

SKRIPSI

**TANGGUNG JAWAB KOPERASI ANGKUTAN BARANG PELABUHAN
TELUK BAYUR (KOPANBAPEL) TERHADAP KECELAKAAN
ANGKUTAN BARANG YANG MELEBIHI MUATAN**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Hukum

Oleh :



PROGRAM KEKHUSUSAN : HUKUM PERDATA BISNIS (PK II)

Pembimbing:

**Dr. Rembrandt, S.H., M.Pd.
Daswirman. N, S.H., M.H.**

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ANDALAS

PADANG

2025

No.Reg: 6/PK II/V/2025

LEMBAR PENGESAHAN
VALIDITY SHEET
No.Reg: 6/PK II/V/2025

TANGGUNG JAWAB KOPERASI ANGKUTAN BARANG PELABUHAN TELUK BAYUR
(KOPANBAPEL) TERHADAP KECELAKAAN ANGKUTAN BARANG YANG MELEBIHI
MUATAN

*RESPONSIBILITY OF THE TELUK BAYUR PORT FREIGHT TRANSPORT COOPERATIVE
(KOPANBAPEL) FOR ACCIDENTS RESULTING IN THE TRANSPORT OF GOODS THAT
EXCEED THEIR LOAD*

Disusun Oleh:
Author:

Aidil Firli
NIM: 2110111145

Program Kekhususan (PK): Hukum Perdata Bisnis (PK II)
Concentration Program (CP): Business Civil Law (CP II)

Skripsi ini Telah Dipertahankan Dalam Sidang Ujian Komprehensif Pada
tanggal 1 Oktober 2025 dan Dinyatakan Lulus Oleh Tim Penguji Yang Terdiri
Dari:

*This Minor Thesis Was Defended in the Comprehensive Examination Session on
October 1th, 2025 and Approved by a Team of Examiners Consisting of:*

Dekan
Dean

Prof. Dr. Ferdi, S.H., M.H.
NIP: 196807231993021001

Wakil Dekan I
Vice Dean I

Dr. Nani Mulyati, S.H., MCL
NIP: 198208092005012002

Pembimbing I
Supervisor I

Dr. Rembrandt, S.H., M.Pd
NIP: 196402221990021001

Pembimbing II
Supervisor II

Daswirman, N., S.H., M.H
NIP: 196701211995121001

Penguji I
Examiner I

Hj. Ulfanora, S.H., M.H
NIP: 196111161986032001

Penguji II
Examiner II

Shafira Hidayat, S.H., M.H
NIP: 198908162015042003

	Alumni University Number	Aidil Firli	Alumni University Number
	a. Place/Date of Birth : Padang/26 th January 2003 b. Parents' Name : Firdaus Elidar c. Faculty : Law d. Concentration : Business Civil Law e. Student ID : 2110111145	f. Graduation Date : 1 th October 2025 g. Pass Predicate : Cumlaude h. Length of Study : 4 years 3 Month i. GPA : 3,75 j. Address : Jl. Samarinda, Kel Teluk Bayur, Kec Padang Selatan, Kota Padang	

THE RESPONSIBILITY OF THE TELUK BAYUR PORT FREIGHT TRANSPORT COOPERATIVE (KOPANBAPEL) FOR ACCIDENTS RESULTING IN EXCESSIVE LOADING OF GOODS

(Aidil Firli, 2110111145, Specialization Program in Business Civil Law (PK II), Faculty of Law, Andalas University, 76 pages 2025)

ABSTRACT

The transportation activities conducted within a transportation cooperative are bound by contractual agreements, and the parties involved are obligated to comply with all provisions contained therein, including, among others, supervision of the cargo load, which must conform to the vehicle's carrying capacity. However, in the case of the Port Freight Transport Cooperative of Teluk Bayur (KOPANBAPEL), it was found that several transport vehicles were operating beyond their designated load capacity. This resulted in traffic accidents causing losses to a chemical (fertilizer) industry company, namely PT. Yuana Jasa Lestari. The legal issues addressed in this research are: 1. What is the extent of the cooperative's liability for accidents caused by overloading of transport vehicles? 2. What preventive measures are undertaken by the cooperative to avoid accidents resulting from vehicle overloading? The research employs an empirical juridical method with a field research approach and is descriptive in nature. Data collection techniques include interviews and literature study. The findings indicate that KOPANBAPEL bears responsibility for the accident caused by the overloaded cargo, and therefore, is liable for the damages suffered by the fertilizer industry company, PT. Yuana Jasa Lestari. Furthermore, KOPANBAPEL has undertaken preventive measures to ensure that cargo loads do not exceed vehicle capacity by implementing strict supervision and conducting periodic inspections of vehicle conditions by qualified technical personnel or mechanics to prevent future accidents. Based on the findings of this research, it is recommended that the cooperative strictly adheres to all applicable regulations concerning transportation activities, including maintaining vehicle roadworthiness and ensuring that cargo loads remain within permissible limits, in order to prevent material losses or, in the worst-case scenario, loss of life.

Keyword: Liability, Kopanbapel, Cargo Load

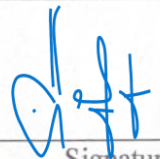
This minor thesis has defended in front of the examiner team at October 1th, 2025.

Examiner,

Signature	1. 	2. 
Name	Hj. Ulfanora, S.H., M.H.	Shafira Hijriya, S.H., M.H.

Acquainted,

Head of the Department of Civil Law: Dr. Devianty Fitri, S.H., M.Hum


Signature

Alumni has been registered in the faculty/university under the number:

	Faculty/University Officer	
No. Alumni Faculty	Name:	Signature:
No. Alumni University	Name:	Signature:



No. Alumni Universitas	Aidil Firli	No. Alumni Fakultas
a. Tempat/Tgl Lahir : Padang / 26 Januari 2003	f. Tanggal Lulus : 1 Oktober 2025	
b. Nama Orangtua : Firdaus Elidar	g. Predikat Lulus : Dengan Pujian	
c. Fakultas : Hukum	h. Lama Studi : 4 Tahun 3 Bulan	
d. PK : Hukum Perdata Bisnis	i. IPK : 3,75	
e. No. BP : 2110111145	j. Alamat : Jl. Samarinda, Kel Teluk Bayur, Kec Padang Selatan, Kota Padang	

TANGGUNG JAWAB KOPERASI ANGKUTAN BARANG PELABUHAN TELUK BAYUR (KOPANBAPEL) TERHADAP KECELAKAAN ANGKUTAN BARANG YANG MELEBIHI MUATAN

(Aidil Firli, 2110111145, Program Kekhususan Hukum Perdata Bisnis (PK II), Fakultas Hukum Universitas Andalas, 76 Halaman, 2025)

ABSTRAK

Kegiatan pengangkutan dalam suatu koperasi pengangkutan diikat dengan perjanjian dan para pihak diwajibkan untuk memenuhi segala isi perjanjian yang ada salah satunya pengawasan terhadap beban muatan armada yang harus sesuai dengan kapasitas armada pengangkutan. Namun, pada koperasi angkutan barang pelabuhan teluk bayur (KOPANBAPEL) ditemukan ada beberapa armada yang masih membawa beban muatan armada melebihi kapasitas yang ditentukan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas sehingga menimbulkan kerugian bagi salah satu perusahaan industri bahan kimia(pupuk) yaitu PT. Yuana Jasa Lestari. Rumusan masalah yang diambil dalam penelitian ini adalah 1. Bagaimana tanggung jawab koperasi terhadap kecelakaan yang disebabkan oleh muatan yang melebihi kapasitas kendaraan angkut, 2. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh koperasi untuk mencegah terjadinya kecelakaan akibat muatan berlebih. Metode penelitian yang digunakan yaitu metode penelitian yuridis empiris, dengan pendekatan penelitian lapangan. Penelitian ini bersifat deskriptif. Teknik pengumpulan data dengan wawancara dan studi kepustakaan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pihak KOPANBAPEL bertanggung jawab atas kecelakaan yang terjadi karena muatan armada angkut yang melebihi muatan sehingga KOPANBAPEL bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh perusahaan industri pupuk yaitu PT. Yuana Jasa Lestari. KOPANBAPEL juga melakukan upaya untuk mencegah agar kegiatan pengangkutan tidak melebihi kapasitas angkut armada dengan melakukan pengawasan secara ketat terhadap muatan armada begitupun dengan kesehatan armada akan dilakukan pemeriksaan secara berkala oleh tenaga teknik atau mekanik yang kompeten agar kecelakaan dapat dihindarkan. Saran terhadap hasil penelitian ini adalah disarankan untuk pihak koperasi seharusnya selalu mematuhi segala aturan dalam kegiatan pengangkutan seperti menjaga kesehatan armada dan muatan beban yang harus sesuai kapasitas agar tidak menimbulkan akibat bagi pihak lain seperti kerugian materil dan yang terburuk kehilangan nyawa.

Kata Kunci: Tanggung Jawab, Kopanbapel, Beban Muatan

Skripsi ini telah dipertahankan di depan Tim Penguji dan dinyatakan lulus pada 1 Oktober 2025.

Penguji,

Tanda Tangan	1.	2.
Nama Terang	Hj. Ulfanora, S.H., M.H.	Shafira Hidayat, S.H., M.H.

