

PERTANGGUNGJAWABAN PENGANGKUT DALAM PENGANGKUTAN BARANG DENGAN SISTEM TERTUTUP DAN KONVENSIONAL TERHADAP KERUGIAN IMMATERIIL PENGGUNA JALAN*

Oleh:

Ida Bagus Wahyu Anom Permana Putra**
Anak Agung Ketut Sukranatha, SH., MH.***
Program Kekhususan Hukum Bisnis
Fakultas Hukum Universitas Udayana

Abstrak

Pengangkutan dan kerugian immateriil yang dihadapi oleh seorang pengguna jalan yang hingga saat ini masih lemah pengaturan hukumnya. Belum lagi, ketika Pemerintah belum memberikan aturan yang tegas terhadap penggunaan sistem pengangkutan tertutup yang disebut Mini Closed House Vehicle (M-Clove) atau kendaraan rumah mini tertutup dan sistem pengangkutan Konvensional di Indonesia. Jurnal ini merumuskan masalah pertama, apakah terdapat pengaturan secara khusus tentang pengiriman barang yang dilakukan menggunakan sistem tertutup (M-Clove) dan Konvensional di Indonesia? Yang kedua, bagaimana pertanggungjawaban dari pengangkut terhadap kerugian immateriil pada kedua sistem tersebut? Jenis penelitiannya ialah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan, kasus dan pendekatan analisis dan konseptual. Hasil akhir dari jurnal ini adalah pertama, masih terdapat kekosongan hukum peruntukan penggunaan sistem pengangkutan M-Clove dan Konvensional; dan Kedua, pengaturan tentang ganti rugi yang terdapat di Indonesia masih sangat terbatas.

Kata Kunci : Pengangkutan, Transaksi, Kendaraan Rumah Mini Tertutup dan Konvensional, Ganti Rugi.

* Pertanggungjawaban Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang Dengan Sistem Tertutup Dan Konvensional Terhadap Kerugian Immateriil Pengguna Jalan.

**Ida Bagus Wahyu Anom Permana Putra adalah Mahasiswa Program Kekhususan Hukum Bisnis Fakultas Hukum Universitas Udayana, Korespondensi dengan penulis melalui email: ibwahyuanom@gmail.com.

***Anak Agung Ketut Sukranatha, SH., MH.adalah Dosen Fakultas Hukum Universitas Udayana, Korespondensi dengan penulis kedua melalui email: agung_sukranatha@unud.ac.id.

Abstract

The transportation and immaterial loss faced by a road users until now is still weak in its legal arrangements. Not to mention, when the Government has not gives a assertive rules to use closed transportation system called Mini Closed House Vehicle (M-Clove) and Conventional transport systems in Indonesia. This journal has the formulation of the first problem, are there a specific arrangements about the delivery of goods carried out using the closed system (M-Clove) and Conventional systems in Indonesia? The second, how is the responsibility of the transporter for the immaterial losses to the two systems? The type of research is normative legal research with a legislation approach, cases and analytical and conceptual approaches. The final result of this journal is first, there is still got a legal vacuum for the using the M-Clove transportation system and Conventional transport system; and the second, the regulation about compensation in Indonesia is still very limited.

Keywords: *Transportation, Transactions, Mini Closed House Vehicle and Conventional, Compensation.*

I. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Pengiriman barang menggunakan sarana transportasi darat merupakan sebuah hal konvensional yang lazimnya ditenggarai oleh faktor jual beli ataupun aktifitas dagang lainnya. Menarik untuk dicermati bahwa bentuk pengiriman barang tersebut sejatinya dilakukan melalui mode transportasi yang beragam dengan sistem tertutup dengan kendaraan rumah mini tertutup atau Mini Closed House Vehicle (M-Clove) dan sistem Konvensional atau terbuka. M-Clove merupakan sistem transportasi tertutup yang dapat mengurangi terjadinya pencemaran lingkungan dan mengurangi resiko dalam pengiriman barang karena menggunakan kendaraan yang berisi bak atau box tertutup. Bentuk ini sejatinya didasari oleh pertimbangan pengiriman produk tersebut menjamin adanya keprivasian pengiriman

disamping sebagai sebuah upaya untuk menghindarkan adanya korban dalam proses pengirimannya. Sekalipun demikian terdapat kecacatan pada proses pengiriman barang yang lazimnya terjadi yakni ketika barang yang dikirim tersebut mengganggu kenyamanan dari para pengguna jalan. Zainal Azikin menjelelaskan bahwa obyek pengangkutan meliputi segala bentuk obyek hukum yang tidak bertentangan dengan kaidah moral, susila dan hukum yang berlaku.¹

