulan sementara. Kesimpulan sementara tersebut senantiasa direvisi selama penelitian berlangsung untuk mendapatkan kesimpulan akhir yang dapat dipertanggungjawabkan.

8. Sistematika Penulisan

Dalam rangka penyusunan karya ilmiah / tesis memerlukan sistematika yang logis dan diperlukan kerangka dasar yang rapi serta teratur, sehingga akan memudahkan pembaca untuk mengikuti isinya dan juga memudahkan penyusunan bagi penulis, yang mulai dari awal sampai akhir tesis ini.

Guna mempermudah dalam penelitian dan penulisan tesis ini, maka penulis membuat dan menyusun suatu sistematika tesis yang terdiri dari 4 bab dengan rincian sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka pemikiran, metode penelitian, serta sistematika penulisan. Dalam latar belakang diuraikan mengenai hal-hal yang menjadi alasan dilakukannya penelitian dan penulisan tentang pelaksanaan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan. Menjaga agar penelitian tidak menyimpang dalam pembahasannya, maka penelitian dibatasi pada permasalahan yang diuraikan dalam perumusan permasalahan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini diuraikan tentang teori-teori dan dasar hukum dalam pelaksanaan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan. Teori dan dasar hukum ini merupakan landasan untuk menganalisa hasil penelitian dari data-data yang diperoleh di lapangan yang mengacu pada pokok permasalahan.

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini diuraikan tentang hasil penelitian yang berisi mengenai data yang diperoleh melalui studi kepustakaan maupun data yang diperoleh dari lapangan untuk kemudian dibahas guna memecahkan permasalahan.

BAB IV : PENUTUP

Dalam bab ini diuraikan tentang kesimpulan penelitian dan kesimpulan dari pembahasan permasalahan. Berdasarkan kesimpulan, penulis akan memberikan saran-saran tentang pelaksanaan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

1. Tinjauan Umum Mengenai Perjanjian Pengangkutan

1.1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Dalam proses kegiatan pengangkutan terdapat pihak-pihak yang saling mengikatkan diri yaitu pihak pengangkut dan pihak pengirim. Antara pihak pengangkut dan pihak pengirim terjadi suatu perjanjian yang mendasari pelaksanaan proses kegiatan pengangkutan yaitu perjanjian pengangkutan.

Pengertian perjanjian tercantum dalam Pasal 1313 KUHPerdara yaitu suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih lainnya.

Menurut Abdulkadir Muhammad, ketentuan yang terdapat dalam pasal ini dinilai kurang memuaskan karena terdapat beberapa kelemahan. Adapun kelemahan-kelemahan tersebut, yaitu¹⁸:

1. Hanya menyangkut sepihak saja.

Hal tersebut dapat diketahui dari perumusan kata : “satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih lainnya”. Kata “mengikatkan diri” sifatnya hanya datang dari satu pihak saja, tidak dari kedua belah pihak. Seharusnya dirumuskan “saling mengikatkan diri” jadi ada konsensus antara para pihak.

¹⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, Alumni, Bandung, 1982, hlm.77.

2. Kata “perbuatan” mencakup tanpa konsensus.

Pengertian “perbuatan” mempunyai arti yang luas, karena tidak hanya meliputi perjanjian saja, melainkan juga meliputi perbuatan lain. Misalnya suatu perbuatan mengurus barang milik orang lain dan juga perbuatan melawan hukum. Maka untuk lebih lengkap seharusnya dipakai kata “persetujuan”.

3. Pengertian perjanjian terlalu luas.

Pengertian perjanjian pada pasal ini terlalu luas, karena mencakup juga kelangsungan perkawinan, yang diatur dalam lapangan hukum keluarga. Padahal yang dimaksud adalah hubungan antara debitur dan kreditur dalam lapangan harta kekayaan saja. Perjanjian yang dikehendaki oleh Buku III KUHPerdara sebenarnya hanyalah perjanjian yang bersifat kebendaan, bukan perjanjian yang bersifat personal.

4. Tanpa menyebutkan tujuan.

Dalam pasal ini tidak menyebutkan tujuan mengadakan perjanjian, sehingga pihak-pihak yang mengikatkan diri itu tidak jelas untuk apa.

Berdasarkan kelemahan-kelemahan diatas, Abdulkadir Muhammad merumuskan definisi perjanjian sebagai suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melaksanakan suatu hal dalam lapangan harta kekayaan.

Subekti mendefinisikan suatu perjanjian sebagai suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.

Jadi menurut Subekti, timbulnya suatu hubungan antara dua orang tersebut dinamakan perikatan. Perjanjian menerbitkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya. Hubungan antara perikatan dengan perjanjian adalah bahwa perjanjian menerbitkan suatu perikatan, sedangkan perikatan merupakan suatu hubungan hukum antara dua orang / dua pihak, dimana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hal dari pihak yang lain, sedangkan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi prestasi / tuntutan tersebut.

Sedangkan untuk definisi perjanjian pengangkutan, Subekti mendefinisikan sebagai suatu perjanjian dimana pihak kesatu menyanggupi untuk dengan aman membawa orang / barang dari suatu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak yang satu lagi menyanggupi untuk membayar ongkosnya¹⁹.

Menurut Soekardono, perjanjian pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik pada mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang / orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (penerima, pengirim, atau penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut²⁰.

Pengangkutan memberikan kemanfaatan terhadap daya guna dan nilai suatu barang / orang, yang pada dasarnya dapat dikemukakan dalam dua nilai kegunaan pokok, yaitu²¹:

¹⁹ Subekti, *Aneka Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1977, hlm.75.

²⁰ R.Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1986, hlm.8.

²¹ Sri Redjeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Seksi Hukum Dagang FH Universitas Diponegoro, hlm.8.

1. Kegunaan Tempat (*place utility*).

Dengan pengangkutan terjadi perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain yang menyebabkan barang menjadi lebih berguna dan bermanfaat bagi manusia, maka barang tadi sudah bertambah nilainya dengan adanya pengangkutan.

2. Kegunaan Waktu (*time utility*).

Dengan adanya pengangkutan berarti bahwa dapat dimungkinkan terjadi perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain dimana barang lebih diperlukan tepat pada waktunya.

1.2.Syarat- Syarat Sahnya Perjanjian

Menurut Pasal 1320 KUHPerdara, suatu perjanjian dikatakan sah apabila memenuhi syarat sahnya perjanjian, yaitu :

- 1) Sepakat mereka yang telah mengikatkan diri.

Di dalam melakukan suatu kontrak / perjanjian maka kedua belah pihak harus mempunyai kemauan yang bebas untuk mengikatkan dirinya, dalam hal ini harus dinyatakan secara tegas / dapat dinyatakan dengan diam-diam. Dengan kata lain para pihak dalam kontrak harus mempunyai kesepakatan dalam bertindak mengenai hal pokok di dalam kontrak. Artinya apa yang dikehendaki oleh salah satu pihak harus juga merupakan kehendak dari pihak yang lain.

Pernyataan kehendak tersebut harus dilakukan dengan tanpa adanya cacat kehendak. Cacat kehendak terjadi jika suatu kesepakatan yang dibuat

sebagai akibat dari adanya paksaan, kekhilafan, penipuan, ataupun penyalahgunaan keadaan.

Paksaan yang dimaksud itu adalah kekerasan secara fisik maupun secara psikis. Paksaan terjadi jika seseorang memberikan persetujuannya karena ia takut pada suatu ancaman. Ancaman harus mengenai suatu perbuatan yang dilarang oleh Undang-Undang. Jika yang diancamkan itu suatu perbuatan yang memang diizinkan oleh Undang-Undang misalnya ancaman akan menggugat yang bersangkutan di depan Hakim dengan penyitaan barang, itu tidak dapat dikatakan sebagai suatu paksaan²².

Kekhilafan terjadi apabila seorang dalam suatu persesuaian kehendak mempunyai gambaran yang keliru mengenai orangnya dan mengenai barangnya.

Penipuan terjadi apabila salah satu pihak dengan sengaja memberikan keterangan palsu / tidak benar yang disertai tipu muslihat untuk membujuk pihak lain membuat perjanjian. Pihak yang menipu tersebut bertindak secara aktif untuk menjerumuskan pihak lainnya. Penipuan hanya dapat dilakukan oleh pihak lawan saja.

Penyalahgunaan keadaan terjadi apabila orang mengetahui / seharusnya mengerti bahwa pihak lain karena suatu keadaan khusus seperti keadaan darurat, ketergantungan, tidak dapat berfikir panjang, keadaan jiwa yang abnormal / tidak berpengalaman tergerak untuk melakukan suatu

²² Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Intermasa, Jakarta, 1987, hlm.135.

perbuatan hukum, meskipun ia tahu / seharusnya mengerti bahwa sebenarnya ia harus mencegahnya²³.

2) Cakap untuk membuat suatu perjanjian

Menurut Pasal 1329 KUHPerdara, syarat cakap menurut hukum adalah :

1. Harus sudah dewasa.
2. Tidak dibawah pengampuan, tidak gila.
3. Tidak dilarang oleh peraturan / Undang-Undang.

Dalam Pasal 1330 KUHPerdara, orang yang dinyatakan tidak cakap menurut hukum untuk membuat suatu perjanjian adalah :

- a) Orang-orang yang belum dewasa yaitu orang yang belum kawin dan belum berumur 21 tahun. Seorang anak yang belum dewasa harus diwakili oleh orang tua atau walinya untuk membuat suatu perjanjian.
- b) Mereka yang ditaruh dibawah pengampuan.

Orang yang dibawah pengampuan yaitu orang yang sudah dewasa tapi tidak mampu karena pemabuk, gila, pemboros. Orang yang telah ditaruh dibawah pengampuan harus diwakili oleh pengampu untuk membuat suatu perjanjian.

- c) Orang perempuan dalam hal-hal yang ditetapkan oleh UndangUndang, dan semua orang kepada siapa Undang-Undang telah melarang membuat perjanjian-perjanjian tertentu.

Dalam Pasal 108 KUHPerdara menjelaskan bahwa seorang perempuan yang bersuami, untuk mengadakan suatu perjanjian, memerlukan

²³ Purwahid Patrik, *Dasar-Dasar Hukum Perikatan*, Mandar Maju, Bandung, 1994, hlm.65.

bantuan atau izin (kuasa tertulis) dari suaminya. Dengan demikian, seorang istri dimasukan dalam golongan orang-orang yang tidak cakap dalam membuat suatu perjanjian.

Namun berdasarkan fatwa Mahkamah Agung melalui Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 3 Tahun 1963 menyatakan bahwa orang-orang perempuan tidak lagi digolongkan sebagai yang tidak cakap. Mereka berwenang melakukan perbuatan hukum tanpa bantuan atau izin dari suaminya.

3) Mengenai suatu hal tertentu.

Dalam Pasal 1333 KUHPerdara menyatakan bahwa suatu perjanjian harus mempunyai sebagai pokok suatu barang yang paling sedikit ditentukan jenisnya. Artinya suatu perjanjian harus mempunyai sesuatu yang dijadikan sebagai objek dalam perjanjian tersebut. Objek perjanjian dapat berupa benda ataupun suatu kepentingan yang melekat pada benda. Apa saja yang menjadi objek dari yang diperjanjikan harus disebut secara jelas.

4) Suatu sebab yang halal.

Mengenai suatu sebab yang halal dalam Pasal 1320 KUHPerdara bukanlah sebab dalam arti yang menyebabkan / yang mendorong orang untuk membuat perjanjian, melainkan sebab dalam arti isi perjanjian itu sendiri yang menggambarkan tujuan yang akan dicapai tidak bertentangan dengan Undang-Undang, kesusilaan, dan ketertiban umum.