Mengetahui,

Ketua Departemen Hukum Perdata: Dr. Devianty Fitri, S.H., M.Hum

Tanda Tangan

Alumnus telah mendaftar ke Fakultas/Universitas dan mendapat nomor alumnus:

	Petugas Fakultas/Universitas
No. Alumni Fakultas	Nama: Tanda Tangan:
No. Alumni Universitas	Nama: Tanda Tangan:

KATA PENGANTAR



Segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan limpahan rahmat dan karuniaNya kepada penulis, memberikan nikmat kesehatan dan nikmat kekuatan sehingga penulis bisa menuntaskan tugas akhir ini dengan baik. Sholawat beriringan salam penulis sampaikan kepada pucuk pimpinan umat Islam sedunia yakni Baginda Rasulullah SAW, kekasih Allah SWT yang menjadi panutan hidup umat Islam serta menjadi suri tauladan yang baik.

Skripsi dengan judul **“TANGGUNG JAWAB KOPERASI ANGKUTAN BARANG PELABUHAN TELUK BAYUR (KOPANBAPEL) TERHADAP KECELAKAAN ANGKUTAN BARANG YANG MELEBIHI MUATAN”** disusun sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H) di Fakultas Hukum Universitas Andalas dengan Program Kekhususan Hukum Perdata Bisnis. Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna baik dari segi substansi, penulisan, dan penyajiannya, sehingga penulis dengan lapang hati menerima kritikan dan masukan agar tulisan ini dapat membantu para pembacanya.

Dengan segenap kerendahan dan ketulusan hati, penulis mengucapkan terima kasih terutama sekali kepada kedua orang tua tercinta yaitu, Alm Firdaus ayahanda tersayang dan Elidar (Ibu) tercinta atas do'a, cinta, dukungan, semangat, motivasi, nasehat, dan didikan untuk penulis selama ini. Terima kasih juga penulis ucapkan kepada Saudara Yopantri, Rizky Firdaus, Killa Yesnurdin, Yose Rizal, Yan Faisal dan saudari penulis Deby Melinda Sari, Yella Yupisa, yang selalu menjadi sumber kekuatan atas semangat dan motivasi dengan cinta, doa, dan pengorbanan tanpa henti, mereka telah memberikan segala yang penulis butuhkan, baik secara moril

maupun materil, untuk menyelesaikan pendidikan ini. Dukungan yang tulus, kesabaran dalam menghadapi berbagai tantangan, serta motivasi yang terus-menerus mereka berikan telah menjadi fondasi utama yang menguatkan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Penulis menyadari bahwa segala pencapaian yang diraih hingga saat ini tidak akan mungkin terwujud tanpa kehadiran mereka sebagai figur utama dalam hidup penulis. Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan kesehatan, kebahagiaan, dan keberkahan kepada kedua orang tua penulis sebagai balasan atas segala kebaikan yang telah mereka curahkan.

Selanjutnya, penulis mengucapkan terima kasih kepada, Bapak Dr. Rembrandt, S.H., M.Pd dan Bapak Daswirman. N, S.H., M.H, selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktunya untuk memberi masukan, bimbingan, dan saran konstruktif yang membantu menyempurnakan skripsi ini. Pada kesempatan ini penulis dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah berkontribusi, baik secara langsung maupun tidak langsung. Tanpa bantuan dan dukungan mereka, skripsi ini tidak akan dapat terselesaikan dengan baik.

Penulis juga mengucapkan banyak terima kasih atas segala bantuan dalam perjalanan menuntut ilmu hingga pada akhirnya selesai menuliskan skripsi ini kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. Efa Yonnedi, S.E., MPPM, Akt, CA, CRGP, selaku Rektor Universitas Andalas;
2. Bapak Prof. Dr. Ferdi, S.H., M.H, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Andalas;

3. Ibu Dr. Nani Mulyati, S.H., MCL, selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Andalas dan Bapak Dr. Hengki Andora, S.H., LLM, selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Andalas;
4. Ibu Dr. Devianty Fitri, S.H., M.Hum, selaku Ketua Departemen Hukum Perdata, serta Bapak Almaududi, S.H., M.H. selaku Sekretaris Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Andalas;
5. Bapak Prof. Zefrizal Nurdin, S.H., M.H dan Ibu Hj. Ulfanora, S.H., M.H selaku penguji yang telah memberikan kritik dan masukan dalam penulisan skripsi ini sehingga menjadi lebih baik;
6. Ibuk Dr. Syofiarti, S.H., M.Hum selaku Pembimbing Akademik (PA) yang telah membimbing dan memberikan arahan kepada penulis selama menjalankan studi di Fakultas Hukum Universitas Andalas;
7. Bapak/Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Andalas, terkhususnya Bapak/Ibu Dosen Departemen Hukum Perdata yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang telah mendidik dan memberikan ilmu pengetahuan, bimbingan, dan petunjuk selama masa perkuliahan;
8. Seluruh Staff dan Karyawan/Karyawati Fakultas Hukum Universitas Andalas yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, atas bantuannya selama penulis menjadi mahasiswa di Fakultas Hukum Universitas Andalas;
9. Kak Aprina Wardhani, S.H., M.Kn., selaku Pengadministrasi Departemen Perdata Fakultas Hukum Universitas Andalas;
10. Seluruh instansi terkait tempat penulis melakukan penelitian, yang telah memberikan kesempatan bagi penulis untuk melakukan wawancara dan memperoleh semua data dan informasi yang penulis butuhkan;

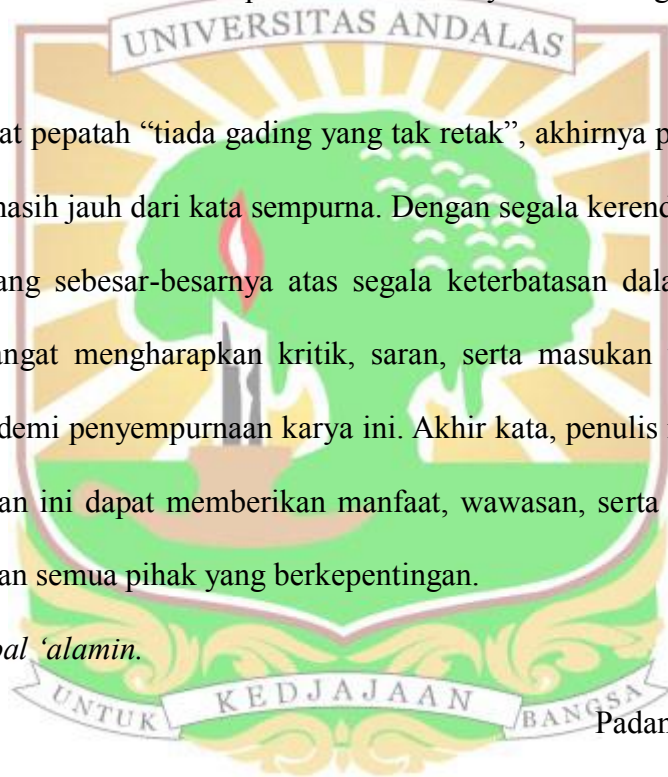
11. Badan Eksekutif Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Andalas (BEM FHUA) Kabinet Adhikarya Swastamita dan Hima Perdata Fakultas Hukum Universitas Andalas (HIMADATA). Terima kasih karena sudah menjadi rumah bagi penulis selama berproses di Fakultas Hukum Universitas Andalas;
12. Kementerian Dalam Negeri Kabinet Adhikarya Swastamita, Bang Reza, Aina, Ajik, Fina, Aurel, Eca, Hamda. Terima kasih sudah menjadi keluarga kecil penulis di organisasi ini dan terima kasih sudah saling memahami dan menguatkan satu sama lainnya;
13. Rekan-rekan HIMADATA periode 2024/2025 terkhususnya bidang PSDM, Kirun, Nazmil, Audy, Aldila, Faiz, Nabila, Ara, dan Khalil yang telah menemani proses penulis di masa-masa semester akhir dengan berbagai kegiatan yang bermanfaat;
14. Thawalib family, Oce, Cecil, Reren, Ojik, Ajik, Tengku, Nadira, Zahra, dan Finda. Terima kasih sudah menjadi rumah bagi penulis dan terima kasih juga sudah menjadi teman seperjuangan, berbagi senyuman tawa kita laluin bersama semoga kita di pertemuan di masa yang akan datang dengan kesuksesan;
15. Sahabat-sahabat Penulis, Ajik, Farhan, dan Rion. Terima kasih sudah menjadi sahabat penulis dari SMP maupun MAN berbagai cerita yang banyak sudah kita lalui bersama canda tawa, susah senang bersama, terima kasih sudah banyak membantu penulis baik segi waktu, materil maupun pikiran, semoga bagi sahabat penulis selalu diberikan kesehatan dan kesuksesan di masa yang akan datang;
16. Bang Ardi Amri, S.H. dan Bang Suhendra Muslim, S.H. Tenaga Pendidik Fakultas Hukum Universitas Andalas, Terima Kasih telah membantu penulis

selama kegiatan organisasi penulis di perkuliahan dan telah menjadi tempat bercerita penulis, semoga abang sehat dan sukses selalu.