Tidak jarang ketika barang yang dikirim tersebut mengakibatkan beberapa peristiwa yang tidak menyenangkan seperti beberapa kasus yang terjadi di Cileungsi, Bogor yang karena bau truck sampah menyengat, masyarakat yang tidak puas dengan kinerja Polisi kemudian melakukan penghadangan terhadap sopir truck sampah dan dimintakan ganti kerugian. Fenomena ini dinilai oleh Basuki Tj. Purnama sebagai tindakan premanisme, akan tetapi persoalan ini tidak berlanjut oleh karena kedudukan warga dalam persoalan ini cenderung lebih kuat. Alokasi dana 100 miliar yang diberikan kepada Badan Pengelolaan Sampah Provinsi Jakarta tidak dapat menyelesaikan persoalan yang terjadi. Persoalan berikutnya terjadi di Surabaya yang oleh karena adanya Polisi Tidur yang tidak diperhatikan oleh pengemudi, akhirnya truck sampah terbalik dan meninggalkan bau tidak sedap dan bisa menyebabkan wabah penyakit disekitar lingkungan yang membuat masyarakat harus melaporkan kejadian ini ke polisi karena merasa kenyamanannya diganggu.

Pada kenyataannya pelayanan angkutan barang dan orang yang tidak memadai merupakan kontributor utama padatnya lalu lintas jalan raya sehingga menyebabkan adanya tuntutan pelayanan yang lebih baik. Transportasi ini juga sangat

¹Zainal Asikin, 2014, "*Hukum Dagang*", PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, h. 163.

berkontribusi pada penurunan dari kualitas udara luar ruangan yang menyebabkan terjadinya penyakit pernapasan terutama pada daerah dengan kepadatan lalu lintas yang luar biasa.²

Ketidaknyamanan tersebut merupakan sebuah bagian dari pengesampingan hak immateriil dari para pengguna jalan. Konsep immateriil ini dijelaskan oleh Syahrul Machmud sebagai sejumlah kerugian non materiil seperti rasa ketakutan, kehilangan kesenangan hidup, kehilangan tangan yang tidak dapat digunakan lagi untuk mencari nafkah dan sebagainya.³ Berdasarkan pertimbangan tersebut maka disusunlah jurnal berjudul “Pertanggungjawaban Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang Dengan Sistem Tertutup Dan Konvensional Terhadap Kerugian Immateriil Pengguna Jalan”.

1.2 Rumusan Masalah

1. Apakah terdapat pengaturan secara khusus tentang pengiriman barang yang dilakukan menggunakan sistem M-Clove dan Konvensional di Indonesia?
2. Bagaimana pertanggungjawaban dari pengangkut terhadap kerugian immateriil pada kedua sistem tersebut?

II. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengidentifikasi sejauh mana terdapat pengaturan formil dan materil terhadap sistem pengangkutan M-Clove dan Konvensional di Indonesia.

²Putu Lantika Oka Permadhi, 2017, “*Pengujian Kendaraan Bermotor Untuk Mewujudkan Keselamatan Berlalu Lintas Di Kota Denpasar*”, Jurnal Magister Hukum Udayana, No. 3, Vol. 6, h. 3, <https://ojs.unud.ac.id/index.php/jmhu/article/view/36109/22069>, diakses tanggal 15 November 2018.

³Syahrul Machmud, 2008, “*Penegakan Hukum dan Perlindungan Hukum Bagi Dokter yang Diduga Melakukan Medikal Malpraktek*”, Mandar Maju, Bandung, h. 60.

2. Untuk mendiskripsikan sejauh mana pertanggung jawaban yang harus diberikan atas kerugian immateriil yang dialami oleh seorang pengguna jalan.

III. Isi Makalah

3.1 Metode Penelitian

Jenis penelitian pada penyusunan jurnal ini adalah penelitian hukum normatif (*doctrinal legal reseacrh methode*) yang disampaikan oleh Zianuddin Ali sebagai kerangka berpikir, alur logika penelitian akademik.⁴ Penelitian ini ditujukan untuk menilai aspek yuridis pada topik yang diangkat dengan didukung oleh pendekatan perundang-undangan, pendekatan analisis dan konseptual.⁵ Sebagai bentuk penelitian eksplanatoris, jurnal ini diharapkan mampu memberikan jawaban atas dinamika yang terjadi.⁶ Bahan hukum yang digunakan meliputi bahan hukum primer yakni peraturan mencangkup Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan peraturan perundang-undangan terkait. Bahan hukum sekunder mencangkup literatur berupa jurnal dan buku sedangkan bahan hukum tersier adalah informasi penunjang.