Ke empat syarat tersebut dapat dibagi ke dalam 2 kelompok, yaitu :

1. Syarat subyektif, yaitu suatu syarat yang menyangkut pada subyek-subyek perjanjian itu, atau dengan kata lain syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh mereka yang membuat perjanjian, dimana dalam hal ini meliputi kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya dan kecakapan pihak yang membuat perjanjian itu. Perjanjian yang tidak memenuhi syarat subyektif dapat dibatalkan, artinya perjanjian itu ada tetapi dapat dimintakan pembatalan oleh salah satu pihak.
2. Syarat obyektif, yaitu syarat yang menyangkut pada obyek perjanjian. Ini meliputi suatu hal tertentu dan suatu sebab yang halal. Apabila syarat obyektif tidak terpenuhi, maka perjanjian tersebut batal demi hukum dengan kata lain batal sejak semula dan dianggap tidak pernah ada perjanjian sehingga tidak pernah terjadi perikatan dan tidak ada dasar untuk menuntut pemenuhan prestasi dari perjanjian tersebut / disebut juga *null and void*²⁴. Tujuan para pihak melahirkan perikatan adalah gagal, sehingga dengan demikian para pihak tidak dapat saling menuntut di depan Hakim.

Perjanjian pengangkutan terjadi setelah ada kesepakatan antara para pihak yang mengadakannya. Pihak pengangkut dikatakan menerima barang dan sepakat untuk mengantarkan barang kiriman pada alamat yang dituju dan pihak pengirim sepakat untuk membayar biaya pengangkutannya. Kedua belah pihak diberikan

²⁴ Subekti, *op cit*, hlm.20.

hak-hak untuk mengatur sendiri segala sesuatu mengenai pengangkutan yang dilakukan.

1.3.Unsur-Unsur Perjanjian

Di dalam perjanjian terdapat beberapa unsur²⁵:

- 1) Ada dua pihak, pihak yang dimaksud adalah subjek perjanjian yang terdiri dari minimal dua orang / badan hukum dan harus mempunyai kewenangan untuk melakukan perbuatan hukum sesuai yang ditetapkan oleh Undang-Undang.
- 2) Ada persetujuan antara pihak-pihak, yang bersifat tetap dan bukan suatu perundingan.
- 3) Ada prestasi yang akan dilaksanakan. Hal ini dimaksudkan bahwa prestasi merupakan kewajiban yang harus dipenuhi oleh pihak-pihak sesuai dengan syarat-syarat perjanjian.
- 4) Ada bentuk tertentu, lisan atau tulisan. Hal ini berarti bahwa perjanjian bisa dituangkan secara lisan atau tertulis, sesuai ketentuan Undang-Undang yang menyebutkan bahwa hanya dengan bentuk tertentu suatu perjanjian mempunyai kekuatan mengikat dan sebagai bukti yang kuat.

1.4.Asas-Asas Perjanjian

Asas-asas hukum perjanjian, yaitu ²⁶:

²⁵ Purwahid Patrik, *Hukum Perdata II Jilid 1*, 1988, hlm.4.

²⁶ Purwahid Patrik, *op cit*, hlm.46.

1) Asas konsensualisme.

Yang dimaksud asas konsensualisme adalah bahwa perjanjian itu terjadi karena adanya kata sepakat atau kehendak mengenai isi atau pokok perjanjian²⁷.

Asas konsensualisme ini kemudian berpengaruh pada bentuk perjanjian, bahwa dengan adanya konsensualisme, perjanjian itu telah lahir atau terbentuk pada saat tercapainya kata sepakat antara para pihak sehingga tidak diperlukan formalitas lain. Akibatnya perjanjian yang terjadi karena kata sepakat tersebut merupakan perjanjian yang bebas bentuk, sehingga dapat berbentuk lisan maupun tertulis.

2) Asas kekuatan mengikat dari perjanjian.

Pihak-pihak dalam perjanjian harus memenuhi apa yang telah dijanjikan, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1338 KUHPerdara bahwa perjanjian berlaku sebagai Undang-Undang bagi para pihak yang membuatnya. Perjanjian yang dibuat secara sah, apabila telah memenuhi syarat sahnya perjanjian yang ditentukan dalam Pasal 1320 KHUPerdara, maka perjanjian tersebut mempunyai kekuatan yang mengikat bagi para pembuatnya.

Para pihak yang telah melakukan perjanjian berdasarkan kata sepakat harus melaksanakan apa yang telah disepakatinya. Pelanggaran oleh salah satu pihak terhadap isi perjanjian dapat diajukan oleh pihak lainnya atas dasar wanprestasi. Dari ketentuan tersebut terkandung maksud dari

²⁷Wiryo Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Perdata Tentang Persetujuan-Persetujuan Tertentu*, Sumur Bandung, Bandung, 1982, hal.21.

pembentuk Undang-Undang yang tidak menghendaki adanya penyimpangan berupa pembatalan sepihak dari pelaksanaan suatu perjanjian yang telah disepakati.

3) Asas kebebasan berkontrak.

Asas ini merupakan asas yang paling penting dalam hukum perjanjian, karena dari asas inilah tampak adanya pernyataan dan ungkapan Hak Asasi Manusia dalam mengadakan perjanjian. Selain itu asas ini juga merupakan dasar dari hukum perjanjian. Asas kebebasan berkontrak tidak ditulis dengan kata-kata banyak didalam Undang-Undang tetapi seluruh hukum perdata kita didasarkan pada asas ini²⁸.

Asas ini terdapat didalam Pasal 1338 ayat 1 KUHPerdata yang menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya.

Asas kebebasan berkontrak memberikan kebebasan kepada para pihak untuk²⁹:

- a) Membuat atau tidak membuat perjanjian.
- b) Mengadakan perjanjian dengan siapapun.
- c) Menentukan isi perjanjian, pelaksanaan, dan persyaratannya.
- d) Menentukan bentuk perjanjian yaitu tertulis atau lisan.
- e) Menentukan cara membuat perjanjian.

²⁸ Purwahid Patrik, *Asas Itikad Baik dan Kepatutan Dalam Perjanjian*, FH Universitas Diponegoro, Semarang, 1986, hlm.4.

²⁹ Salim H.S, *Perkembangan Hukum Kontrak Innominaat di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2003, hlm.9.

Salah satu konsekuensi dari asas kebebasan berkontrak yaitu bahwa perjanjian dapat dibuat dalam bentuk tertulis maupun tidak tertulis (lisan). Akan tetapi dalam perkembangannya saat ini, kebanyakan perjanjian dibuat dalam bentuk tertulis karena lebih dapat memberikan kepastian hukum serta untuk mempermudah pembuktian apabila terjadi sengketa dikemudian hari.

4) Asas Itikad Baik.

Asas ini menghendaki agar suatu perjanjian dilaksanakan dengan itikad baik. Itikad baik dapat dibedakan menjadi dua, yaitu³⁰:

- a) Itikad baik pada waktu akan mengadakan hubungan hukum tidak lain adalah perkiraan dalam hati sanubari yang bersangkutan bahwa syarat-syarat yang diperlukan untuk mengadakan hubungan hukum secara sah menurut hukum sudah terpenuhi semuanya.
- b) Itikad baik pada waktu melaksanakan hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang timbul dari suatu hubungan hukum tidak lain maksudnya adalah itikad baik pada waktu melaksanakan perjanjian. Itikad baik disini juga terletak pada sanubari manusia, yang selalu ingat bahwa dalam melaksanakan perjanjian harus mengindahkan norma-norma kepatutan dan keadilan, dengan menjauhkan diri dari perbuatan yang mungkin menimbulkan kerugian terhadap pihak lain.

Di dalam perjanjian pengangkutan terdapat 5 asas yang bersifat perdata yang merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi

³⁰ J.Satrio, *Hukum Perjanjian (Perjanjian Pada Umumnya)*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1992, hal.379.

kedua pihak dalam pengangkutan yaitu pengangkut dan pengirim barang. Asas tersebut, yaitu ³¹ :

1) Asas Konsensuil.

Menurut asas konsensuil, syarat perjanjian pengangkutan tidak harus tertulis, cukup dengan adanya persesuaian kehendak antara para pihak. Dalam Pasal 90 KUHDagang menjelaskan bahwa surat muatan merupakan perjanjian antara pengirim dan pengangkut, tetapi surat muatan disini bukan merupakan syarat utama dari perjanjian pengangkutan. Tanpa surat muatan perjanjian pengangkutan tetap ada asalkan ada persesuaian kehendak. Surat muatan hanya merupakan salah satu tanda bukti tentang adanya perjanjian pengangkutan. Faedah dari surat muatan adalah bahwa surat muatan mengikat para pihak dalam pengangkutan setelah surat itu ditandatangani, dicap pengangkut dan dibubuhi tanggal pengiriman dan tidak mengikat pengangkut sekedar hanya ditandatangani oleh pengirim atau ekspediter saja.

2) Asas Koordinasi.

Asas koordinasi mengatur bahwa kedudukan pengirim dan pengangkut dalam perjanjian pengangkutan berkedudukan sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan yang menganut asas subordinasi dimana majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi daripada buruh.

³¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hlm.23.

3) Asas Campuran.

Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran karena mempunyai unsur perjanjian melakukan pekerjaan pengangkutan dan juga perjanjian melakukan pekerjaan penyimpanan. Melakukan pekerjaan penyimpanan dalam perjanjian pengangkutan diatur dalam Pasal 468 ayat (1) KUHDagang yang mengatur bahwa perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkannya barang tersebut. Ketentuan-ketentuan itu berlaku dalam perjanjian pengangkutan, kecuali jika perjanjian pengangkutan mengatur lain.

4) Asas Tidak Ada Hak Retensi.

Hak retensi merupakan hak untuk menahan barang-barang angkutan bila penerima menolak membayar uang angkutan. Dalam perjanjian pengangkutan, pihak pengangkut tidak mempunyai hak retensi. Kalau penerima menolak untuk membayar uang angkutan, maka pengangkut harus menuntutnya melalui Hakim Pengadilan Negeri setempat sesuai dengan aturan Pasal 94 KUHDagang.

5) Asas Pembuktian Dengan Dokumen.

Setiap terjadi perjanjian pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak adanya dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika ada suatu kebiasaan yang berlaku

umum misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa tiket atau karcis penumpang³².

1.5. Pihak-Pihak Dalam Perjanjian

Dalam suatu perjanjian, pihak-pihak atau subjek-subjek dapat berupa orang atau badan hukum. Subjek tersebut harus mampu atau berwenang melakukan perbuatan hukum seperti yang ditetapkan oleh Undang-Undang. Subjek yang berbentuk badan hukum dalam bertindak harus diwakili oleh pengurusnya atau orang yang berwenang untuk bertindak mewakili badan hukum yang bersangkutan. Sedangkan subjek yang berupa manusia atau orang pribadi harus memenuhi syarat-syarat umum untuk dapat melakukan suatu perbuatan hukum sehingga sah menurut hukum.

Pihak-pihak atau subjek-subjek yang berkepentingan yang secara langsung terikat dalam perjanjian pengangkutan, yaitu :³³

1) Pengangkut.

Definisi pengangkut tidak diatur dalam KUHDagang. Untuk Pasal 466 dan Pasal 521 KUHDagang hanya menetapkan definisi pengangkut laut dan bukan definisi pengangkut pada umumnya. HMN Purwosutjipto mendefinisikan pengangkut sebagai orang, yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

³² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm.19.

³³ HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Djambatan, Jakarta, 1983, hlm.4.

2) Pengirim.

Definisi pengirim juga tidak ditemukan dalam KUHDagang. HMN Purwosutjipto mendefinisikan pengirim sebagai pihak yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan dan juga pihak yang memberikan muatan untuk diangkut oleh pengangkut.

3) Penumpang.

Penumpang mempunyai dua kedudukan, yaitu sebagai subjek karena ia adalah pihak dalam perjanjian dan sebagai objek karena ia adalah muatan yang diangkut.

Pihak-pihak yang berkepentingan yang secara tidak langsung terikat dalam perjanjian pengangkutan, yaitu :

1) Ekspediter.