17. Kepada teman seperjuangan penulis, Putra, Faras, Dzaky, dan Ade. Terima kasih atas bantuan pikiran, semangat motivasi dan waktunya yang tidak ternilai bagi penulis.
18. Kontrakan sejahtera, Nazmil, Atta, Ojik, Ajik, Imam, Abdul, dan Hamka. Terima kasih teman-teman atas kerjasama dan kebersamaan yang terjalin selama ini, terima kasih sudah membantu penulis dalam menyelesaikan tugas akhir.

Ibarat pepatah “tiada gading yang tak retak”, akhirnya penulis menyadari karya tulis ini masih jauh dari kata sempurna. Dengan segala kerendahan hati penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya atas segala keterbatasan dalam penulisan ini. Penulis juga sangat mengharapkan kritik, saran, serta masukan yang positif dari berbagai pihak demi penyempurnaan karya ini. Akhir kata, penulis memiliki harapan besar agar tulisan ini dapat memberikan manfaat, wawasan, serta kontribusi positif bagi pembaca dan semua pihak yang berkepentingan.

Aamiin ya Rabbal ‘alamin.



Padang, 23 Juli 2025

Penulis

Aidil Firli
2110111145

DAFTAR ISI

ABSTRAK	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian	9
E. Metode Penelitian	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	17
A. Tinjauan Tentang Tanggung Jawab	17
1. Pengertian Tanggung Jawab	17
2. Teori – Teori Tanggung Jawab	18
3. Jenis-jenis Tanggung Jawab dalam Hukum Perdata	20
B. Tinjauan Tentang Koperasi	21
1. Pengertian dan Pengaturan Koperasi	21
2. Landasan, Tujuan, Fungsi dan Peran Koperasi	21
3. Asas-Asas Koperasi	24
4. Prinsip-Prinsip Koperasi	24
5. Jenis-Jenis Koperasi	26
C. Tinjauan Tentang Perjanjian	28
1. Pengertian dan Pengaturan Perjanjian	28
2. Jenis-jenis Perjanjian	30
3. Asas – Asas Perjanjian	31
D. Tinjauan Tentang Pengangkutan dan Perjanjian Pengangkutan	35
1. Pengertian dan Tujuan Pengangkutan	35
2. Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan	39
3. Syarat Sah Dan Sifat Perjanjian Pengangkutan	40
4. Akibat Hukum Perjanjian Pengangkutan	45
5. Pengaturan Pengangkutan di Darat	46
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	50

A. Tanggung Jawab Koperasi Terhadap Kecelakaan yang Disebabkan oleh Muatan yang Melebihi Kapasitas Kendaraan Angkut	50
B. Upaya yang Dilakukan oleh Koperasi untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Akibat Muatan Berlebih.	67
BAB IV PENUTUP	75
A. Kesimpulan.....	75
B. Saran.....	76
DAFTAR PUSTAKA	77
LAMPIRAN	



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Manusia sebagai makhluk sosial saling membutuhkan dan berhubungan dengan manusia lainnya.¹ Manusia sebagai makhluk sosial tentunya mempunyai kebutuhan hidup yang harus dipenuhi salah satunya kebutuhan ekonomi. Ekonomi merupakan aktifitas kegiatan manusia di muka bumi ini, sehingga kemudian timbul motif ekonomi, yaitu keinginan seseorang untuk dapat memenuhi kebutuhan hidupnya.² Dalam sistem sosial ekonomi dan budaya masyarakat Indonesia untuk bisa mempertahankan kelangsungan hidupnya ia harus selalu berusaha dan bekerja keras. Manusia tidak pernah puas dengan apa yang telah mereka peroleh. Manusia (masyarakat) sebagai makhluk sosial mempunyai ciri khas tersendiri antara lain adalah rasa kekeluargaan, gotong royong, serta musyawarah untuk mufakat.

Tujuan perekonomian nasional untuk tercapainya kesejahteraan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Pada pembukaan UUD 1945 tercantum salah satu tujuan negara Indonesia yaitu untuk memajukan kesejahteraan umum. Pokok-pokok pikiran yang terkandung didalamnya menjiwai batang tubuh UUD 1945 maka tujuan ini dijabarkan dalam pasal-pasal. Di antara pasal-pasal tersebut yang paling pokok dan mendasari usaha-usaha pembangunan di bidang ekonomi adalah pasal 33 UUD 1945.

¹ Tuti Khairani Harahap, *Ruang Lingkup Ilmu Hukum*, Sukoharjo : Tahta Media, hlm 2.

² Nasution, M. Y., 2022, *Konsep Manusia Dalam Ekonomi Islam*. AT-TIJARAH, 4(2), 176-188.

Sebagai suatu dasar atau landasan yang kuat bagi pemerintah untuk membantu mendorong dan melindungi pertumbuhan dan perkembangan gerakan perekonomian Indonesia.

Pada pasal 33 ayat (1) UUD 1945 disebutkan :

"Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan."

menyatakan bahwa perekonomian Indonesia disusun sebagai usaha bersama berdasarkan atas asas kekeluargaan. Berdasarkan pasal tersebut dapat diketahui bahwa dasar perekonomian Indonesia harus mencerminkan ketentuan-ketentuan sebagai lazimnya di dalam kehidupan suatu keluarga. Melihat dari prinsip hidup dari suatu keluarga bahwa segala sesuatu yang dikerjakan secara bersama-sama adalah ditujukan untuk kepentingan bersama seluruh anggota keluarga, bukan kemakmuran orang perorangan. Bentuk usaha yang sesuai dengan prinsip keluarga tersebut adalah koperasi.

UUD 1945 hanya mencantumkan hal-hal pokok saja mengenai perkoperasian, maka dirasa perlu untuk dibuat peraturan perundang-undangan. Berkaitan dengan hal tersebut, pemerintah telah membuat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian. Pasal 1 ayat (1) disebutkan:

"Koperasi adalah badan usaha yang beranggotakan orang-seorang atau badan hukum Koperasi dengan melandaskan kegiatannya berdasarkan prinsip Koperasi sekaligus sebagai gerakan ekonomi rakyat yang berdasar atas asas kekeluargaan."

Dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian, juga disebutkan:

"Koperasi bertujuan memajukan kesejahteraan anggota pada khususnya dan masyarakat pada umumnya serta ikut membangun tatanan

perekonomian nasional dalam rangka mewujudkan masyarakat yang maju, adil, dan makmur berlandaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.”

Koperasi dapat bergerak dibidang usaha seperti: koperasi simpan pinjam, koperasi desa, koperasi industri, koperasi unit desa dan lain sebagainya. Koperasi sendiri juga bergerak dibidang layanan pengangkutan, pengiriman dan logistik yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan anggotanya dan masyarakat secara umum. Dalam bidang ini, koperasi berperan sebagai penyedia layanan transportasi yang andal, efisien, dan terjangkau, baik untuk pengangkutan barang dari pelabuhan ataupun dari tempat produksi tersebut. Selain itu, koperasi juga mengedepankan prinsip kebersamaan dan gotong royong, sehingga setiap keuntungan yang diperoleh akan dikembalikan untuk meningkatkan kesejahteraan anggota dan keberlanjutan usaha.

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.³ Pengangkutan secara umum adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pengangkutan dapat dilakukan melalui berbagai cara, seperti transportasi darat, laut, atau udara. Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Pengangkutan sebagai alat fisik merupakan bidang yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat.

³ Purwosutjipto, HMN, 2003, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Penerbit Djambatan, Jakarta, hlm. 6.

Sifat dari perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban-kewajiban sendiri-sendiri. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dari suatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan penumpang berkewajiban untuk membayar uang angkutan.⁴ Perpindahan orang dari suatu tempat ke tempat yang lain yang diselenggarakan dengan pengangkutan tersebut harus dilakukan dengan memenuhi beberapa ketentuan yang tidak dapat ditinggalkan, yaitu harus diselenggarakan dengan aman, selamat, cepat, tidak ada perubahan bentuk tempat dan waktunya. Kumpulan berbagai peraturan itulah yang dikenal dengan hukum pengangkutan.⁵

Dalam suatu perjanjian yang dilakukan tentunya menimbulkan tanggung jawab terhadap pengangkutan yang terletak pada keselamatan dan keamanan dari muatan yang diangkutnya berdasarkan perjanjian tersebut, terutama pada saat selama proses pengangkutan itu terjadi, sebagaimana tercantum dalam Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) mengatur tentang:

“Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkutan untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya.”

Pengusaha pengangkutan (*transport sordeenemer*) atas keselamatan barang, keterlambatan datangnya barang, baik kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut, dengan demikian posisi pengusaha pengangkutan sama

⁴ Zainal Asikin. “Hukum Dagang” .Raja Grafindo Persada, Jakarta,2012. hlm.153

⁵ *Ibid*, hlm.154

dengan pengangkutan yang dimaksud dalam Pasal 91 KUHD yaitu: “berkedudukan hukum pengusaha pengangkutan sama dengan pengangkut.”⁶

Perjanjian pengangkutan yang dibuat secara sah mengikat kedua pihak yaitu pihak pengangkut dengan pihak pengirim. Antara kedua belah pihak tercipta hubungan kewajiban dan hak yang di realisasikan melalui proses penyelenggaraan pengangkutan dan biaya bayaran angkutan. Perjanjian pengangkutan yang dibuat secara sah mengikat kedua pihak yaitu pihak pengangkut dengan pihak pengirim. Antara kedua belah pihak tercipta hubungan kewajiban dan hak yang di realisasikan melalui proses penyelenggaraan pengangkutan dan biaya bayaran angkutan.