3.2 Pengaturan Tentang Pengiriman Barang Menggunakan Angkutan Barang Dengan Sistem Tertutup dan Sistem Terbuka.

Aktifitas pengiriman barang merupakan sebuah perwujudan dari konsep kesepakatan yang sejatinya diatur secara khusus dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (untuk selanjutnya disebut KUHPerdata) yang merupakan sebuah unsur

⁴Zainuddin Ali, 2012, "*Penelitian Hukum*", Sinar Grafika, Palu, h. 21.

⁵Soerjono Soekanto, 1986, "*Pengantar Penelitian Hukum*", Universitas Indonesia, Jakarta, h. 51.

⁶Zainuddin Ali, *Op.cit.*h. 73.

wajib dalam sebuah perjanjian.⁷ Kosongnya pengaturan tentang sarana transportasi sesuai dengan peruntukannya di Indonesia menjadi sebuah persoalan hukum yang dihadapi oleh beberapa masyarakat dalam waktu terakhir. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya menyebutkan ukuran dari kendaraan bermotor dan berat dari kendaraan bermotor itu sendiri, tidak menyertai menuliskan apakah kendaraan tersebut kendaraan menggunakan box atau dengan sistem tertutup (M-Clove) seperti mobil box yang biasanya digunakan mengangkut es balok atau sistem Konvensional seperti mobil pick up tanpa box. Pengguna kendaraan bermotor yang juga tidak memahami fungsi dari kendaraan bermotor tertutup dan terbuka yang menyebabkan polusi ataupun fenomena lain. Fenomena ini merupakan sebuah persoalan krusial yang seharusnya dapat diselesaikan oleh para pihak yang berwenang akan tetapi lemahnya partisipasi dalam membenahi sistem yang ada dengan menghadirkan sistem transportasi berbasis M-Clove dan Konvensional akan menjadi sebuah persoalan yang disajikan dalam jurnal ini.

Apabila dilihat dari segi keamanan dan kenyamanannya angkutan dengan sistem tertutuplah yang paling baik, aman dan nyaman untuk digunakan mengirim atau mengangkut barang ataupun hewan. Jika dilihat dari fisiknya kendaraan dengan sistem tertutup merupakan kendaraan box yang isinya tidak terlihat dari luar dan tidak mengeluarkan bau tidak sedap, ini merupakan keamanan yang sangat baik dengan disisi lainnya terdapat pintu yang dapat dikunci menambahkan nilai tambahan untuk keamanannya. Sistem Konvensional dengan menggunakan mobil yang dapat dilihat dari luar menggunakan bak

⁷Umar Said Sugiarto, 2012, "*Pengantar Hukum Indonesia*", Sinar Grafika Malang, h. 169.

kendaraannya akan mengurangi keamanan barang yang dibawanya dan kenyamanan disekitarnya, misalnya mobil pick up membawa beberapa ayam ternak potong yang hanya menggunakan keranjang ayam dengan tidak menutupi keranjang tersebut akan membuat pengguna jalan sekitarnya merasa tidak nyaman dikarenakan bau yang tidak sedap, bulu-bulu ayam rontok dan jika ayam mengeluarkan kotoran dan mengenai pengguna jalan sekitar, dan lebih parahnya lagi jika ayam tersebut ternyata terjangkit virus flu burung atau penyakit yang bisa menginfeksi manusia lewat kotorannya.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan tidak mengatur secara khusus barang dan mobil seperti apa yang digunakan dalam pengiriman barang-barang tertentu. Pada PP Nomor 74 Tahun 2014 Pasal 10 berbunyi :

- (1). Angkutan barang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a wajib menggunakan Mobil Barang.
- (2). Dalam hal memenuhi persyaratan teknis, Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menggunakan Mobil Penumpang, Mobil Bus, atau sepeda motor.
- (3). Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) untuk mobil penumpang dan mobil bus meliputi:
 - a. tersedia ruang muatan dan/atau tempat muatan yang dirancang khusus;
 - b. barang yang diangkut sesuai dengan ruang muatan; dan
 - c. jumlah barang yang diangkut tidak melebihi daya angkut sesuai dengan tipe kendaraannya.

Peraturan tersebut tidak mengatur dengan tegas rancangan khusus seperti apa dan barang apa saja yang harus dimasukkan

kedalam kendaraan angkutan barang dengan menggunakan kendaraan tertutup menggunakan box atau kendaraan terbuka seperti truck konvensional dan mobil pick up.