Pasal 86 ayat (1) KUHDagang menjelaskan bahwa ekspediter adalah orang yang pekerjaannya menyuruh atau mencarikan orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan lainnya, melalui daratan atau perairan.

Ekspediter bukan pengangkut. Jika ia membuat perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, ia bertindak atas nama pengirim. Yang menjadi pihak adalah pengirim bukan ekspediter³⁴.

2) Penerima.

Dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima

³⁴ *Ibid*, hlm.36.

adalah pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam hal penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, maka penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, tetapi tergolong juga sebagai subjek hukum pengangkutan. Jika penerima adalah pihak yang memperoleh kuasa untuk menerima barang yang dikirimkan kepadanya maka penerima berposisi atas nama pengirim³⁵.

1.6. Berakhirnya Perjanjian

Dalam Pasal 1381 KUHPerdara menyebutkan cara hapusnya suatu perjanjian, yaitu :

- 1) Pembayaran.
- 2) Penawaran pembayaran tunai, diikuti dengan penyimpanan atau penitipan.
- 3) Pembaharuan utang.
- 4) Perjumpaan utang (kompensasi).
- 5) Percampuran utang.
- 6) Pembebasan utangnya.
- 7) Musnahnya barang yang terutang.
- 8) Pembatalan perikatan.
- 9) Berlakunya syarat batal, dan
- 10) Daluarsa atau lewatnya waktu.

³⁵ *Ibid*, hlm.40.

Adapun berakhirnya perjanjian menurut R.Setiawan dapat disebabkan karena hal-hal sebagai berikut³⁶:

- 1) Ditentukan para pihak dalam perjanjian.

Misalnya perjanjian akan berlaku untuk jangka waktu tertentu.

- 2) Batas berlakunya suatu perjanjian ditentukan oleh Undang-Undang.

Misalnya hak untuk membeli kembali suatu barang yang telah dijual tidak boleh diperjanjikan lebih dari 5 tahun sebagaimana diatur dalam pasal 1520 KUHPerdara.

- 3) Apabila terjadi suatu peristiwa tertentu yang oleh para pihak atau Undang-Undang telah ditentukan sebagai sebab yang akan mengakibatkan berakhirnya perjanjian. Misalnya apabila salah satu pihak meninggal dunia maka perjanjian akan dihapus.

- 4) Apabila ada pernyataan menghentikan perjanjian (*opzegging*).

Hal ini dapat dilakukan oleh kedua pihak dengan memperhatikan tenggang waktu. *Opzegging* ini hanya ada pada perjanjian bersifat sementara misalnya perjanjian kerja, perjanjian sewa menyewa.

- 5) Tujuan dari perjanjian telah tercapai.

- 6) Berakhirnya perjanjian karena putusan Hakim.

Hal ini terjadi apabila ada tuntutan (yang dikabulkan) dari salah satu pihak agar perjanjian diputuskan.

³⁶R.Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Bina Cipta, Bandung, 1987, hlm.69.

7) Perjanjian berakhir atas persetujuan para pihak (*herroping*).

Apabila kedua pihak sepakat untuk mengakhiri perjanjian baik tertuang ataupun tidak tertuang dalam isi perjanjian, maka perjanjian dinyatakan telah berakhir.

Sedangkan berakhirnya perjanjian pengangkutan ditentukan dari keadaan yang menyertainya serta tempat tujuan yang tertulis dalam surat muatan. Keadaan itu menunjukkan saat perjanjian pengangkutan berakhir, sedangkan tujuan yang tertulis dalam surat muatan menunjukkan tempat perjanjian pengangkutan berakhir, yaitu tempat penyerahan dan pembayaran.

Ada dua keadaan yang membedakan kapan dan dimana perjanjian pengangkutan itu berakhir, yaitu³⁷:

- 1) Dalam keadaan tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian maka perjanjian pengangkutan berakhir saat penyerahan dan pembayaran biaya pengangkutan di tempat tujuan yang disepakati.
- 2) Dalam keadaan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian maka perjanjian pengangkutan berakhir saat pemberesan kewajiban membayar ganti kerugian.

³⁷ Abdulkadir Muhammad, *Pengantar Hukum Pertanggungan*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hlm.107.

2. Tinjauan Umum Mengenai Perjanjian Baku Dalam Perjanjian Pengangkutan

2.1. Pengertian Perjanjian Baku

Pada dasarnya suatu perjanjian terjadi berlandaskan asas kebebasan berkontrak diantara dua pihak yang mempunyai kedudukan yang seimbang dan kedua belah pihak tersebut berusaha untuk mencapai kesepakatan yang diperlukan bagi terjadinya perjanjian melalui suatu proses negosiasi diantara mereka.

Namun, dewasa ini ada kecenderungan bahwa banyak perjanjian dalam transaksi bisnis yang terjadi dilakukan bukan dengan proses negosiasi yang seimbang diantara para pihak melainkan pihak yang satu telah menyiapkan suatu syarat baku pada formulir perjanjian dan pihak yang lain tinggal menyetujuinya dengan tidak memberikan kebebasan sama sekali kepada pihak lain tersebut untuk melakukan negosiasi terhadap syarat-syarat yang disodorkan. Perjanjian yang demikian dapat disebut sebagai perjanjian baku atau perjanjian standar.

Perjanjian baku adalah konsep perjanjian tertulis yang disusun tanpa membicarakan isinya dan lazimnya dituangkan ke dalam sejumlah perjanjian tidak terbatas yang sifatnya tertentu. Jadi perjanjian baku adalah perjanjian yang isinya dibakukan dan dituangkan dalam bentuk formulir. Pihak lawan dari yang menyusun perjanjian yang umumnya disebut *adherent*, berhadapan dengan yang menyusun perjanjian, tidak mempunyai pilihan kecuali menerima atau menolak³⁸.

Dalam Pasal 1 angka 10 Undang-Undang No 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menjelaskan yang dimaksud dengan klausula baku

³⁸ Mariam Darus Badruzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung, 1994, hlm.47.

adalah setiap aturan atau ketentuan dan syarat-syarat yang telah dipersiapkan dan ditetapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha yang dituangkan dalam suatu dokumen dan/atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumen.

Ketika perjanjian tersebut ditandatangani, umumnya para pihak hanya mengisikan data-data informatif tertentu saja dengan sedikit atau tanpa perubahan dalam klausulanya dan pihak lain dalam perjanjian tersebut tidak mempunyai kesempatan atau hanya sedikit kesempatan untuk bernegosiasi atau mengubah klausula-klausula yang sudah dibuat oleh salah satu pihak tersebut, sehingga biasanya perjanjian baku sangat berat sebelah³⁹.

Karakteristik utama perjanjian baku adalah⁴⁰:

1. Dibuat agar suatu industri atau bisnis dapat melayani transaksi-transaksi tertentu secara efisien, khususnya untuk digunakan dalam aktifitas transaksional yang diperkirakan akan berfrekuensi tinggi.
2. Dimaksudkan untuk memberikan pelayanan yang cepat bagi pembuatnya dan/atau pihak-pihak yang akan mengikatkan diri di dalamnya.
3. Demi pelayanan yang cepat, sebagian besar atau seluruh persyaratan didalamnya ditetapkan terlebih dahulu secara tertulis dan dipersiapkan untuk digandakan dan ditawarkan dalam jumlah yang sesuai dengan kebutuhan.

³⁹ Munir Fuady, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis) Buku Kedua*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003, hlm.76.

⁴⁰ Laboratorium Hukum FH Unpad, *Keterampilan Perancangan Hukum*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999, hlm.182.

4. Biasanya isi dan persyaratannya distandarisasi atau dirumuskan terlebih dahulu secara sepihak oleh pihak yang langsung berkepentingan dalam memasarkan produk barang atau layanan jasa tertentu kepada masyarakat.
5. Dibuat untuk ditawarkan kepada publik secara massal dan tidak memperhatikan kondisi dan/atau kebutuhan-kebutuhan khusus dari setiap konsumen dan konsumen hanya perlu menyetujui atau menolak sama sekali seluruh persyaratan yang ditawarkan.

Perjanjian baku kebanyakan adalah perjanjian adhesie yaitu perjanjian dimana salah satu pihak pembuat perjanjian berada dalam keadaan terjepit / terdesak. Dan keadaan itu dimanfaatkan oleh pihak lain yang mempunyai kedudukan yang lebih kuat. Pihak yang lebih kuat di dalam membuat penawaran dalam perjanjian dengan pihak yang lemah menggunakan prinsip *take it or leave it* (ambil / tinggalkan)⁴¹.

Dalam perjanjian baku juga terdapat *default clauses* yaitu klausula yang memberikan hak salah satu pihak yang lebih kuat kedudukannya untuk memutuskan sebelum waktunya dalam hal-hal tertentu tanpa pemberitahuan terlebih dahulu.

Perjanjian baku yang terdapat dalam masyarakat dibedakan dalam beberapa jenis antara lain⁴² :

⁴¹ Purwahid Patrik, *op cit* ,hlm.43.

⁴² Abdulkadir Muhammad, *Perjanjian Baku Dalam Praktek Perusahaan Perdagangan*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1992, hlm.11.

1. Perjanjian baku sepihak.

Adalah perjanjian yang isinya dibuat oleh pihak yang kuat kedudukannya dalam perjanjian itu, pihak yang kuat disini adalah pihak kreditur yang lazimnya mempunyai posisi (ekonomi) lebih kuat dibanding debitur.

2. Perjanjian baku yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Adalah perjanjian baku yang mempunyai objek hak-hak atas tanah yang isinya ditentukan oleh Pemerintah. Dalam bidang agraria misalnya, dapat dilihat formulir-formulir perjanjian yang berupa antara lain akta jual beli, akta hipotik dan sebagainya.

3. Perjanjian baku yang ditentukan di kalangan Notaris atau Advokat.

Perjanjian baku yang dimaksud disini berkaitan dengan perjanjian yang konsepnya sejak semula disiapkan untuk memenuhi permintaan dari anggota masyarakat yang meminta bantuan Notaris dan Advokat yang bersangkutan.

Dengan menggunakan perjanjian baku maka pengusaha akan mendapatkan keuntungan berupa :⁴³

1. Efisiensi dalam penggunaan biaya, tenaga, dan waktu.
2. Praktis karena sudah tersedia naskah yang tercetak berupa formulir atau blanko yang siap diisi dan ditandatangani.
3. Penyelesaian cepat, karena konsumen hanya menyetujui dan/atau menandatangani perjanjian yang disodorkan kepadanya.
4. Homogenitas perjanjian yang dibuat dalam jumlah banyak.

⁴³ *Ibid*, hlm.8.

Perjanjian baku memiliki kelebihan dan kekurangan. Kelebihan dari perjanjian baku adalah bahwa perjanjian tersebut lebih efisien, dapat membuat praktek bisnis menjadi lebih simpel serta dapat ditandatangani seketika oleh para pihak.

Sedangkan kelemahan dari perjanjian baku adalah kurangnya kesempatan bagi para pihak lawan untuk bernegosiasi atau mengubah klausula-klausula dalam perjanjian karena tidak mempunyai kekuatan menawar (*bargaining power*), sehingga perjanjian tersebut sangat berpotensi untuk menjadi klausula yang berat sebelah.

Walaupun secara teoritis yuridis perjanjian baku ini tidak memenuhi ketentuan Undang-Undang, namun kenyataannya, kebutuhan masyarakat berjalan dalam arah yang berlawanan dengan keinginan hukum⁴⁴. Hal ini dibuktikan dengan semakin banyaknya penggunaan perjanjian dengan syarat baku di dalam masyarakat. Ini disebabkan karena dengan menggunakan bentuk perjanjian semacam ini akan mempermudah kegiatan usaha dan mengurangi ongkos-ongkos.