Pihak perusahaan pengangkutan yang melakukan perbuatan melawan hukum mempunyai kewajiban untuk membayar ganti kerugian yang timbul akibat dari perbuatan tersebut, sedangkan pihak yang dirugikan berhak untuk menggugat ganti kerugian dari pihak yang melakukan perbuatan tersebut. Sepertinya halnya dalam peristiwa pengangkutan apabila terjadi kelalaian yang dilakukan oleh karyawan, pengemudi kendaraan (pengantar barang kiriman), sehingga menimbulkan kerugian kepada pemakai jasa maka perusahaan juga bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul dalam peristiwa pengangkutan tersebut, sebagaimana diatur dalam Pasal 1367 KUH

Perdata yang berbunyi :

“bahwa seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada dibawah pengawasannya”.

Di dalam Pasal 191 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga disebutkan bahwa “Perusahaan Angkutan Umum

⁶ Soegijatna Tjakranegara, Hukum pengangkutan barang dan penumpang, PT rineka cipta, Jakarta 1995, hlm.75.

bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan”.

Namun terdapat juga pengaturan lain tentang tanggung jawab pengangkutan di dalam Kitab Undang-undang hukum dagang terdapat dalam Pasal 468 KUHD disebutkan:

“Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya”.

Pasal 477 KUHD juga menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab, yang berbunyi:

“Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh penyerahan barang yang terlambat, kecuali bila ia membuktikan, bahwa keterlambatan itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya.”

Berdasarkan bahwa dasar hukum diatas sudah cukup jelas bahwa terdapat pengaturan tentang tanggung jawab koperasi pengangkutan, Banyaknya permasalahan yang terjadi pada koperasi ini yang tidak sesuai dengan pengaturan yang sudah ada, pada kenyataan di lapangan koperasi ini tetap berjalan dan masih melakukan aktivitas seperti biasa, dalam hal ini, tentunya akan menyebabkan suatu permasalahan hukum mengenai pengaturan yang sudah ada.

Koperasi ini masih banyak memberikan perizinan mengenai operasi kendaraan yang menjadi alat transportasi angkutan yang membawa barang berjenis pupuk, bahkan koperasi tidak melakukan pengawasan yang semestinya dan juga masih banyak terdapat transportasi yang sudah tidak layak lagi untuk beroperasi dalam membawa angkutan barang, baik karena faktor usia kendaraan yang sudah tua, kondisi mesin yang sering mengalami kerusakan, maupun kurangnya perawatan yang memadai. Hal ini tidak hanya

menghambat kelancaran distribusi barang, tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan serta menyebabkan efisiensi operasional menurun.

Sangat perlunya pengawasan koperasi dalam hal ini melakukan pengecekan seluruh transportasi yang akan melakukan aktivitas nantinya. Dalam operasional transportasi angkutan barang, sering kali terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan yang membawa muatan melebihi kapasitas yang telah ditentukan. Kelebihan muatan ini dapat mengakibatkan berbagai risiko, seperti berkurangnya stabilitas kendaraan, meningkatnya tekanan pada sistem pengereman, serta berkurangnya kemampuan manuver, terutama saat melewati tikungan tajam atau jalan menurun.

Beban berlebih juga mempercepat kerusakan komponen kendaraan, seperti ban dan suspensi, yang dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kegagalan teknis di tengah perjalanan. Tidak hanya membahayakan pengemudi dan kendaraan itu sendiri, kecelakaan akibat angkutan barang yang melebihi kapasitas juga berpotensi merugikan pengguna jalan lain dan merusak infrastruktur jalan akibat tekanan berlebihan. Hal ini pernah terjadi di kelurahan teluk bayur yang mana di saat angkutan barang ini melintas dengan muatan yang berlebihan sehingga muatan tersebut terjatuh dan terjadi kecelakaan.

Salah satu koperasi pengangkutan barang di Pelabuhan Teluk Bayur mengalami permasalahan dengan salah satu pengguna jasa, yaitu sebuah perusahaan industri. Perusahaan tersebut menggunakan jasa koperasi untuk mengangkut bahan kimia (pupuk) dalam jumlah besar ke berbagai daerah. Dalam salah satu pengiriman, terjadi keterlambatan yang cukup signifikan

akibat kerusakan teknis pada truk pengangkut, sehingga barang yang diangkut mengalami penurunan kualitas dan sebagian tidak layak jual.

Pihak perusahaan distributor mengajukan keluhan kepada koperasi pengangkutan, menuntut pertanggungjawaban atas kerugian yang dialami. Mereka berargumen bahwa koperasi seharusnya memastikan armada mereka dalam kondisi prima sebelum beroperasi. Di sisi lain, pihak koperasi mengklaim bahwa kerusakan kendaraan merupakan kejadian tak terduga dan mereka sudah berusaha mencari solusi dengan mengganti kendaraan, meskipun proses pergantian memakan waktu lama.

Kecelakaan akibat angkutan barang yang melebihi kapasitas muatan merupakan masalah yang berpotensi akan terjadi, terutama di pelabuhan besar seperti Teluk Bayur yang menjadi pusat distribusi logistik. Penelitian ini bertujuan untuk memahami sejauh mana tanggung jawab Koperasi Angkutan Barang Pelabuhan (KOPANBAPEL) dalam mencegah serta menangani kecelakaan yang terjadi akibat pelanggaran batas muatan. Dalam dunia transportasi, terdapat berbagai regulasi yang mengatur batas maksimal muatan kendaraan guna menjaga keselamatan di jalan.

Dalam praktiknya, sering kali terjadi pelanggaran akibat tekanan ekonomi maupun kurangnya pengawasan. Penelitian ini diharapkan dapat mengungkap bagaimana koperasi sebagai penyedia jasa angkutan bertanggung jawab atas kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Kecelakaan akibat kelebihan muatan tidak hanya menyebabkan kerugian materiil, tetapi juga dapat menimbulkan korban jiwa, kerusakan infrastruktur, serta gangguan terhadap rantai distribusi barang. Oleh karena itu, penelitian ini akan

memberikan wawasan mengenai dampak yang ditimbulkan serta bagaimana tanggung jawab koperasi dalam meminimalisir risiko tersebut.

Berdasarkan fakta yang ada di lapangan diatas maka dari itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian berbentuk tulisan dengan judul **“TANGGUNG JAWAB KOPERASI ANGKUTAN BARANG PELABUHAN TELUK BAYUR (KOPANBAPEL) TERHADAP KECELAKAAN ANGKUTAN BARANG YANG MELEBIHI MUATAN”**.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Tanggung Jawab Koperasi Terhadap Kecelakaan yang Disebabkan oleh Muatan yang Melebihi Kapasitas Kendaraan Angkut?
2. Bagaimana Upaya yang Dilakukan oleh Koperasi untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Akibat Muatan Berlebih?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tanggung jawab Koperasi Terhadap Kecelakaan yang Disebabkan oleh Muatan yang Melebihi Kapasitas Kendaraan Angkut.
2. Untuk mengetahui upaya yang Dilakukan oleh Koperasi untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Akibat Muatan Berlebih.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mempunyai kegunaan dan manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Penulis berharap penelitian ini memberikan kontribusi dalam perkembangan ilmu hukum, terutama tentang bentuk tanggung jawab khususnya tanggung jawab koperasi terhadap angkutan barang yang

melebihi muatan.

- b. Memberikan manfaat bagi kalangan akademis dan masyarakat pada umumnya untuk memberikan informasi dan pedoman dalam permasalahan terhadap angkutan barang yang melebihi muatan.

2. Manfaat Praktis

- a. Diharapkan Koperasi angkutan barang pelabuhan teluk bayur (KOPANBAPEL) dapat memberikan tanggung jawab terhadap terjadi angkutan barang yang melebihi muatan sesuai dengan UU dan Peraturan yang berlaku.
- b. Diharapkan kepada koperasi dapat memahami terkait perjanjian pengangkutan yang sesuai dengan UU dan Peraturan yang berlaku.

E. Metode Penelitian

Menurut Koentjaraningrat, metode ilmiah dari suatu ilmu pengetahuan adalah:

“segala cara untuk mencakup ilmu untuk sampai kepada kesatuan pengetahuan. Tanpa metode ilmiah, ilmu pengetahuan tidak akan menjadi ilmu yang sebenarnya, melainkan hanya kumpulan pengetahuan tentang berbagai gejala yang tidak disadari hubungannya antara satu dengan lainnya”.⁷

Selanjutnya Ade Saptomo menyatakan bahwa: “metode pada hakikatnya bermakna memberikan pedoman dan/atau acuan tentang bagaimana cara seseorang mempelajari, menganalisis, dan memahami hukum sehingga sampai pada kesimpulan yang relatif benar dan komprehensif”.⁸

⁷ Koentjaraningrat, 1974, *Pengantar Antropologi*, Aksara Baru, Jakarta, hlm. 37.

⁸ Ade Saptomo, 2007, *Pokok-Pokok Metode Penelitian Hukum*, Unesa University Press, Surabaya, hlm. 59.