Seharusnya pihak-pihak jasa pengangkut lebih waspada terhadap penggunaan kendaraan angkutan barang walaupun melaksanakan semua aktifitas perekonomian merupakan hak konstitusionalnya yang dijamin dalam Pasal 28C ayat (1) Undang-Undang Dasar Tahun 1945 tetapi tidak melupakan kenyamanan bagi pengguna jalan sekitarnya.

3.3 Pertanggungjawaban Pengangkut Atas Kerugian Immateriil Pengguna Jalan

Kerugian Immateriil merupakan kerugian yang tidak berwujud yang dirasakan oleh seseorang yang dirugikan, seperti hilangnya rasa nyaman, merasa ketakutan dan lain-lainnya. Kerugian immateriil dalam perkara perbuatan melawan hukum tidak hanya menyangkut kematian, cacat berat, dan penghinaan melainkan termasuk kekecewaan. Secara khusus kekecewaan terhadap pengangkutan yang tidak memberikan kenyamanan dan bila ditafsirkan meluas termasuk kekecewaan pada perbuatan melawan hukum lainnya. Dalam konteks ini, kerugian immateriil oleh karena bau tidak sedap dari truck sampah dalam Sistem Pengangkutan Konvensional atau sistem terbuka jika dikritisi dapat berpotensi untuk mewujudkan sebuah bentuk gugatan kerugian immateriil kepada masyarakat lain di Indonesia sehingga perlu untuk dilakukan pembenahan atas sistem yang ada. Terkhususnya mengenai pemindahan barang-barang, kualitas jasa transportasi barang dengan aman, teratur, dan bertanggung jawab.⁸

⁸Rahardjo Adisasmita, 2015, "*Analisis Kebutuhan Transportasi*", Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta, h. 35.

Jika mengidentifikasi dalam Pasal 213 ayat (2) huruf d Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan telah menetapkan bahwa pemerintah berhak untuk mengawasi dan mengamankan segala bentuk tindakan yang mengakibatkan ketidaknyamanan bagi pengguna jalan lain. Meskipun demikian, hanya 3 (tiga) pihak yang dijelaskan sebagai pengguna jalan di Indonesia jika mengacu pada peraturan tersebut yakni angkutan umum, pejalan kaki, dan pengguna kendaraan bermotor yang memiliki pengaturan atas hak dan kewajiban yang berbeda.

Pengaturan yang terbatas tentang subyek atas penggunaan hak jalan tersebut bukanlah alasan lepasnya hak dan kewajiban yang dilekatkan padanya. Dalam konsep ini, bentuk pertanggungjawaban tersebut didasarkan pada prinsip *liability based on fault* yang turut diadopsi oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan sebagai alternatif perumusan norma-normanya. Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan tersebut secara mutlak telah membenarkan adanya eksistensi untuk bertanggungjawab bagi para pihak yang lalai dalam menjalankan kewajibannya yang berimplikasi pada ruginya hak dari pihak yang lain.

Liability based on fault tersebut merupakan sebuah pemaknaan dalam hukum yang karena kelalaiannya mengakibatkan kerusakan lingkungan, maupun kerugian fisik dan tidak berwujud dari subyek hukum lainnya. Jika demikian, maka pertanggungjawaban yang diberikan secara mutlak tersebut diharapkan dapat menjadi alternatif yang menjamin penegakan hukum yang ada di Indonesia, sehingga pengangkut yang melakukan kesalahan dan kelalaian dapat dituntut dengan mencantumkan kerugian immateriil atau berupa uang ganti rugi.

Hal ini jelas bahwa sistem pengangkutan tertutup (M-Clove) yang terbilang jauh lebih baik, aman dan nyaman daripada sistem konvensional yang mengganggu kenyamanan para pengguna jalan belum sepenuhnya ditanggapi secara serius oleh masyarakat. Meskipun jika mengacu pada Pasal 1365 KUHPer telah jelas terbukti adanya kerugian yang dialami oleh seorang manusia, akan tetapi pengadilan terikat atas bentuk permohonan yang dimintakan, ia tidak mampu untuk mengambil sebuah keputusan memorandum (keputusan yang memberikan perubahan hukum) secara sepihak. Penanganan lalu lintas dan permasalahannya perlu dilakukan suatu penguraian dari setiap komponen yang terlibat di dalamnya baik secara langsung maupun tidak langsung yang akan berpengaruh terhadap situasi lalu lintas jalan raya sehingga dapat ditemukan solusi terbaik dan terintegrasi dalam suatu program kegiatan yang mampu mengakomodir setiap komponen tersebut dengan harapan upaya penanganan dapat berhasil sesuai dengan harapan, terpeliharanya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.⁹