2.2. Perjanjian Baku Dalam Perjanjian Pengangkutan

Sekarang ini, banyak perjanjian terjadi tanpa proses negosiasi yang seimbang diantara para pihak melainkan dengan cara penyiapan suatu formulir perjanjian yang sudah dicetak dan kemudian disodorkan kepada pihak konsumen untuk disetujui, dengan hampir tidak memberikan kebebasan sama sekali kepada pihak konsumen untuk menentukan isi perjanjian. Perjanjian yang demikian dinamakan perjanjian baku.

⁴⁴ Mariam Darul Badruzaman, *op cit*, hlm.105.

Perjanjian baku lahir dari kebutuhan masyarakat sendiri dan penggunaan perjanjian baku bagi kalangan usaha dikatakan dapat menimbulkan efisiensi atau penghematan dalam penggunaan biaya, waktu, dan tenaga bagi usaha mereka, sehingga perjanjian baku tersebut dibutuhkan dan diterima oleh masyarakat.

Penggunaan perjanjian dalam bentuk baku tidak dapat dielakkan lagi. Perjanjian baku yang memang sudah tidak seimbang karena dibuat hanya oleh salah satu pihak saja, sering menimbulkan kerugian di pihak yang lemah, khususnya pihak yang tinggal menerima perjanjian yang sudah baku, yang tidak memiliki posisi tawar dalam menentukan isi perjanjian tersebut.

Dalam perjanjian baku terdapat klausula-klausula yang dimaksudkan untuk membatasi tanggung jawab pihak yang membuat perjanjian baku tersebut. Tetapi kadang pihak lain telah mengetahui klausula-klausula tersebut namun tidak peduli seolah-olah tidak akan terjadi apa-apa akibat dari perjanjian itu karena adanya kebutuhan yang mendesak sehingga terpaksa ia menandatangani perjanjian tersebut.

Pengangkut dalam membuat perjanjian pengangkutan juga menggunakan perjanjian baku dimana klausula-klausula perjanjian telah disiapkan terlebih dahulu oleh pihak pengangkut. Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian timbal balik dengan mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menjalankan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat sedangkan pihak lainnya berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.

Dengan menggunakan perjanjian baku maka terdapat perbedaan posisi para pihak dalam perjanjian pengangkutan. Pihak pengangkut dan pihak pengirim yang merupakan pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan tidak memiliki posisi tawar yang sama kuat. Bila salah satu pihak memiliki posisi tawar yang lemah, maka besar kemungkinan pihak yang kuat akan menentukan isi kontrak untuk kepentingannya sendiri dengan merugikan pihak yang lemah.

Hal tersebut menyebabkan kebebasan berkontrak yang merupakan asas dari suatu perjanjian tidak terwujud karena asas kebebasan berkontrak hanya akan terwujud bila para pihak memiliki posisi tawar yang sama kuat. Posisi yang tidak seimbang tersebut juga menyebabkan batas-batas kebebasan berkontrak seperti itikad baik, tidak melanggar norma-norma kepatutan, dan perasaan keadilan akan sulit diterapkan.

Asas kebebasan berkontrak adalah adanya kebebasan seluas-luasnya yang oleh Undang-Undang diberikan kepada masyarakat untuk mengadakan perjanjian tentang apa saja, asalkan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, kepatutan, dan ketertiban umum.

Unsur dari asas kebebasan berkontrak, yaitu⁴⁵:

1. Kebebasan untuk membuat atau tidak membuat perjanjian.
2. Kebebasan untuk memilih dengan siapa akan membuat perjanjian.
3. Kebebasan untuk menetapkan bentuk perjanjian.
4. Kebebasan untuk menetapkan isi perjanjian.
5. Kebebasan untuk menetapkan cara membuat perjanjian.

⁴⁵ Johannes Gunawan, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Universitas Katolik Parahyangan Program Pasca Sarjana Magister Ilmu Hukum, 1999, hlm.33.

Pada dasarnya memang kebebasan berkontrak adalah bagian dari hak-hak kebebasan dasar manusia, namun perlu mulai ada pembatasan untuk menentukan batas-batas dari kebebasan tersebut. Haruslah diingat bahwa manusia adalah makhluk sosial dan bahwa hukum perdata tidak hanya bertujuan melindungi perorangan saja akan tetapi untuk melindungi masyarakat pada umumnya⁴⁶.

Pembatasan tersebut diatur dalam Pasal 1337 KUHPerdota yang menyatakan bahwa suatu sebab adalah terlarang apabila dilarang oleh Undang-Undang atau apabila berlawanan dengan kesusilaan atau ketertiban umum. Sehingga kebebasan yang ada sifatnya tidak mutlak melainkan ada batasannya, yaitu :

1. Tidak dilarang oleh Undang-Undang.
2. Tidak bertentangan dengan kepentingan umum.
3. Tidak bertentangan dengan kesusilaan.

Menurut Sri Soedewi adanya pembatasan-pembatasan tersebut adalah akibat dari adanya⁴⁷:

1. Perkembangan masyarakat, khususnya dibidang sosial ekonomi, misalnya adanya penggabungan perseroan / perusahaan. Dengan adanya penggabungan tersebut mengakibatkan kebebasan berkontrak perorangan dibatasi.
2. Adanya campur tangan pemerintah untuk melindungi kepentingan umum dan ekonomi lemah dari cengkeraman ekonomi kuat.
3. Adanya *strooming* atau aliran dari masyarakat yang menuju kearah “keadilan sosial” sehingga ada usaha untuk memberantas ketidakadilan

⁴⁶ Purwahid Patrik, *op cit*, hlm.6.

⁴⁷ Sri Soedewi dalam Djohari Santoso dan Achmad Ali, *Hukum Perjanjian Indonesia*, UII, Yogyakarta, 1989, hlm.53.

yang terjadi dalam perjanjian yang bertentangan dengan rasa keadilan serta hak-hak asasi manusia.

Jika dikaitkan dengan perkembangan penggunaan perjanjian baku maka dapat dikemukakan bahwa asas kebebasan berkontrak telah dibatasi berlakunya yaitu didalam perjanjian baku hanya ada⁴⁸:

1. Kebebasan setiap orang untuk memutuskan apakah ia akan membuat perjanjian / tidak membuat perjanjian.
2. Kebebasan setiap orang untuk memilih dengan siapa ia akan membuat perjanjian.

Dan asas kebebasan berkontrak yang kurang dapat diwujudkan yaitu dalam hal⁴⁹:

1. Kebebasan para pihak untuk menentukan bentuk perjanjian, karena perjanjian baku selalu berbentuk tertulis.
2. Kebebasan para pihak untuk menentukan isi perjanjian, karena isi perjanjian baku umumnya telah ditetapkan terlebih dahulu oleh salah satu pihak.
3. Kebebasan para pihak untuk menentukan cara pembuatan perjanjian, karena semua perjanjian baku cara pembuatannya telah ditetapkan oleh salah satu pihak.

Dalam perjanjian pengangkutan yang menggunakan perjanjian baku, pengirim tidak mempunyai kekuatan untuk mengutarakan kehendak dan kebebasan dalam menentukan isi perjanjian. Hal tersebut terjadi baik karena kedudukannya maupun

⁴⁸ Subekti, *Hukum Perjanjian*, Intermassa, Jakarta, 1976, hlm.78.

⁴⁹ Johannes Gunawan, *Penggunaan Perjanjian Standar dan Implementasinya pada Asas Kebebasan Berkontrak*, Majalah Pro Justitia, Universitas Katolik Parahyangan, 1987, hlm.58.

karena ketidaktahuannya, sehingga pengirim hanya dapat menerima atau menolak isi perjanjian secara utuh atau keseluruhan (*take it or leave it*).

Dalam perjanjian pengangkutan muncullah hak dan kewajiban antara pengirim dan pengangkut. Hak dan kewajiban pengangkut serta pengirim barang dapat diketahui dari penyelenggaraan pengangkutan serta berdasarkan dokumen pengangkutan yang telah diterbitkan dalam perjanjian itu. Dokumen pengangkutan adalah setiap tulisan yang dipakai sebagai bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan, berupa naskah, tanda terima, tanda penyerahan, tanda milik atau hak⁵⁰.

Dalam Undang-Undang No 14 Tahun 1992 Pasal 43 sampai dengan Pasal 48 dijelaskan tentang hak dan kewajiban pihak pengangkut. Kewajiban pengangkut antara lain :

1. Pihak pengangkut wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan.
2. Pihak pengangkut wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang, jika terjadi pembatalan pemberangkatan.
3. Pihak pengangkut wajib memberikan ganti rugi apabila penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga mengalami kerugian karena kesalahan pengangkut dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

⁵⁰ Abdulkadir Muhammad, *loc.cit*

4. Pihak pengangkut wajib menjaga keselamatan barang yang diangkutnya dimulai sejak barang diterima sampai diserahkan barang kepada pengirim dan/atau penerima barang.
5. Pihak pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya atas barang yang diangkutnya.

Sedangkan hak pengangkut antara lain :

1. Pihak pengangkut berhak mendapatkan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan.
2. Pihak pengangkut berhak menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya pada tempat pemberhentian terdekat, apabila ternyata penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan.
3. Pihak pengangkut berhak mengenakan biaya tambahan penyimpanan barang kepada pengirim dan/atau penerima barang yang tidak mengambil barangnya di tempat tujuan dan dalam waktu yang telah disepakati.
4. Pihak pengangkut berhak mengetahui tentang jenis, sifat, dan jumlah barang yang akan diangkutnya.
5. Pihak pengangkut berhak meminta pengirim untuk menandatangani surat muatan yang telah dibuatnya.

Selain pihak pengangkut, pihak pengirim juga mempunyai hak dan kewajiban yang melekat padanya setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan. Kewajiban pihak pengirim antara lain :

1. Pihak pengirim wajib membayarkan biaya angkutan yang telah disepakati kepada pengangkut.
2. Pihak pengirim wajib membayar biaya tambahan untuk penyimpanan barang apabila barang tidak segera diambil di tempat tujuan dalam waktu yang telah disepakati.
3. Pihak pengirim wajib memberitahukan pihak pengangkut tentang jenis, sifat, dan jumlah barang yang akan dia kirimkan.
4. Pihak pengirim wajib menandatangani surat muatan yang sudah dibuatnya dengan pengangkut.

Hak yang melekat pada pihak pengirim, yaitu :

1. Pihak pengirim berhak meminta pengangkut untuk melakukan pengangkutan terhadap barang yang telah diserahkan pada pengangkut ke tempat tujuan dengan selamat sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang telah disepakati.
2. Pihak pengirim berhak meminta kembali barangnya dalam keadaan utuh dan biaya angkutan yang telah dia bayarkan kepada pengangkut jika terjadi pembatalan pemberangkatan.
3. Pihak pengirim berhak menerima ganti rugi dari pengangkut atas kerugian yang dideritanya akibat dari kesalahan pihak pengangkut dalam melaksanakan pelayanan angkutan.
4. Pihak pengirim berhak mendapatkan salinan surat muatan yang telah ditandatanganinya⁵¹.

⁵¹ R.Soekardono, *op cit*, hlm.39.

Dalam hal ganti rugi, pengangkut diwajibkan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang muncul dalam penyelenggaraan pengangkutan kepada pengirim, tetapi tidak semua kerugian yang muncul tersebut menjadi tanggung jawab pengangkut untuk menggantinya karena pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh⁵²:

5. Keadaan memaksa (*overmacht atau force majeure*).

Yang dimaksud dengan keadaan memaksa adalah suatu keadaan yang tidak dapat diketahui sebelumnya, yang menyebabkan kesukaran dalam pelaksanaan kontrak dan yang menyebabkan terhalangnya pemenuhan perikatan⁵³.

Keadaan memaksa tidak hanya terbatas pada bencana alam seperti banjir, gempa bumi, angin topan dan macam-macam keadaan yang disebabkan oleh alam, tapi juga termasuk kebakaran, pemogokan umum, sabotase serta hal-hal yang berada diluar kekuasaan atau kemampuan kedua belah pihak.