Untuk memperoleh data yang konkret sebagai bahan dalam penulisan ini, maka metode yang akan dilakukan adalah:

1. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan masalah yang dilakukan secara yuridis empiris, atau disebut dengan penelitian lapangan yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataannya di masyarakat. Suharsimi Arikunto menyatakan bahwa :“penelitian empiris adalah penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudian menuju kepada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah”.⁹

2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian ini adalah deskriptif, yakni suatu penelitian yang memiliki tujuan untuk memberikan gambaran secara analitis mengenai permasalahan- permasalahan yang penulis angkat berdasarkan dengan data yang diperoleh.

3. Sumber dan Jenis Data

a. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1) Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Penelitian kepustakaan yaitu jenis penelitian yang

⁹ Suharsimi Arikunto, 2012, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Pokok*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm 126

dilakukan dengan membaca buku-buku dan sumber data lainnya untuk mengumpulkan data dari berbagai literatur, baik perpustakaan maupun di tempat-tempat lain :

- a) Perpustakaan Kota Padang
- b) Perpustakaan Universitas Andalas
- c) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas
- d) Milik Pribadi Penulis
- e) Website Internet.

2) Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Penelitian lapangan dalam penelitian ini dilakukan dengan mengunjungi dan mewawancarai secara langsung maupun via online dengan pihak-pihak yang berkaitan dengan tanggung jawab jasa angkutan umum terhadap penumpang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan.

b. Jenis Data

1) Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari buku-buku sebagai data pelengkap sumber data primer, berupa buku-buku atau literatur yang berkaitan dengan pengangkutan terutama pada pengangkutan orang jalur darat, data sekunder meliputi:

- a) Bahan Hukum Primer

Menurut Peter Mahmud Marzuki bahan hukum primer merupakan: “bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya memiliki otoritas”¹⁰ Bahan-bahan hukum primer ini

¹⁰ Peter Mahmud Marzuki, 2011, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, hlm 141

berasal dari peraturan perundang- undangan, catatan-catatan resmi risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

(1) Undang-Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945

(2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)

(3) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHDagang)

(4) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian

(5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah dokumen atau bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti bukubuku, artikel, jurnal, hasil penelitian, makalah dan lain sebagainya yang relevan dengan permasalahan yang akan dibahas. Pada penelitian ini penulis menggunakan bahan hukum sekunder berupa literatur atau bahan pustaka, teori-teori dan sumber dari internet yang sesuai dengan permasalahan yang dibahas pada penelitian ini.

c) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan yang diperoleh

dari petunjuk atau penjelasan mengenai bahan hukum primer atau bahan hukum sekunder yang berasal dari kamus, ensiklopedia, surat kabar, dan sebagainya.

2) Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari sumber hukum pertama yang terkait dengan permasalahan yang akan dibahas. Sumber data ini diperoleh dengan cara melakukan penelitian di lapangan secara langsung serta dokumen peraturan yang mengikat dan ditetapkan oleh pihak yang berwenang.

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data yang akan digunakan, penulis melakukan studi dokumen dan juga wawancara

a. Studi Dokumen

Cholid Narbuko dan Abu Achmadi menyatakan bahwa : “studi dokumen merupakan suatu alat pengumpulan bahan hukum dan menginventarisasi serta mengidentifikasi bahan hukum dan melakukan penafsiran jika pendekatan Undang-Undang untuk kemudian ditarik kesimpulan dari hasil analisis tersebut”¹¹ Studi dokumen bagi penelitian hukum meliputi studi bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Studi dokumen merupakan data yang diambil dari tempat penelitian. Dalam hal ini, dokumen yang akan

¹¹ Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, 2001, *Metedologi Penelitian*, Bumi Aksara, Jakarta, hlm

diidentifikasi adalah data pertanggungjawaban pihak koperasi pengangkutan.

b. Wawancara

Teknik wawancara dalam penelitian ini merupakan wawancara terstruktur, yakni jenis wawancara pribadi, dimana pewawancara menggunakan format tetap dan pertanyaan sudah ditetapkan sebelum dilakukannya wawancara. Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara langsung terhadap pihak-pihak yang berkaitan dengan Tanggung Jawab Jasa Angkutan Barang Yang Mengalami Kerugian Akibat Kecelakaan.

5. Pengolahan dan Analis Data

a. Pengolahan data

Pengolahan data adalah tahap setelah dilaksanakannya pengumpulan data yang dilakukan dengan mengoreksi data yang didapat baik data lapangan. Pengolahan data merupakan tahapan yang dilakukan setelah proses pengumpulan data. Kemudian data yang telah diperoleh diolah dengan cara diedit terlebih dahulu, hal ini berguna untuk mengetahui kelayakan dan kelengkapan data yang diperoleh untuk mendukung pemecahan masalah yang dirumuskan. Proses ini disebut juga dengan editing yang dilakukan dengan menyusun kembali dan mengoreksi hasil penelitian untuk mendapatkan kesimpulan.

b. Analisis Data

Analisis data yang akan digunakan yaitu dengan pendekatan kualitatif, yaitu analisis data yang tidak menggunakan rumus statistik

karena tidak berupa angka melainkan dengan cara menggunakan pendekatan terhadap peraturan perundang-undangan, teori dan ilmu hukum, pendapat para ahli, dan data yang peneliti peroleh di lapangan dan disusun dengan kalimat dari peneliti sehingga tercapai kesimpulan dari peneliti.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Tentang Tanggung Jawab

1. Pengertian Tanggung Jawab

Tanggung jawab merupakan suatu perbuatan yang seseorang diharuskan untuk melakukannya apabila melakukan suatu kesalahan. Pengertian tanggung jawab dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), yaitu suatu keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (jika terjadi sesuatu dapat dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan lain sebagainya).¹² Tanggung jawab adalah kesadaran diri dari seseorang terhadap semua tingkah laku dan perbuatan baik yang dilakukan secara sengaja maupun tidak sengaja. Tanggung jawab juga harus ada unsur bersalah dari dalam hati dan kemauan diri sendiri atas kewajiban yang harus dipertanggungjawabkan.¹³ Tanggung jawab hukum secara perdata ini timbul akibat adanya perikatan atau kontrak yang berasal dari suatu perbuatan yang dapat menimbulkan kerugian pada orang lain karena dilakukan dengan kesalahan dalam hukum perdata yang disebut sebagai adanya PMH (Perbuatan Melawan Hukum) yang didalamnya terdapat unsur kesalahan ini yang menimbulkan adanya pertanggungjawaban perdata atau disebut juga dengan *civil liability*.¹⁴

Berdasarkan kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya.¹⁵

¹² Kamus Besar Bahasa Indonesia

¹³ <https://www.kompasiana.com/rizkyyadiwibowo/55300264ea8345e068b4ae/arti-sebuah-rasa-tanggung-jawab>. Diakses pada 28 Oktober 2024

¹⁴ Karima, Hidayati Nur. *Tanggung jawab hukum PT Garuda Indonesia (PERSERO) tbk atas kelalaian pramugari yang mengakibatkan cacat tetap penumpang dihubungkan dengan pasal 1367 KUHPerdato jo Undang-Undang No 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen*. Diss. Fakultas Hukum Universitas Pasundan, 2020.

¹⁵ Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2005, hal 38.

Titik Triwulan mengatakan bahwa pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seseorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain untuk memberi pertanggungjawaban.¹⁶

Konsep dasar dari persoalan tanggung jawab apabila dihubungkan dengan suatu perbuatan melawan hukum, dapat dibedakan menjadi 2 (dua) macam prinsip tanggung jawab, yaitu: prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability principle*) dan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan (*no fault liability principle*).¹⁷ Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan dapat dibedakan kembali menjadi 2 (dua) yaitu pertama, tanggung jawab berdasarkan kesalahan karena melakukan wanprestasi atau disebut sebagai tanggung jawab wanprestasi, dan kedua tanggung jawab kesalahan karena perbuatan melawan hukum. Sedangkan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dapat pula dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu *strict liability* dan *absolute liability*.¹⁸

2. Teori – Teori Tanggung Jawab

a. Tanggung Jawab Berdasarkan Kelalaian

Tanggung jawab kelalaian ini bersifat subjektif dimana tanggung jawab ini merupakan suatu tanggung jawab yang ditentukan oleh perilaku pelaku usaha. Kelalaian pelaku usaha menyebabkan terjadinya hubungan sebab akibat antara kelalaian dan kerugian konsumen, dimana

¹⁶ Titik Triwulan dan Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum Bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010, hal 48.

¹⁷ Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum*, Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 2003, hal 21.

¹⁸ Krisnadi Nasution, 2014, *Penerapan Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Penumpang Bus Umum*, Mmbar Hukum, Surabaya, hlm. 54-69.

kelalaian pelaku usaha merupakan suatu faktor yang dapat mengakibatkan kerugian terhadap konsumen.