Untuk menyelesaikan persoalan demikian, maka anggapan untuk memanfaatkan legislatif dan eksekutif demi melakukan perubahan yang ada hendaknya dapat dioptimalkan. Bentuk dari kerugian yang terjadi tersebut secara tidak langsung akan membuat masyarakat yang tidak paham atas hukum melakukan aksi premanisme sebagaimana yang terjadi di Bogor tersebut. Dengan demikian, ketika seorang pengguna jalan yang terdiri dari salah satu komponen diatas tidak memenuhi prestasi yang dibenarkan dalam Undang-Undang, maka secara tidak langsung

⁹Dewa Putu Tagel, 2013, “Kesadaran Hukum Masyarakat Pengguna Jalan Di Kota Denpasar”, Jurnal Magister Hukum Udayana, No. 2, Vol. 2, h. 3, <https://ojs.unud.ac.id/index.php/jmhu/article/view/5939>, diakses tanggal 15 November 2018.

dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan melawan hukum sebagaimana dijelaskan oleh Krisnadi Nasution dalam jurnalnya.¹⁰

IV. Penutup

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa:

4.1.1 Sistem pengangkutan Tertutup (M-Clove) dan Konvensional di Indonesia belum terdapat pengaturannya secara tegas dalam peraturan perundang-undangan.

4.1.2 Bentuk ganti rugi terhadap kerugian immateriil dari seorang pengguna jalan ialah melalui pembayaran yang layak atau tindakan ganti rugi lainnya yang memungkinkan adanya jaminan kepada para pengguna jalan di Indonesia sesuai dengan peraturan yang berlaku. Tuntutan ganti rugi tersebut dapat berupa membayar sejumlah uang ataupun membatasi masuk keluarnya kendaraan bermotor konvensional yang melintasi sebuah wilayah tertentu di Indonesia.

4.2 Saran

4.2.1 Pemerintah sebaiknya merumuskan sebuah kebijakan baru yang memberikan kepastian hukum bagi para pihak yang menggunakan sarana transportasi M-Clove dan Konvensional di Indonesia.

4.2.2 Sebaiknya bentuk ganti rugi yang layak dapat dimasukkan secara lebih rinci dalam perumusan atau perubahan peraturan yang hendak atau telah berlaku demi menjamin asas akuntabilitas dalam proses pengangkutan.

¹⁰Krisnadi Nasution, 2014, “Penerapan Prinsip Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Penumpang Bus Umum”, Jurnal Mimbar Hukum, Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945, Volume 26, Nomor 1, h. 52.

Daftar Pustaka

Buku

- Ali, Zainuddin, 2012, "*Penelitian Hukum*", Sinar Grafika, Palu.
- Syahrul Machmud, 2008, "*Penegakan Hukum dan Perlindungan Hukum Bagi Dokter yang Diduga Melakukan Medikal Malpraktek*", Mandar Maju, Bandung.
- Asikin, Zainal. 2014, "*Hukum Dagang*", PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Rahardjo Adisasmita, 2015, "*Analisis Kebutuhan Transportasi*", Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Soekanto, Soerjono, 1986, "*Pengantar Penelitian Hukum*", Universitas Indonesia. Jakarta.
- Sugiarto, Umar Said, 2012, "*Pengantar Hukum Indonesia*", Sinar Grafika, Malang.

Jurnal

- Putu Lantika Oka Permadhi, 2017, "*Pengujian Kendaraan Bermotor Untuk Mewujudkan Keselamatan Berlalu Lintas Di Kota Denpasar*", Jurnal Magister Hukum Udayana, Nomor 3, Volume 6.
- Dewa Putu Tagel, 2013, "*Kesadaran Hukum Masyarakat Pengguna Jalan Di Kota Denpasar*", Jurnal Magister Hukum Udayana, Nomor 2, Volume 2.
- Nasution, Krisnadi, 2014. "*Penerapan Prinsip Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Penumpang Bus Umum*", Jurnal Mimbar Hukum, Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945, Nomor 1, Volume 26.

Peraturan Perundang-Undangan

- Republik Indonesia, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Soedaryo Soimin, 2015, "*Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*", Sinar Grafika, Jakarta.

Republik Indonesia, 2009, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025, Sekretariat Negara RI. Jakarta.

Republik Indonesia, 2014, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594, Sekretariat Negara RI. Jakarta.