Unsur-unsur yang terdapat dalam keadaan memaksa itu ialah⁵⁴:

- 1) Tidak dapat dipenuhi prestasi karena suatu peristiwa yang menghalangi perbuatan untuk berprestasi, ini dapat bersifat tetap atau sementara.
- 2) Tidak dipenuhi prestasi karena suatu peristiwa yang membinasakan atau memusnahkan benda yang menjadi objek perikatan, ini selalu bersifat tetap.

⁵² HMN Purwosutjipto, *op cit*, hlm.34.

⁵³ Subekti, *op cit*, hlm.52.

⁵⁴ Abdulkadir Muhammad, *loc cit*.

- 3) Peristiwa itu tidak dapat diketahui atau diduga akan terjadi pada waktu membuat perikatan baik oleh debitur maupun kreditur, jadi bukan karena kesalahan para pihak.
6. Cacat pada barang itu sendiri.
7. Kesalahan atau kelalaian pihak pengirim.
8. Keterlambatan datangnya barang di tempat tujuan, yang disebabkan karena keadaan memaksa, dalam hal ini barang tidak rusak atau musnah.

Dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, terdapat prinsip-prinsip tanggung jawab yang mendasarinya. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab bergantung pada keadaan tertentu, baik ditinjau secara makro (sesuai perkembangan masyarakat) maupun ditinjau secara mikro (sesuai dengan perkembangan dunia angkutan yang bersangkutan, baik darat, laut, atau udara). Ada tiga prinsip mengenai tanggung jawab pengangkut, yaitu ⁵⁵:

4. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault principle*).

Prinsip ini diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara yang menyatakan bahwa setiap perbuatan melawan hukum, yang oleh karena itu menimbulkan kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menyebabkan kerugian tersebut mengganti kerugian.

Prinsip kesalahan yaitu jika penyebab kerugian terbukti bersalah, pihak korban berhak untuk memperoleh santunan, dan bila tidak terbukti adanya unsur kesalahan maka santunan tidak diberikan.

⁵⁵ Saefullah Wiradipraja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989, hlm.19.

Beban pembuktian ada pada pihak penggugat yaitu pihak yang dirugikan. Pihak penggugat berkewajiban untuk membuktikan bahwa pihak pengangkut telah melakukan perbuatan melawan hukum, telah melakukan suatu kesalahan dan akibat kesalahannya itu mengakibatkan kerugian pada pihak penggugat. Bila penggugat gagal membuktikan salah satu elemen-elemen tersebut, maka tuntutananya gagal⁵⁶.

Unsur-unsur yang harus dipenuhi dalam suatu gugatan berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdara adalah⁵⁷:

1) Adanya perbuatan melawan hukum dari pihak tergugat.

Syarat mutlak bagi adanya perbuatan melawan hukum adalah adanya unsur kesalahan pada seseorang yang menyebabkan timbulnya kerugian pada orang lain.

2) Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya.

3) Adanya kerugian yang diderita penggugat sebagai akibat dari kesalahan tersebut. Kesalahan disini adalah dalam pengertian umum, yaitu baik karena kesengajaan maupun karena kelalaian

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*).

Tanggung jawab pengangkut dapat dihindarkan bila pengangkut membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah yaitu tidak melakukan kesalahan, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu

⁵⁶ *Ibid*, hlm.26.

⁵⁷ *Ibid*, hlm.22.

tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pengangkut, pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute* atau *strict liability principle*).

Berdasarkan prinsip tanggung jawab mutlak, pengangkut tidak dapat membebaskan diri dari tanggung jawab hanya dengan membuktikan bahwa dia tidak bersalah dengan menyatakan bahwa semua tindakan yang perlu telah diambil untuk menghindari kerugian atau bahwa tindakan tersebut tidak mungkin dilakukan.

Yang membedakan dari prinsip-prinsip tanggung jawab yang lain adalah tanggung jawab mutlak tidak mempersoalkan ada atau tidak adanya kesalahan. Pengangkut harus bertanggung jawab terhadap kerugian yang ditimbulkan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut.

Seseorang yang menderita kerugian akibat perbuatan orang lain harus memperoleh santunan (kompensasi) tanpa melihat motivasi atau tujuan dari orang yang menyebabkan kerugian tersebut. Jadi prinsip atau teori tanggung jawab mutlak lebih menitikberatkan pada unsur penyebabnya daripada kesalahannya. Apabila perbuatan seseorang menyebabkan kerugian terhadap orang lain, dia diwajibkan memberikan santunan (kompensasi) tanpa melihat ada atau tidak adanya unsur kesalahan dari pelaku.

Tanggung jawab dalam pengangkutan barang menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga yang berarti bahwa tanggung jawab pengangkut dapat dihindarkan bila pengangkut dapat membuktikan pihaknya tidak bersalah. Hal ini sesuai dengan Pasal 91 KUHD yang menyatakan bahwa pengangkut menanggung segala kerugian yang terjadi kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut diakibatkan karena cacat pada barang itu sendiri, keadaan yang memaksa, atau karena kesalahan atau kealpaan si pengirim atau ekspediter.

Kewajiban pengangkut adalah mengangkut barang sampai tempat tujuan dengan selamat, tetapi apabila barang tidak selamat atau muncul suatu kerugian dalam pelaksanaan pengangkutan tersebut, pengangkut dapat lepas dari tanggung jawab apabila dia dapat membuktikan bahwa kerugian yang muncul itu bukan akibat dari kesalahannya.

Dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 45 (1) menyatakan bahwa pengusaha angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga, karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

Dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan yang menggunakan perjanjian baku, perusahaan pengangkutan adakalanya mencantumkan klausula tentang pembatasan tanggung jawab terhadap ganti rugi yang seharusnya diberikan jika muncul kerugian akibat kesalahan pengangkut. Dalam hal ini pengangkut hanya mengganti kerugian yang jumlahnya tidak sesuai dengan jumlah kerugian yang nyata diderita oleh pengirim.

Hal tersebut bertentangan dengan atauran dalam Pasal 45 ayat (2) yang menjelaskan bahwa besarnya ganti rugi adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga. Jadi besar ataupun kecil kerugian yang diderita merupakan tanggung jawab pengangkut untuk menggantinya.

Adakalanya juga perusahaan pengangkutan tidak mencantumkan klausula tentang tanggung jawabnya tersebut dalam perjanjian baku yang dibuatnya sehingga jika muncul kerugian dikemudian hari maka hal tersebut akan sangat merugikan pihak pengirim.

Ini memberikan kesan bahwa perusahaan angkutan tersebut memiliki itikad tidak baik kepada konsumen (pengirim) dalam berkontrak dan hal tersebut bertentangan dengan Pasal 1338 KUHPerdara yang mengatur bahwa suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Pihak pengirim dapat dirugikan atas ketidakjelasan informasi mengenai besarnya ganti rugi yang akan diterima pengirim. Hak pengirim dalam menerima ganti rugi terhadap kerugian yang dideritanya menjadi tidak jelas dan besar kemungkinan pihak pengirim sebagai pengguna jasa dapat terlampaui dirugikan oleh perusahaan angkutan karena pengangkut akan sewenang-wenang dalam memberikan ganti rugi.

Tujuan dari pembatasan tanggung jawab adalah mencegah pihak konsumen merugikan kepentingan pengusaha⁵⁸. Pembatasan tersebut hanya dapat digunakan dalam pelaksanaan perjanjian dengan itikad baik. Pembatasan terhadap kerugian

⁵⁸ Abdulkadir Muhammad, *loc.cit.*

yang timbul karena kesengajaan pengusaha merupakan suatu bentuk itikad yang tidak baik dari pengusaha pengangkutan.

Dalam Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang No 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dikatakan bahwa dilarang mencantumkan klausula baku dalam perjanjian apabila :

1. Menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha.
2. Menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali barang yang dibeli konsumen.
3. Menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali uang yang dibayarkan atas barang dan/atau jasa yang dibeli oleh konsumen.
4. Menyatakan pemberian kuasa dari konsumen kepada pelaku usaha, baik secara langsung maupun tidak langsung untuk melakukan segala tindakan yang berkaitan dengan barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran.
5. Mengatur perihal pembuktian atas hilangnya kegunaan barang atau pemanfaatan jasa yang dibeli oleh konsumen.
6. Memberi hak kepada pelaku usaha untuk mengurangi manfaat jasa atau mengurangi harta kekayaan konsumen yang menjadi objek jual beli jasa.
7. Menyatakan tunduknya konsumen kepada peraturan yang berupa aturan baru, tambahan, lanjutan, dan/atau perubahan lanjutan yang dibuat secara sepihak oleh pelaku usaha dalam masa konsumen memanfaatkan jasa yang dibelinya.

8. Menyatakan bahwa konsumen memberi kuasa kepada pelaku usaha untuk pembebanan hak tanggungan, hak gadai, atau hak jaminan terhadap barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran.

Pasal 18 ayat (2) juga mengatur bahwa pelaku usaha juga dilarang mencantumkan klausula baku yang letak atau bentuknya sulit terlihat atau tidak dapat dibaca secara jelas atau yang pengungkapannya sulit dimengerti.

Jika melanggar Pasal 18 ayat (1) dan (2) tersebut maka batal demi hukum setiap klausula baku yang telah ditetapkan oleh pelaku usaha pada perjanjian. Ini berarti perjanjian yang memuat ketentuan mengenai klausula baku yang dilarang dalam Pasal 18 ayat (1) atau yang memiliki format sebagaimana yang dilarang dalam Pasal 18 ayat (2) dianggap tidak pernah ada dan tidak mengikat para pihak pelaku usaha dan konsumen yang melakukan transaksi tersebut.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Darat

Proses pengangkutan barang diawali dari penyerahan barang yang akan dikirimkan oleh pengirim kepada pengangkut. Penyerahan barang kiriman kepada pengangkut ini bisa dilakukan dengan dua cara, yaitu :

1. Pengirim mendatangi tempat pengangkutan dan langsung menyerahkan barang kepada pengangkut untuk diangkut.
2. Pengangkut mendatangi tempat pengirim berada untuk mengambil barang kiriman yang akan diangkutnya.

Perusahaan angkutan Sumber Jatibaru menyediakan jasa pengambilan barang kiriman di tempat pengirim berada sehingga pengirim tidak perlu datang langsung ke Sumber Jatibaru untuk menyerahkan barang kirimannya⁵⁹. Bagi pengirim, fasilitas pengambilan barang yang akan dikirim di tempat pengirim berada lebih memudahkan pengirim apalagi jika barang yang akan mereka kirim berukuran besar.

Sedangkan perusahaan angkutan Panca Kobra Sakti tidak menyediakan jasa pengambilan barang kiriman di tempat pengirim berada. Pengirim yang akan menggunakan jasa angkutan Panca Kobra Sakti diharuskan datang langsung ke Panca Kobra Sakti untuk menyerahkan barang yang akan mereka kirimkan. Hal

⁵⁹ Toni, Karyawan Bagian Pengiriman Perusahaan Angkutan Sumber Jatibaru, Wawancara, Tanggal 1 April 2009.

ini dilakukan agar proses pengangkutan ke tempat tujuan akan lebih cepat dilakukan⁶⁰.

Pengangkut tidak melakukan pemeriksaan terhadap barang yang akan diangkutnya. Pengangkut hanya akan menanyakan isi barang kiriman tersebut kepada pengirim dan pernyataan pengirim tentang isi barang yang akan dikirim harus sesuai dengan isi sebenarnya dari barang kiriman dan pernyataan tersebut dinyatakan secara tertulis dalam surat muatan. Apabila terdapat ketidaksesuaian antara isi dengan pernyataan tertulis mengenai isi barang kiriman, maka pengirimlah yang akan bertanggung jawab atas hal-hal yang tidak terduga yang menimpa barang kirimannya.