Faktor penentu adanya hak konsumen untuk melakukan pengajuan tuntutan kerugian kepada pelaku usaha ditandai dengan seberapa besar kelalaian pelaku usaha yang berakibat pada munculnya kerugian yang dialami oleh konsumen. Dalam prinsip tanggung jawab berdasarkan kelalaian terdapat beberapa tingkat responabilitas yang berbeda dari tiap-tiap kepentingan konsumen, diantaranya:

b. Tanggung Jawab terhadap Kelalaian dengan Persyaratan Hubungan Kontrak

Teori prinsip tanggung jawab berdasarkan kelalaian adalah tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan dan hubungan kontrak. Konsumen sangat dirugikan karena gugatan baru dapat diajukan, jika sudah memenuhi dua syarat, yaitu memiliki unsur kelalaian dan hubungan kontrak antara produsen dan konsumen. Konsumen tidak menerima perlindungan yang maksimal dari teori tanggung jawab produk berdasarkan kelalaian, karena konsumen dihadapi dengan dua kesulitan untuk mengajukan gugatan kepada produsen, pertama, tuntutan adanya hubungan kontrak antara konsumen sebagai penggugat dengan produsen sebagai tergugat. Kedua, argumentasi produsen dari kerugian konsumen diakibatkan dari tidaknya halal suatu bahan baku terhadap produk yang diterima oleh konsumen.

c. Prinsip Praduga Lalai dan Prinsip Bertanggung Jawab dengan Pembuktian Terbaik

Perkembangan teori yang terakhir adalah prinsip praduga lalai dan prinsip bertanggung jawab pada pembuktian terbaik, teori ini adalah bentuk perubahan terhadap prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan. Perubahan ini terdapat makna keringanan-keringanan pada pihak konsumen dalam penerapan tanggung jawab berdasarkan kelalaian, akan tetapi prinsip ini masih berdasarkan kesalahan. Perubahan ini masa transisi dalam menuju pembentukan tanggung jawab mutlak.

3. Jenis-jenis Tanggung Jawab dalam Hukum Perdata

Dalam hukum perdata ada 3 pembagian tanggung jawab yaitu:

- a. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian) sebagaimana terdapat dalam pasal 1365 KUHPerdata, yaitu tiap-tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.
- b. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan khususnya kelalaian sebagaimana terdapat dalam pasal 1366 KUHPerdata yaitu setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hatihatinya.
- c. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) sebagaimana terdapat dalam pasal 1367 KUHPerdata yaitu seseorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang

menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya.

B. Tinjauan Tentang Koperasi

1. Pengertian dan Pengaturan Koperasi

Koperasi berasal dari kata *Co* dan *Operation*. *Co* berarti bersama, *Operation* yang berarti bekerja.¹⁹ Koperasi pun dapat didefinisikan sebagai suatu perkumpulan yang beranggotakan orang-orang atau badan-badan yang memberikan kebebasan masuk dan keluar sebagai anggota, dengan bekerja sama secara kekeluargaan menjalankan usaha, untuk meningkatkan kesejahteraan para anggotanya.²⁰

Bapak Koperasi Indonesia yaitu Moh. Hatta mendefinisikan koperasi sebagai usaha bersama untuk memperbaiki nasib penghidupan ekonomi berdasarkan tolong menolong.²¹

Dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian, disebutkan bahwa Koperasi adalah Badan usaha yang beranggotakan orang seorang atau badan hukum koperasi dengan melandaskan kegiatannya berdasarkan prinsip koperasi sekaligus sebagai gerakan ekonomi rakyat yang berdasarkan atas asas kekeluargaan.

2. Landasan, Tujuan, Fungsi dan Peran Koperasi

Landasan Koperasi adalah Pancasila, seperti tertuang di dalam ketentuan Bab II, Bagian Pertama, Pasal 2 Undang-Undang No.25 Tahun

¹⁹ Azizah, F. (2022). *Sejarah gerakan koperasi di Indonesia*

²⁰ U. Purwanto, 1989, *Petunjuk Praktis Tentang Cara Mendirikan Dan Mengelola Koperasi Di Indonesia*, Aneka Ilmu, Semarang, hlm. 1.

²¹ Sigit Sapto Nugroho, *Hukum Koperasi, Usaha Potensial dan UMKM*, Navida :2018, hlm

1992 tentang Perkoperasian .²² Koperasi sebagai badan usaha berperan serta mewujudkan masyarakat yang maju, adil dan makmur berlandaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945 dalam tata perekonomian nasional yang disusun sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan.²³

Untuk mendirikan koperasi yang kokoh perlu adanya landasan tertentu. Landasan ini merupakan suatu dasar tempat berpijak yang memungkinkan koperasi untuk tumbuh dan berdiri kokoh serta berkembang dalam pelaksanaan usaha - usahanya untuk mencapai tujuan dan cita - citanya. Tentang landasan - landasan koperasi dapat terbagi atas:

a. Landasan Idiil Koperasi Indonesia

Landasan idiil koperasi adalah dasar atau landasan yang digunakan dalam usaha untuk mencapai cita - cita koperasi. Koperasi sebagai kumpulan sekelompok orang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan anggota. Gerakan Koperasi sebagai organisasi ekonomi rakyat yang hak hidupnya dijamin oleh UUD 1945 akan bertujuan untuk mencapai masyarakat adil dan makmur.

b. Landasan Struktural dan Gerak Koperasi Indonesia

Landasan struktural Koperasi adalah tempat berpijak Koperasi dalam susunan hidup bermasyarakat. Tata kehidupan di dalam suatu negara diatur dalam Undang - Undang Dasar.²⁴

c. Landasan Mental Koperasi Indonesia

²² Rochmadi, I. (2011). *Analisis Dampak Perdagangan Bebas dan Global pada Bergesernya Nilai Budaya, Prinsip dan Tujuan Koperasi*. *Jurnal Ekonomika*, 4(2), 45-51.

²³ Asmara, T. T. P., Murwadi, T., & Nugroho, B. D. (2020). *Tanggung Jawab Pemilik Koperasi Pada Saat Terjadi Kredit Macet Ditinjau Dari Teori Kepastian Hukum*. *Jurnal IUS Kajian Hukum dan Keadilan*, 8(1), 109-126.

²⁴ Pandji Anoraga dan Ninik Widiyanti, *Dinamika Koperasi*, 2007, PT Asdi Mahasatya, Jakarta, hlm. 9.

Landasan Mental Koperasi Indonesia adalah setia kawan dan kesadaran berpribadi. Rasa setia telah ada dalam masyarakat Indonesia sejak dulu dan merupakan sifat asli bangsa Indonesia. Sifat ini tercermin dalam bentuk perbuatan dan tingkah laku yang nyata sebagai kegiatan gotong royong.²⁵ Tetapi landasan setia kawan saja hanya dapat memelihara persekutuan dalam masyarakat yang statis bukan dinamis dan karenanya tidak dapat mendorong kemajuan.

Oleh sebab itu rasa setia kawan haruslah disertai dengan kesadaran harga diri berpribadi, keinsafan akan harga diri sendiri dan kemakmuran. Oleh karena itu dalam Koperasi harus tergabung ke dua landasan mental di atas, yaitu setia kawan dan kesadaran berpribadi sebagai dua unsur yang dorong - mendorong, hidup - menghidupi dan awas - mengawasi.

Dalam UU. No 25 tahun 1992 tentang Perkoperasian Pasal 3 disebutkan bahwa, koperasi bertujuan memajukan kesejahteraan anggota pada khususnya dan masyarakat pada umumnya, serta ikut membangun tatanan perekonomian nasional, dalam rangka mewujudkan masyarakat yang maju, adil dan makmur berlandaskan Pancasila dan Undang - Undang Dasar 1945.

Tujuan koperasi jika dilihat dari penjelasan diatas, nampaknya sangat sesuai dengan keadaan sosial masyarakat Indonesia yang gotong royong. Koperasi berdasarkan ekonomi demokrasi, dimana produksi

²⁵ *Ibid.*

dikerjakan oleh setiap anggota dan ditujukan kepada seluruh anggota juga.²⁶

Setelah landasan dan tujuan dari koperasi terdapat juga fungsi dan peran koperasi yang di atur di dalam Pasal 4 UU No. 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian, yang diuraikan sebagai berikut:

1. Membangun dan mengembangkan potensi dan kemampuan ekonomi anggota pada khususnya dan masyarakat pada umumnya untuk meningkatkan kesejahteraan ekonomi dan sosialnya.
 2. Berperan serta secara aktif dalam upaya mempertinggi kualitas kehidupan manusia dan masyarakat.
 3. Memperkokoh perekonomian rakyat sebagai dasar kekuatan dan ketahanan perekonomian nasional dengan koperasi sebagai sokogurunya.
 4. Berusaha untuk mewujudkan dan mengembangkan perekonomian nasional yang merupakan usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan dan demokrasi ekonomi.
3. Asas-Asas Koperasi

Koperasi Indonesia berasaskan kekeluargaan. Hal ini secara jelas tertuang di dalam ketentuan Bab II, Bagian Pertama, Pasal (2) UU No. 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian. Asas kekeluargaan ini adalah asas yang memang sesuai dengan jiwa dan kepribadian bangsa Indonesia dan telah berurat-berakar dalam jiwa bangsa Indonesia.²⁷

4. Prinsip-Prinsip Koperasi

²⁶ Revisond Baswir, 2010, *Koperasi Indonesia*, Fakultas Ekonomi Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, hlm.34.

²⁷ R.T Sutantya Rahardja Hadhikusuma, 2005, *Hukum Koperasi Indonesia*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal.37.

Menurut Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian menyebutkan bahwa ada beberapa prinsip pada koperasi yaitu:

a) Keanggotaan yang bersifat sukarela

Koperasi bersifat terbuka untuk anggota dimana tidak membatasi dan membedakan anggota. Siapa saja bisa menjadi anggota koperasi. Perlakuan semua anggotakoperasi adalah sama. Selain itu tidak ada paksaan untuk menjadi anggota. Keikutsertaan menjadi anggota koperasi merupakan keinginan sendiri.

b) Pengelolaan koperasi dilakukan secara demokratis

Pengelolaan koperasi berdasarkan keinginan Bersama anggota yang dituangkan dalam rapat anggota. Pengurus akan menjalankan pengelolaan koperasi berdasarkan keinginan anggota untuk kesejahteraan bersama.

c) Pembagian Sisa Hasil Usaha secara adil sebanding dengan besarnya jasa usaha masing-masing anggota

Dalam pembagian sisa hasil usaha akan dibagikan secara adil kepada semua anggota. Besaran pembagian SHU akan memperhatikan partisipasi anggota kepada koperasi. Jadi anggota yang aktif dalam memberikan jasa kepada koperasi pastinya akan memperoleh SHU yang besar dibandingkan anggota yang pasif.

d) Pemberian balas jasa yang terbatas terhadap modal

Dalam pemberian balas jasa atas modal didasarkan pada transaksi yang dilakukan anggota dengan bisnis koperasi dan tidak berdasarkan suku bunga.

e) Kemandirian.

Koperasi mandiri dalam mengelola organisasi dan bisnis koperasi. Dalam koperasi tidak boleh ada intervensi dari pihak luar terhadap tata Kelola koperasi.

f) Pendidikan Perkoperasian

Pendidikan koperasi bagi anggota harus dilakukan secara berlanjut sejak dari calon anggota hingga anggota penuh.

g) Kerja Sama Antar Koperasi

Koperasi diharapkan menjalin kerjasama dengan koperasi lain dalam usaha memajukan dan mengembangkan koperasi. Dengan adanya hubungan kerjasama dengan koperasi lain maka koperasi akan semakin kuat dalam menjalankan usahanya sehingga dapat menciptakan kesejahteraan anggota.²⁸

5. Jenis-Jenis Koperasi

Koperasi sendiri terbagi menjadi dua jenis yaitu koperasi primer dan koperasi sekunder. Koperasi primer yaitu koperasi yang beranggotakan sekurang-kurangnya 20 orang dan koperasi sekunder yaitu koperasi yang terdiri dari tiga koperasi primer.²⁹ Koperasi tersebut juga dibagi berdasarkan kegiatan usahanya dan kepentingan anggotanya, mereka dibagi menjadi beberapa jenis seperti koperasi Simpan Pinjam, Koperasi Jasa, Koperasi Konsumen, Koperasi Pemasaran dan Koperasi Produsen.

1. Koperasi Berdasarkan Bentuknya

1) Koperasi Primer

²⁸ Yuvanda Sesarria, 2021, *Ekonomi Koperasi*, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jambi, Jambi, hlm.5.

²⁹ Purnawati, P., Wulandari, W., Bustomi, A. M., & Ribawati, E. 2024. *Sistem Koperasi di Indonesia*. Sindoro: Cendikia Pendidikan, 5(4), 81-90.

Koperasi dapat didirikan oleh perorangan atau paling sedikit 9 orang sesuai dengan ketentuan dalam UU Cipta Kerja. Namun, dalam Pasal 6 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian, diatur bahwa koperasi primer harus dibentuk oleh sekurang-kurangnya 20 orang.

2) Koperasi Sekunder

Koperasi yang didirikan dengan anggota berupa koperasi lain mensyaratkan minimal tiga koperasi sebagai pendiri. Ketentuan ini masih sejalan dengan aturan sebelumnya, yakni bahwa pembentukan koperasi sekunder harus didukung oleh setidaknya tiga koperasi primer.

2. Koperasi Berdasarkan Jenis Usaha

Koperasi memiliki beragam jenis sesuai dengan bidang usahanya, antara lain Koperasi Pemasaran yang berfungsi membantu memasarkan produk para anggotanya, Koperasi Produsen yang berperan dalam penyediaan barang maupun bahan baku untuk kebutuhan produksi anggota, Koperasi Simpan Pinjam yang bergerak dalam kegiatan penghimpunan dan penyaluran dana melalui simpan pinjam, Koperasi Konsumen yang menyediakan berbagai kebutuhan barang bagi anggotanya, serta Koperasi Jasa yang fokus pada pelayanan dalam sektor jasa.

3. Koperasi Berdasarkan Tingkatannya

Koperasi primer maupun sekunder dibedakan berdasarkan wilayah keanggotaan dan pengawasannya, yaitu koperasi tingkat kabupaten/kota apabila anggotanya berada dalam lingkup kabupaten atau kota dengan

pengawasan bupati atau wali kota, koperasi tingkat provinsi apabila anggotanya berasal dari berbagai kabupaten atau kota namun masih dalam satu provinsi, serta koperasi tingkat nasional apabila anggotanya mencakup lintas kabupaten, kota, maupun provinsi.³⁰

C. Tinjauan Tentang Perjanjian

1. Pengertian dan Pengaturan Perjanjian

Perjanjian diambil dari bahasa Belanda *overeenkomst* yang artinya persetujuan.³¹ Perjanjian merupakan salah satu sumber perikatan yang menjadi sarana dalam memfasilitasi setiap orang untuk memenuhi kebutuhan dan kepentingannya yang tidak dapat dipenuhinya sendiri tanpa bantuan dan jasa orang lain. Karenanya dapat dibenarkan bila dikatakan bahwa akad merupakan sarana sosial untuk mendukung kehidupan manusia sebagai makhluk sosia.³²

Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mengawali ketentuan yang diatur dalam Bab Kedua Buku III Kitab Undang- Undang Hukum Perdata, di bawah judul "Tentang Perikatan- Perikatan yang Dilahirkan dari Kontrak atau Perjanjian", dengan menyatakan bahwa "Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih". Juga Pada Pasal 1313 KUHPerdata menegaskan bahwa suatu perjanjian merupakan dimana seseorang mengikatkan dirinya terhadap orang lain. Maka, dari suatu perjanjian kewajiban atau prestasi dari satu orang atau lebih kepada satu orang atau lebih lainnya, yang berhak atas prestasi tersebut.

³⁰ Herawati, 2021, *Manajemen Koperasi Jasa Keuangan(KJK) Berbasis SKKNI (Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia)*, LAKEISHA, Jakarta, hlm. 3.

³¹ Suharnoko, 2004, *Hukum Perjanjian*, Prenada Media, Jakarta, hlm. 8.

³² Lukman Santoso Az, 2019, *Aspek Hukum Perjanjian: Kajian Komprehensif Teori Dan Perkembangannya*, Cet. 1, Penebar Pustaka, Yogyakarta hlm. 8.

Adapun pengertian perjanjian menurut beberapa para ahli yaitu:

- a. Menurut pendapat R. Subekti perjanjian merupakan peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain, atau di mana dua orang saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.
- b. Purwahid Patrik Perjanjian merupakan para pihak saling mengikatkan diri, sehingga tampak kekurangannya yang seharusnya ditambah dengan rumusan “saling mengikatkan diri”.³³
- c. Kartini Muljadi & Gunawan Widjaja menyatakan bahwa suatu perjanjian adalah:
 - 1) Suatu perbuatan;
 - 2) Antara sekurangny dua orang (jadi dapat lebih dari dua orang);
 - 3) Perbuatan tersebut melahirkan perikatan di antara pihak-pihak yang berjanji tersebut.³⁴
- d. Pitlo dalam Mariam Darus Badruzaman mengatakan perikatan itu adalah suatu ikatan hukum harta kekayaan antara dua atau lebih orang tertentu berdasarkan mana pihak yang satu berhak dan pihak yang lainnya mempunyai kewajiban terhadap sesuatu. Ikatan harta kekayaan ini merupakan akibat hukum dari perjanjian atau peristiwa hukum.³⁵
- e. Hofmann dalam Kartini Muljadi & Gunawan Widjaja mengatakan perikatan adalah hubungan hukum antara beberapa subjek hukum tertentu, yang berakibat bahwa satu dari beberapa debitur berarti

³³ Purwahid Patrik, 1994, *Dasar-dasar Hukum Perikatan*, Mandar Maju, Bandung, hlm. 15.

³⁴ Kartini Muljadi & Gunawan Widjaja, 2010, *Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian*, Cet

5 Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 7.

³⁵ Mariam Darus Badruzaman, 2015, *Hukum Perikatan Dalam Kuh Perdata Buku Ketiga*, Cet 1, Citra Daitya Bakti, Bandung, Hlm. 9.

melaksanakan hal-hal yang disepakati di antara mereka.³⁶

Pengaturan perjanjian dalam KUHPerdata terdapat dalam Buku III Bab II yang berjudul perikatan-perikatan yang dilahirkan dari kontrak atau perjanjian.