Sumber Jatibaru maupun Panca Kobra Sakti menolak melakukan pengangkutan terhadap barang kiriman yang berisi :

1. Paket cair, mudah patah / pecah / retak.
2. Makhluk hidup seperti tumbuh-tumbuhan, bibit tanaman dan binatang hidup.
3. Barang-barang perhiasan, uang cheque.
4. Dokumen dan barang-barang berharga lainnya.
5. Narkotika, ganja, dan barang-barang terlarang lainnya yang bertentangan dengan nilai kesusilaan dan dapat mengganggu stabilitas dan ketertiban umum.
6. Barang yang mengandung racun, dapat meledak, berbau tajam atau sejenisnya yang dapat merusak / mencemari barang lain.

⁶⁰ Yadi, Karyawan Bagian Pengiriman Perusahaan Angkutan Panca Kobra Sakti, Wawancara, Tanggal 2 April 2009.

Tahap selanjutnya adalah tahap penimbangan barang untuk mengetahui berat nyata barang. Hasil dari timbangan ini kemudian akan dijadikan dasar perhitungan untuk menentukan besarnya biaya pengangkutan yang akan dikenakan terhadap barang tersebut.

Setelah barang kiriman diketahui beratnya, kemudian ditentukan kota tujuannya. Pada perusahaan angkutan Sumber Jatibaru, hanya ada 3 kota yang menjadi tujuan yaitu Jakarta, Pekalongan, dan Solo. Sedangkan pada Panca Kobra Sakti, ada banyak kota yang dijadikan tujuan, yaitu Jakarta, Bandung, Semarang, Cirebon, Purwokerto, Pemalang, Pekalongan, Ambarawa, Ungaran, Salatiga, Magelang, Muntilan, Yogya, Klaten, Sangkal Putung, Besole, Delanggu, Tegalondo, Kartosuro, Solo, Kudus, Pati, Juana, dan Bogor.

Tarif minimum di Panca Kobra Sakti untuk tujuan Jawa Tengah-Jakarta dengan berat 1-5 kg ialah Rp 30.000 selebihnya Rp.750 / kg. Sedangkan untuk tujuan Jawa Tengah-Bandung dengan berat 1-5 kg ialah Rp 25.000 selebihnya Rp.600 / kg.

Untuk penentuan tarif di Sumber Jatibaru mempunyai standar sendiri dalam penghitungan biaya pengangkutan dengan melihat besar atau kecil barang yang akan diangkut. Jika dinilai ukuran barang kiriman kecil, biaya pengangkutannya juga kecil tetapi jika dinilai barang kiriman berukuran besar maka besarnya biaya pengangkutan akan disesuaikan. Minimum pengenaan biaya pengangkutan dimulai dari Rp 50.000⁶¹.

⁶¹ Jamal, Pimpinan Perusahaan Angkutan Sumber Jatibaru, Wawancara, Tanggal 1 April 2009.

Perjanjian pengangkutan baik di Sumber Jatibaru maupun Panca Kobra Sakti menganut asas konsensual dimana perjanjian pengangkutan terjadi jika ada kata sepakat antara pengirim dengan pengangkut. Setelah berat barang diketahui dan kota tujuan telah ditentukan kemudian akan dihitung biaya pengangkutannya. Jika pengirim telah sepakat mengenai biaya pengangkutan dan juga peraturan yang telah ditetapkan oleh pengangkut dalam perjanjian baku yang dibuatnya maka perjanjian pengangkutan dimulai dan proses pengangkutan akan dilaksanakan.

Hal ini sesuai dengan Undang-Undang No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 43 ayat (1) yang menyatakan bahwa pengusaha angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

Langkah selanjutnya akan dilakukan pencatatan ke dalam surat muatan. Hal-hal yang dicatat ke dalam surat muatan yaitu :

1. Nama dan alamat penerima.
2. Nama dan alamat pengirim.
3. Rincian jumlah barang kiriman.
4. Penghitungan berat barang dan biaya pengangkutan.
5. Tanggal dibuatnya surat muatan.
6. Tanda tangan pengangkut.

Pada perusahaan Sumber Jatibaru maupun Panca Kobra Sakti tidak menyediakan jasa pembungkusan. Jadi pembungkusan terhadap barang kiriman dilakukan sendiri oleh pengirim dan apabila terjadi kerugian akibat dari

pembungkusan yang kurang optimal tersebut maka hal itu tidak menjadi tanggung jawab pengangkut melainkan tanggung jawab yang harus di tanggung sendiri oleh pengirim.

Sistem pembayaran di Sumber Jatibaru tidak harus dibayar lunas oleh pengirim. Sistem pembayaran disini tergantung permintaan dari pengirim. Pengirim boleh membayar lunas biaya pengangkutan tetapi juga boleh membebankan biaya pengangkutan tersebut kepada penerima barang kiriman. Pengangkut tetap akan bertanggung jawab terhadap barang kiriman walaupun barang belum dibayar lunas sesuai kesepakatan dalam perjanjian pengangkutannya⁶².

Sumber Jatibaru membuat tiga salinan surat muatan. Jika biaya pengangkutan di bayar lunas oleh pengirim, satu helai akan diberikan kepada pengirim sebagai tanda bahwa dia telah membayar lunas biaya pengangkutannya, sedangkan jika yang akan membayar biaya pengangkutan adalah penerima maka pengirim tidak menerima salinan surat muatan karena salinan surat muatan akan diserahkan kepada penerima untuk pelunasan biaya pengangkutannya. Satu helai untuk agen pengirim dan satu helai untuk agen penerima.

Sedangkan sistem pembayaran di Panca Kobra Sakti harus lunas. Pengirim tidak boleh membayar sebagian dari biaya pengangkutan atau membebankan biaya pengangkutan itu kepada penerima barang kiriman. Barang kiriman akan

⁶² Jamal, *op cit.*

menjadi tanggung jawab Panca Kobra Sakti jika pengirim telah membayar lunas semua biaya pengangkutan dan memiliki tanda bukti pengiriman⁶³.

Panca Kobra Sakti membuat tiga salinan surat muatan. Satu helai untuk diserahkan kepada pengirim yang berarti bahwa pengirim telah melakukan pelunasan biaya pengangkutan, satu helai untuk agen pengirim, dan satu helai lagi diserahkan pada sopir untuk diserahkan lagi pada agen penerima.

Setelah barang kiriman diterima pengangkut, maka tahap terakhir adalah kewajiban pengangkut untuk melakukan pengangkutan terhadap barang tersebut. Jadwal pemberangkatan pengangkutan baik di Sumber Jatibaru maupun Panca Kobra Sakti dilakukan setiap hari tanpa harus menunggu muatan terisi penuh. Hal ini dimaksudkan agar barang kiriman sampai tujuan tepat pada waktunya sesuai dengan yang diharapkan pengirim.

Setelah barang sampai di tempat tujuan, barang diambil oleh penerima di agen penerima. Pengangkut akan meminta penerima menandatangani salinan surat muatan yang ada di agen penerima sebagai bukti bahwa barang kiriman telah diterima oleh penerima dengan selamat.

2. Asas Kebebasan Berkontrak Pada Pelaksanaan Perjanjian Baku Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang

Perjanjian baku digunakan dalam perjanjian pengangkutan barang baik di perusahaan angkutan Sumber Jatibaru maupun perusahaan angkutan Panca Kobra Sakti. Perusahaan angkutan tersebut telah menyiapkan isi dari perjanjian

⁶³ Wibowo Subroto, Pimpinan Perusahaan Angkutan Panca Kobra Sakti, Wawancara, Tanggal 2 April 2009.

pengangkutan dan pengirim hanya perlu menyetujuinya saja agar proses pengangkutan dapat mulai dilaksanakan.

Undang-Undang memberikan hak kepada setiap orang untuk secara bebas membuat dan melaksanakan perjanjian. Pihak-pihak dalam perjanjian diberi kebebasan dalam menentukan aturan yang mereka kehendaki dalam perjanjian dan melaksanakannya sesuai dengan kesepakatan yang telah tercapai diantara mereka selama para pihak tidak melanggar ketentuan mengenai klausula yang halal, artinya ketentuan yang diatur dalam perjanjian tersebut tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, ketertiban umum, kesusilaan, kepatutan dan kebiasaan yang berlaku didalam masyarakat.

Asas kebebasan berkontrak dalam perjanjian baku akan sulit diterapkan karena perjanjian baku tersebut dibuat secara tertulis hanya oleh salah satu pihak saja dimana pihak yang lain hanya tinggal menerima isi dari perjanjian tanpa dapat melakukan negosiasi untuk merubah isinya.

Apabila pihak yang menerima perjanjian tersebut tidak setuju atas isi dari perjanjian yang diserahkan kepadanya, maka dia dapat membatalkan keinginannya untuk membuat perjanjian (*take it or leave it*). Jika pihak yang menerima tidak setuju maka tidak akan ada pengaruhnya terhadap pihak yang membuat perjanjian dan pihak yang membuat perjanjian tidak akan merubah isi dari perjanjian tersebut.

Walaupun setiap orang diberi kebebasan untuk membuat perjanjian tetapi Undang-Undang mengatur batasan-batasan dari kebebasan tersebut. Suatu perjanjian dikatakan tidak boleh bertentangan dengan :

1. Pasal 1337 KUHPerdara yang mengatur bahwa suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh Undang-Undang atau apabila berlawanan dengan kesusilaan atau ketertiban umum.
2. Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdara yang mengatur bahwa suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.
3. Pasal 1339 KUHPerdara yang mengatur bahwa suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang dengan tegas dinyatakan didalamnya, tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat perjanjian, diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan atau Undang-Undang.

Berdasarkan ketiga pasal tersebut maka ada dua hal yang harus diperhatikan di dalam membuat suatu perjanjian baku, yaitu :

1. Tidak bertentangan dengan Undang-Undang, moral (kesusilaan), ketertiban umum, kepatutan, dan kebiasaan (Pasal 1337 dan Pasal 1339 KUHPerdara).
2. Memiliki itikad baik (Pasal 1338 KUHPerdara).

Moral (kesusilaan) diartikan sebagai moral yang dalam suatu masyarakat diakui oleh umum / khalayak ramai. Sedangkan ketertiban umum adalah kepentingan masyarakat yang dilawankan dengan kepentingan perseorangan, yang dalam berhadapan dengan kepentingan perseorangan itu dipermasalahkan apakah kepentingan masyarakat itu terinjak-injak / tidak.

Keadilan dapat dimasukkan ke dalam arti kepatutan. Dengan demikian sesuatu yang tidak adil berarti tidak patut. Dengan kata lain bila dikaitkan dengan kepatutan dalam arti keadilan, maka isi / klausula-klausula suatu perjanjian tidak

boleh tidak adil. Klausula-klausula perjanjian yang secara tidak wajar sangat memberatkan pihak lainnya adalah syarat-syarat yang bertentangan dengan keadilan. Sedangkan kebiasaan pada umumnya dapat diartikan sebagai kebiasaan setempat yaitu aturan-aturan yang diindahkan dalam lingkungan tertentu

Itikad baik adalah niat dari pihak yang satu dalam suatu perjanjian untuk tidak merugikan konsumen maupun tidak merugikan kepentingan umum. Niat tersebut harus merupakan niat yang jujur untuk tidak merugikan konsumen / merugikan kepentingan umum.

Unsur dari asas kebebasan berkontrak yaitu :

6. Kebebasan untuk membuat / tidak membuat perjanjian.
7. Kebebasan untuk memilih dengan siapa akan membuat perjanjian.
8. Kebebasan untuk menetapkan bentuk perjanjian.
9. Kebebasan untuk menetapkan isi perjanjian.
10. Kebebasan untuk menetapkan cara membuat perjanjian.

Dalam penggunaan perjanjian baku didalam perjanjian pengangkutan, tidak semua unsur dari asas kebebasan berkontrak tersebut dapat dipenuhi.

- a. Kebebasan untuk membuat / tidak membuat perjanjian.

Pengirim berhak untuk menentukan apakah dia tetap akan meneruskan / tidak perjanjian pengangkutannya, jika ingin tetap meneruskan maka ia berhak untuk membuat perjanjian dalam arti mengadakan perjanjian, jika pengirim tidak ingin meneruskan maka ia diberi kebebasan untuk mengundurkan diri serta tidak perlu untuk mengadakan perjanjian. Jadi

unsur kebebasan untuk membuat / tidak membuat perjanjian di Sumber Jatibaru dan Panca Kobra Sakti terpenuhi.

- b. Kebebasan untuk memilih dengan siapa akan membuat perjanjian.

Pengirim berhak untuk memilih dengan perusahaan angkutan yang mana dia akan membuat perjanjian pengangkutan, bisa dengan perusahaan angkutan Sumber Jatibaru atau Panca Kobra Sakti atau dengan perusahaan angkutan yang lain. Jadi unsur kebebasan untuk memilih dengan siapa akan membuat perjanjian di Sumber Jatibaru dan Panca Kobra Sakti terpenuhi.

3. Kebebasan untuk menetapkan bentuk perjanjian.

Pengirim tidak diperkenankan untuk menetapkan bentuk perjanjian pengangkutan karena sudah dibuat oleh pihak pengangkut. Perjanjian pengangkutan sudah berbentuk baku jadi dalam hal unsur kebebasan untuk menetapkan bentuk perjanjian di Sumber Jatibaru dan Panca Kobra Sakti tidak terpenuhi.

4. Kebebasan untuk menetapkan isi perjanjian.

Pengirim tidak diperkenankan untuk menetapkan isi perjanjian karena isi perjanjian tersebut sudah berbentuk baku sehingga dalam hal unsur kebebasan untuk menetapkan isi perjanjian di Sumber Jatibaru dan Panca Kobra Sakti tidak terpenuhi.

5. Kebebasan untuk menetapkan cara membuat perjanjian.

Dalam hal ini cara membuat perjanjian sudah ditentukan oleh pengangkut dimana pengirim tinggal mengikuti saja prosedur yang sudah ditentukan

oleh pengangkut, jadi dalam hal unsur kebebasan untuk menetapkan cara membuat perjanjian di Sumber Jatibaru dan Panca Kobra Sakti juga tidak terpenuhi.

Jadi bisa dikatakan bahwa unsur yang tidak dipenuhi adalah :

1. Kebebasan untuk menetapkan bentuk perjanjian.
2. Kebebasan untuk menetapkan isi perjanjian.
3. Kebebasan untuk menetapkan cara membuat perjanjian.

Sedangkan unsur yang terpenuhi adalah :

1. Kebebasan untuk membuat / tidak membuat perjanjian.
2. Kebebasan untuk memilih dengan siapa akan membuat perjanjian.

Dalam perjanjian pengangkutan baik di Sumber Jatibaru maupun Panca Kobra Sakti, tidak semua unsur dalam asas kebebasan berkontrak terpenuhi. Ini karena posisi tawar menawar (*bargaining position*) pengangkut lebih kuat dari pengirim.

Pelaksanaan kebebasan berkontrak akan tercapai bila para pihak mempunyai posisi seimbang. Jika salah satu pihak lemah maka pihak yang memiliki posisi lebih kuat dapat memaksakan kehendaknya untuk menekan pihak yang lemah demi kepentingannya sendiri.

Jadi kedudukan pengangkut lebih dominan daripada pengirim, karena pengangkut mempunyai wewenang yang lebih untuk menentukan segala sesuatu yang berhubungan dengan perjanjian pengangkutan sehingga asas kebebasan berkontrak tidak terpenuhi semuanya karena perjanjiannya sudah ditetapkan dalam bentuk yang baku, dimana bentuk dan isi perjanjian telah ditentukan oleh pihak pengangkut secara sepihak tanpa mengikutsertakan pihak pengirim.

Perjanjian pengangkutan dikatakan tidak sejalan dengan asas kebebasan berkontrak karena perjanjian pengangkutan menggunakan bentuk perjanjian baku dimana perjanjian yang didalam pembuatannya hanya ditentukan oleh salah satu pihak saja yaitu pengangkut, sementara pihak yang lain yaitu pengirim tidak diikutkan dalam pembuatannya dan karena sesuatu hal mau tidak mau pengirim harus memenuhi isi perjanjian pengangkutan tersebut yang sebetulnya tidak sesuai dengan keinginan pengirim.

Banyak pengirim barang yang tidak memperdulikan penggunaan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan yang mereka setuju. Dari hasil wawancara dengan beberapa pengirim didapat kesimpulan bahwa beberapa pengirim barang mengatakan malas membaca syarat-syarat perjanjian yang ada dalam surat muatan karena tulisannya yang terlalu kecil, ada juga yang mengatakan tidak sempat membaca karena terburu-buru dan ada juga yang menganggapnya bukan merupakan suatu hal yang penting untuk dibaca, bahkan ada yang tidak tahu bahwa tulisan-tulisan yang ada dalam surat muatan itu adalah suatu perjanjian⁶⁴.

Perusahaan angkutan yang pekerjaannya melayani orang banyak, tidak mungkin melakukan atau mengadakan perjanjian tertulis dengan tiap-tiap konsumennya secara individual karena akan membutuhkan banyak waktu, uang, dan tenaga. Hal ini juga dinilai tidak praktis dan kurang efisien. Karena itu perusahaan angkutan menggunakan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan yang dibuatnya.

⁶⁴ Enam Pengirim pada Perusahaan Angkutan Sumber Jatibaru dan Panca Kobra Sakti, Wawancara, Tanggal 6 April 2009.

3. Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Terkait Dengan Penggunaan Perjanjian Baku

Dalam suatu perjanjian, ada yang disebut dengan prestasi. Prestasi disini merupakan hal-hal yang harus dilaksanakan dan juga merupakan hal-hal yang diperjanjikan dalam suatu perjanjian. Ada tiga macam wujud dari prestasi, yaitu:

1. Prestasi untuk memberikan / menyerahkan suatu barang.

Artinya prestasinya berwujud menyerahkan sesuatu. Sesuatu disini adalah barang, baik barang bergerak berwujud maupun barang yang tidak bergerak berwujud.

2. Prestasi untuk berbuat sesuatu.

Artinya prestasinya berwujud berbuat sesuatu atau melakukan perbuatan tertentu yang positif.

3. Prestasi untuk tidak berbuat sesuatu.

Artinya prestasinya berupa untuk tidak melakukan perbuatan tertentu yang telah diperjanjikan.

Pihak yang tidak melakukan apa yang diperjanjikan atau ia melanggar perjanjian dengan melakukan atau berbuat sesuatu yang tidak boleh dilakukannya maka ia disebut telah melakukan perbuatan wanprestasi (kesalahan).

Wanprestasi dapat disebabkan karena dua hal, yaitu :

1. Kesengajaan.

Perbuatan yang menyebabkan wanprestasi tersebut memang telah diketahui dan dikehendaki oleh pihak yang melakukan wanprestasi.

2. Kelalaian.

Pihak yang melakukan wanprestasi, melakukan suatu kesalahan tetapi perbuatan itu tidak dimaksudkan untuk terjadinya wanprestasi.

Ada empat macam jenis wanprestasi, yaitu:

1. Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya.
2. Melaksanakan apa yang dijanjikannya, tetapi tidak yang sebagaimana dijanjikan.
3. Melakukan apa yang dijanjikannya tetapi terlambat.
4. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya.

Dalam pelaksanaan pengangkutan, apabila pengangkut melakukan perbuatan wanprestasi maka pengirim dapat memilih tuntutan-tuntutan kepada pengangkut, sebagai berikut :

1. Pengirim dapat meminta pelaksanaan perjanjian, walaupun pelaksanaannya sudah terlambat.
2. Pengirim dapat meminta ganti kerugian saja, dalam hal ini kerugian yang diderita oleh pengirim karena perjanjiannya tidak dilaksanakan atau terlambat dilaksanakan tidak sebagaimana mestinya.
3. Pengirim dapat meminta pelaksanaan perjanjian, sekaligus disertai ganti kerugian yang diderita pengirim sebagai akibat terlambatnya pelaksanaan perjanjian itu.
4. Pengirim dapat meminta kepada Hakim untuk membatalkan perjanjian disertai tuntutan ganti kerugian. Dalam hal perjanjian dibatalkan, maka kedua belah pihak dibawa dalam keadaan sebelum perjanjian diadakan.

Apa yang sudah terlanjur diterima oleh satu pihak harus dikembalikan kepada pihak yang lainnya. Pembatalan perjanjian hanya dapat dilakukan berdasarkan putusan Hakim. Tidak semua wanprestasi akan diberi hukuman pembatalan perjanjian. Hakim akan melakukan penilaian terhadap wanprestasi tersebut. Jika wanprestasi tersebut terlalu kecil sedangkan pembatalan perjanjian akan membawa kerugian yang terlalu besar maka permohonan pembatalan perjanjian akan ditolak oleh Hakim.

Dalam Pasal 1239 KUHPerdara yang mengatur bahwa tiap-tiap perikatan untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu, apabila si berutang tidak memenuhi kewajibannya, mendapatkan penyelesaiannya dalam kewajiban memberikan penggantian biaya, rugi, dan bunga. Jadi, jika dalam pelaksanaan pengangkutan, pengangkut tidak melakukan kewajibannya maka pengangkut harus membayar ganti rugi.

Pengangkut dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi apabila kerugian yang terjadi bukan karena perbuatan wanprestasi (kesalahan) pengangkut melainkan kerugian tersebut terjadi karena adanya keadaan memaksa (*overmacht* atau *force majeure*) yaitu suatu keadaan yang disebabkan oleh hal-hal yang sama sekali tidak dapat diduga dan pihak yang bersangkutan tidak dapat berbuat apa-apa terhadap keadaan atau peristiwa yang timbul di luar dugaan tadi.

Keadaan memaksa ini merupakan suatu alasan bagi pihak yang bersangkutan untuk dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi sesuai dengan aturan dalam Pasal 1245 KUHPerdara yang mengatur bahwa tidaklah biaya, rugi, dan bunga harus digantinya, apabila karena keadaan memaksa atau karena suatu kejadian

yang tak disengaja, si berutang berhalangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau karena hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang.

Untuk dapat dikatakan sebagai suatu keadaan memaksa, keadaan tersebut harus mempunyai unsur-unsur sebagai berikut :

1. Keadaan tersebut diluar kekuasaan pihak pengangkut.
2. Keadaan tersebut bersifat memaksa.
3. Keadaan tersebut merupakan suatu keadaan yang tidak dapat diketahui pada waktu perjanjian dibuat.

Jika pengangkut berhasil membuktikan keadaan yang demikian, tuntutan pihak yang dirugikan akan di tolak oleh Hakim dan pengangkut bebas dari hukuman.

Sumber Jatibaru dan Panca Kobra Sakti pernah melakukan perbuatan wanprestasi (kesalahan). Perbuatan wanprestasi yang pernah dilakukan antara lain:

1. Terlambatnya barang kiriman di tempat tujuan karena angkutannya mogok. Bentuk wanprestasi yang dilakukan yaitu pengangkut melakukan apa yang diperjanjikan tetapi terlambat.
2. Barang kiriman tidak sampai pada tujuannya karena salah alamat. Bentuk wanprestasi yang dilakukan yaitu pengangkut tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya.
3. Barang kiriman rusak saat proses pemuatan barang oleh pengangkut. Bentuk wanprestasi yang dilakukan yaitu pengangkut melaksanakan apa yang diperjanjikannya, tetapi tidak sebagaimana dijanjikan.

Selain wanprestasi yang dilakukan oleh pihak pengangkut, pihak pengirim juga pernah melakukan perbuatan wanprestasi, antara lain :

1. Memberikan keterangan palsu pada pengangkut tentang isi dan jenis barang yang akan dikirimkannya. Hal ini dimaksudkan agar biaya pengiriman lebih rendah dari biaya pengiriman sesungguhnya. Apabila barang menimbulkan resiko yang berbahaya maka keterangan yang dibuat pengirim tersebut untuk melepaskan diri dari tanggung jawabnya. Bentuk wanprestasi yang dilakukan yaitu pengirim melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya.
2. Mengirimkan barang yang dilarang untuk diangkut. Bentuk wanprestasi yang dilakukan yaitu pengirim melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya.
3. Melakukan pembungkusan yang kurang optimal terhadap barang yang akan dikirimkan. Bentuk wanprestasi yang dilakukan yaitu pengirim melaksanakan apa yang dijanjikannya tetapi tidak sebagaimana dijanjikannya.

Akibat dari wanprestasi yang dilakukan oleh pengirim tersebut maka pihak pengangkut tidak bertanggung jawab jika suatu saat terjadi keadaan yang merugikan pengirim. Artinya pengirim harus menanggung segala resiko akibat kesalahan yang dilakukannya.

Sumber Jatibaru dan Panca Kobra Sakti menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga dimana tanggung jawab pengangkut dapat dihindarkan bila pengangkut membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah.

Barang kiriman telah dianggap diterima dengan baik dan benar bila tidak ada keluhan pada saat barang kiriman diterima oleh penerima, tetapi apabila ada keluhan munculnya suatu kerugian dalam kegiatan pengangkutan tersebut, maka pengangkut akan menganalisa terlebih dahulu apa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut. Jika kerugian tersebut terbukti akibat dari kesalahan pihak pengangkut, maka pihak pengangkut bersedia mengganti kerugian tersebut tetapi apabila tidak terbukti bahwa kerugian tersebut akibat dari kesalahan pengangkut maka pengangkut tidak bertanggungjawab atas kerugian tersebut.

Dalam Undang-Undang No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 45 ayat (1) mengatur bahwa pengusaha angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

Besarnya ganti rugi yang harus diberikan diatur dalam Pasal 45 ayat (2) yang mengatur bahwa besarnya ganti rugi adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga.

Dalam perjanjian baku yang dibuatnya, Panca Kobra Sakti mencantumkan klausula tentang besarnya ganti rugi yang akan diberikan kepada pengirim jika muncul kerugian akibat kesalahannya sebesar 10 kali biaya pengangkutan. Hal ini tidak sesuai dengan aturan dalam Undang-Undang No 14 Tahun 1992 Pasal 45 ayat (2) tersebut diatas. Ganti kerugian yang hanya sebesar 10 kali biaya pengangkutan dinilai tidak adil dan sangat merugikan bagi pihak yang mengalami kerugian yaitu pengirim.

Ada juga perusahaan angkutan yang dalam perjanjian baku yang dibuatnya tidak mencantumkan klausula tentang besarnya ganti rugi yang akan diberikan kepada pengirim jika muncul kerugian akibat kesalahannya. Hal ini dilakukan oleh perusahaan angkutan Sumber Jatibaru.

Ini memberikan kesan bahwa perusahaan angkutan tersebut memiliki itikad tidak baik kepada konsumen (pengirim) dalam berkontrak dan hal tersebut bertentangan dengan Pasal 1338 KUHPerdara yang mengatur bahwa suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Pihak pengirim dapat dirugikan atas ketidakjelasan informasi mengenai besarnya ganti rugi yang akan diterima pengirim. Hak pengirim dalam menerima ganti rugi terhadap kerugian yang dideritanya menjadi tidak jelas. Tanpa jumlah yang pasti yang diperjanjikan terlebih dahulu, besar kemungkinan pihak pengirim sebagai pengguna jasa dapat terlampaui dirugikan oleh perusahaan angkutan tersebut.

Penggantian besarnya kerugian yang sewenang-wenang bisa saja terjadi tanpa konsumen (pengirim) dapat memberikan bantahan karena dalam perjanjian bakunya tidak diatur besarnya jumlah ganti rugi tersebut.

Jika pengirim merasa dirugikan oleh Sumber Jatibaru dan itu terbukti karena kesalahan pengangkut maka pengangkut akan menyelesaikannya dengan jalan musyawarah untuk menentukan besarnya ganti rugi yang akan diberikan kepada pengirim⁶⁵.

⁶⁵ Jamal, Pimpinan Perusahaan Angkutan Sumber Jatibaru, Wawancara, Tanggal 1 April 2009.

Walaupun pengaturan mengenai besarnya ganti rugi sudah diatur dalam Undang-Undang, tetapi didalam memelihara itikad baik dalam berkontrak yang diatur dalam Pasal 1338 KUHPerdara tersebut, sebaiknya perusahaan memberikan jaminan ganti rugi, dengan begitu perjanjian baku tersebut akan terasa lebih adil terutama bagi konsumen pengguna jasanya.

Jika pengirim merasa ganti rugi yang dia terima tidak sesuai dengan kerugian yang nyata dideritanya maka pengirim berhak mengajukan gugatan ke Pengadilan untuk mendapatkan haknya memperoleh ganti rugi yang sesuai dari pengangkut.

Sampai saat ini baik Sumber Jatibaru maupun Panca Kobra Sakti dapat menyelesaikan tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh pengirim dengan jalan musyawarah dan belum ada tuntutan yang sampai diajukan ke Pengadilan. Pihak pengirim lebih memilih jalan musyawarah karena selain waktu penyelesaiannya lebih cepat juga biaya penyelesaiannya lebih murah daripada melalui Pengadilan.

BAB IV

PENUTUP

1. Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil tentang pelaksanaan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan barang di Tegal adalah :

1. Pelaksanaan perjanjian pengangkutan tidak sesuai dengan asas kebebasan berkontrak karena perjanjian pengangkutan menggunakan perjanjian baku yang didalam pembuatannya ditentukan oleh pihak pengangkut dan pihak pengirim hanya bisa menerima tanpa mempunyai kebebasan untuk mengubah isi perjanjian.

Dalam perjanjian pengangkutan terdapat tiga unsur dari asas kebebasan berkontrak yang tidak terpenuhi yaitu kebebasan untuk menetapkan isi perjanjian, bentuk perjanjian, dan cara membuat perjanjian. Sedangkan unsur yang terpenuhi hanya kebebasan untuk membuat atau tidak membuat perjanjian dan kebebasan dengan siapa akan membuat perjanjian.

2. Sumber Jatibaru tidak mencantumkan klausula dalam perjanjian baku yang dibuatnya tentang tanggung jawabnya memberikan ganti rugi jika muncul kerugian akibat kesalahannya dalam proses pengangkutan. Jika muncul gugatan dari pihak pengirim yang menderita kerugian maka Sumber Jatibaru akan menyelesaikannya dengan cara musyawarah.

Sedangkan tanggung jawab perusahaan angkutan Panca Kobra Sakti jika muncul kerugian yang diakibatkan karena kesalahannya hanya sebatas yang tertera dalam perjanjian baku yang dibuatnya. Panca Kobra Sakti hanya bersedia membayar ganti rugi sebesar 10 kali biaya pengangkutan saja.

Hal ini tidak sesuai dengan aturan dalam Undang-Undang No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 45 ayat (2) dimana pengirim berhak mendapatkan ganti rugi yang sesuai dengan kerugian yang dideritanya akibat kesalahan pengangkut.

Jika pengirim merasa ganti rugi yang dia terima tidak sesuai dengan kerugian yang nyata dideritanya maka pengirim berhak mengajukan gugatan ke Pengadilan untuk mendapatkan haknya memperoleh ganti rugi yang sesuai dari pengangkut.

2. Saran

Penulis mencoba untuk memberikan saran terhadap pelaksanaan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutan barang di Tegal, yaitu :

1. Dalam perjanjian pengangkutan sebaiknya kedudukan pengangkut setara dengan kedudukan pengirim agar asas kebebasan berkontrak dapat diwujudkan. Walaupun perusahaan angkutan menggunakan perjanjian baku dalam perjanjian pengangkutannya, diharapkan perusahaan angkutan tersebut tetap memberikan kesempatan kepada pengirim untuk bisa

bernegosiasi mengubah klausula dalam perjanjian tersebut yang sekiranya merugikan pengirim.

2. Perusahaan angkutan sebaiknya tidak membatasi jumlah pemberian ganti rugi terhadap barang yang mengalami kerugian akibat dari kesalahan pengangkut sebesar 10 kali biaya pengangkutan. Jumlah ganti rugi ini dianggap kurang adil bagi pihak yang menderita kerugian.

Seharusnya pemberian ganti rugi melihat juga nilai dari barang yang mengalami kerugian tersebut. Jika barang tersebut mempunyai nilai tinggi maka ganti ruginya pun akan menyesuaikan dengan nilai dari barang tersebut dan tidak hanya dihitung dari berat barang saja.

Perusahaan angkutan tidak perlu membatasi tanggung jawabnya karena tanggung jawab pengangkut telah diatur dalam Undang-Undang. Apabila terjadi kerugian yang menurut Undang-Undang adalah menjadi tanggung jawab pengangkut maka hal tersebut tetap menjadi tanggung jawab pengangkut walaupun pengangkut telah melakukan pembatasan terhadap tanggung jawabnya tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, Alumni, Bandung, 1982.

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

_____, *Perjanjian Baku Dalam Praktek Perusahaan Perdagangan*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1992.

_____, *Pengantar Hukum Pertanggung*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994.

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

Badruzaman, Mariam Darus, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung, 1994.

Djohari Santoso dan Achmad Ali, *Hukum Perjanjian Indonesia*, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, 1989.

HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Djambatan, Jakarta, 1983.

Johannes Gunawan, *Penggunaan Perjanjian Standar dan Implementasinya Pada Asas Kebebasan Berkontrak*, Majalah Pro Justitia, Universitas Katolik Parahyangan, Bandung, 1987.

_____, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Universitas Katolik Parahyangan Program Pasca Sarjana Magister Ilmu Hukum, Bandung, 1999.

J.Satrio, *Hukum Perjanjian (Perjanjian Pada Umumnya)*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1992.

Laboratorium Hukum FH Universitas Padjajaran, *Keterampilan Perancangan Hukum*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999.

Munir Fuady, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis) Buku Kedua*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003.

Purwahid Patrik, *Asas Itikad Baik dan Kepatutan Dalam Perjanjian*, FH Universitas Diponegoro, Semarang, 1986.

_____, *Hukum Perdata II Jilid 1*, FH Universitas Diponegoro, Semarang, 1988.

_____, *Dasar-Dasar Hukum Perikatan*, , Mandar Maju, Bandung. 1994

R.Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Bina Cipta, Bandung, 1987.

R.Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1986.

Saefullah Wiradipraja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989.

Salim H.S, *Perkembangan Hukum Kontrak Innominaat di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2003.

Simanjuntak, Emmy Pangaribuan, *Hukum Pertanggungungan dan Perkembangannya*, BPHN Seksi Hukum Dagang UGM, Yogyakarta, 1983.

Soemitro, Ronny Hanitijo, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990.

Soerjono Soekanto, *Pengantar Peneleitian Hukum*, Universitas Indonesia, Jakarta, 1986.

Sri Redjeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Seksi Hukum Dagang FH Universitas Diponegoro, Semarang.

Subagyo, P.Joko, *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek*, PT Rineka Cipta, Jakarta, 1991.

Subekti, *Aneka Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1977.

_____, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Intermasa, Jakarta, 1987.

_____, *Hukum Perjanjian*, PT Intermasa, Jakarta, 1987.

Winarno Surachmad, *Dasar dan Teknik Penelitian Research Pengantar*, Alumni, Bandung, 1982.

Wiryono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Perdata Tentang Persetujuan-Persetujuan Tertentu*, Sumur Bandung, Bandung, 1982.