Perjanjian dalam KUHPerdata ini terdiri dari empat bagian, yakni pada Pasal 1213-1351 KUHPerdata, yang terdiri dari:

- a. Bagian kesatu mengatur tentang ketentuan umum (Pasal 1313-1319 KUHPerdata);
- b. Bagian kedua mengatur tentang syarat-syarat sahnya perjanjian (Pasal 1320-1337);
- c. Bagian Ketiga mengatur tentang akibat-akibat dari perjanjian (Pasal 1338-1341 KUHPerdata);
- d. Bagian keempat mengatur tentang penafsiran perjanjian-perjanjian (Pasal 1342-1351 KUHPerdata, selain itu juga terdapat beberapa ketentuan tambahan mengenai pengaturan perjanjian, yakni:
 - 1) Pasal 1266 dan 1267 Bab I dan Buku II KUHPerdata tentang perikatan-perikatan bersyarat yang merupakan syarat-syarat putus yakni wanprestasi;
 - 2) Pasal 1446-1456 KUHPerdata tentang pembatalan.

2. Jenis-jenis Perjanjian

Perjanjian dapat dibedakan menjadi dua kelompok, yaitu perjanjian obligatoir dan perjanjian non-obligatoir.

³⁶ Kartini Muljadi & Gunawan Widjaja, 2010, *Op. cit.*, hlm. 10.

a. Perjanjian obligatoir adalah perjanjian yang mewajibkan seseorang untuk menyerahkan atau membayar sesuatu. 4 macam-macam perjanjian obligatoir:

- 1) Perjanjian Sepihak dan Perjanjian Timbal Balik;
- 2) Perjanjian Cuma-cuma dan Perjanjian atas Beban;
- 3) Perjanjian Konsensuil, Perjanjian Riil dan Perjanjian Formil;
- 4) Perjanjian Bernama, Perjanjian Tak Bernama dan Perjanjian Campuran.³⁷

b. Perjanjian non-obligatoir merupakan perjanjian yang tidak mewajibkan seseorang untuk menyerahkan atau membayar sesuatu. Macam-macam perjanjian non-obligatoir ini terbagi atas:

- 1) *Zakelijk overeenkomst*, yaitu perjanjian yang menetapkan dipidindahkannya suatu hak dari seseorang kepada orang lain.
- 2) *Bevofs overeenkomst*, yaitu perjanjian untuk membuktikan sesuatu.
- 3) *Liberatoir overeenkomst*, yaitu perjanjian ketika seseorang membebaskan pihak lain dari suatu kewajiban.
- 4) *Vaststelling overeenkomst*, yaitu perjanjian untuk mengakhiri perselisihan yang ada di muka pengadilan.

3. Asas – Asas Perjanjian

Perjanjian pengangkutan memiliki asas umum yang mana sama dengan perjanjian lainnya yaitu:

a. Asas Kebebasan Berkontrak

³⁷ Komariah, 2002, *Hukum Perdata*. Universitas Muhammadiyah Malang, Malang, hlm. 171.

Asas kebebasan berkontrak merupakan prinsip fundamental dalam hukum perjanjian yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk membuat, mengatur, dan menentukan isi perjanjian sesuai dengan keinginan mereka. Asas kebebasan berkontrak dapat dianalisis dari ketentuan Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata, yang menyatakan: "Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya." Dengan kata lain, para pihak yang berkontrak memiliki kebebasan dalam menentukan ketentuan-ketentuan dalam perjanjian mereka, sepanjang tidak bertentangan dengan hukum yang berlaku, ketertiban umum, dan kesusilaan. Menurut Salim H.S asas kebebasan berkontrak adalah suatu asas yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk:

- 1) membuat atau tidak membuat perjanjian,
- 2) mengadakan perjanjian dengan siapa pun,
- 3) menentukan isi perjanjian, pelaksanaan, dan persyaratannya,
- 4) menentukan bentuknya perjanjian, yaitu tertulis atau lisan.³⁸

b. Asas Konsensualisme

Konsensualisme adalah salah satu asas penting dalam hukum perjanjian. Konsensualisme berasal dari kata "konsensus" yang bermakna kesepakatan. Kesepakatan merupakan keadaan di mana kehendak satu pihak sejalan dengan kehendak pihak lain. Kedua kehendak tersebut bertemu dan menghasilkan suatu persetujuan bersama yang disebut "sepakat". Terwujudnya kesepakatan ini biasanya dinyatakan oleh kedua

³⁸ Salim H.S, 2010, *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 9.

belah pihak melalui ungkapan lisan seperti “setuju”, “*accord*”, “oke”, dan sejenisnya, atau dengan menandatangani dokumen tertulis sebagai bukti bahwa mereka telah menyetujui isi pernyataan tersebut.

Namun, anggapan bahwa kehendak masing-masing pihak benar-benar sama secara mutlak tidaklah tepat. Yang sebenarnya terjadi adalah bahwa masing-masing pihak memiliki kehendak yang saling berlawanan, namun saling melengkapi sehingga tercapai kesepakatan yang dapat mengikat kedua belah pihak.³⁹ Asas konsensualisme adalah prinsip fundamental dalam hukum perjanjian yang menetapkan bahwa suatu perjanjian menjadi sah dan mengikat secara hukum sejak adanya kesepakatan bersama antara para pihak yang mengadakan kontrak tersebut. Prinsip ini menegaskan bahwa perjanjian tidak harus dibuat dalam bentuk tertentu kecuali ditentukan oleh undang-undang. Menurut asas konsensualisme perjanjian pada dasarnya tidak diadakan secara formal, selama kedua belah pihak telah mencapai kesepakatan mengenai substansi perjanjian, maka perjanjian tersebut sudah bersifat mengikat dan memiliki kekuatan hukum. Kesepakatan menjadi syarat utama Perjanjian dianggap sah dan mengikat sejak para pihak menyetujui mengenai hal-hal yang diperjanjikan.

c. Asas Pacta Sunt Servanda

Salah satu prinsip dasar dalam hukum perjanjian menurut Yunanto adalah asas pacta sunt servanda, yang berarti bahwa perjanjian yang dibuat secara sah memiliki kekuatan mengikat bagi para pihak dan

³⁹ Dhira Utari Umar, 2020, “Penerapan Asas Konsensualisme Dalam Perjanjian Jual Beli Menurut Perspektif Hukum Perdata”, Lex Privatum Vol. Viii/No. 1/Jan-Mar/2020.

berlaku layaknya undang-undang bagi mereka. Oleh karena itu, apabila terjadi pelanggaran terhadap isi perjanjian tersebut, maka perlu dilakukan penegakan hukum guna memastikan kepatuhan dan pelaksanaan ketentuan yang telah disepakati.⁴⁰

Asas pacta sunt servanda dapat disimpulkan dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata, yang menyatakan: “Perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang”.⁴¹ Hal ini berarti bahwa suatu perjanjian yang dibuat secara sah oleh para pihak harus dihormati dan dilaksanakan sesuai dengan isi perjanjiannya. Para pihak dalam perjanjian tidak boleh mengingkari ataupun mengubah isi daripada perjanjian. Jika dalam perjanjian terdapat klausul yang memungkinkan revisi atau pembatalan dengan kesepakatan Bersama, maka para pihak dapat melakukan perubahan kontrak sesuai dengan ketentuan baru yang telah mereka buat.

d. Asas Itikad Baik

Asas itikad terdapat dalam pasal 1338 ayat (3) Kitab Undang-Undang Perdata (KUHPerdata) yang menyatakan bahwa:

“perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad yang baik”

Berdasarkan hukum, “upaya dengan itikad baik” adalah upaya yang jujur, tulus, dan masuk akal untuk melakukan sesuatu. Asas itikad baik menegaskan bahwa dalam melaksanakan perjanjian, para pihak wajib bertindak dengan kejujuran, keadilan, dan memperhatikan norma

⁴⁰ Yunanto, 2010, “*Hakikat Asas Pacta Sunt Servanda Dalam Sengketa Yang Dilandasi Perjanjian*”, Law, Development & Justice Review Vol 2, No. 2019, Mei 2019, hlm. 38.

⁴¹ Salim H.S, 2010, *Op.cit.*, hlm. 10.

kepatutan. Jika perjanjian dilaksanakan dengan itikad baik, kemungkinan timbulnya gangguan atau gugatan hukum dapat berkurang

e. Asas Personalitas

Asas kepribadian merupakan prinsip hukum yang menetapkan bahwa seseorang hanya dapat melakukan atau membuat suatu perjanjian atas nama dan untuk kepentingan dirinya sendiri. Dengan kata lain, subjek hukum tidak dapat mengadakan kontrak guna mengikat atau mewakili kepentingan pihak lain, kecuali jika secara khusus diberikan kuasa atau kewenangan untuk itu sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Hal ini dapat dilihat dalam Pasal 1315 dan Pasal 1340 KUH Perdata. Pasal 1315 KUH Perdata menyatakan bahwa:

“Pada umumnya seseorang tidak dapat mengadakan perikatan atau perjanjian selain untuk dirinya sendiri.”

Inti ketentuan ini bahwa seseorang yang mengadakan perjanjian hanya untuk kepentingan dirinya sendiri.⁴² Asas personalitas menjaga kejelasan dalam hubungan hukum perjanjian dengan membatasi hak dan kewajiban hanya kepada pihak-pihak yang terlibat. Namun, dalam praktiknya, pihak ketiga dapat terlibat dalam perjanjian melalui pengecualian tertentu yang diatur secara sah yang man diatur dalam pasal 1317 KUHPerdata.

D. Tinjauan Tentang Pengangkutan dan Perjanjian Pengangkutan

1. Pengertian dan Tujuan Pengangkutan

⁴² *Ibid.*, hlm .12.

Istilah “Pengangkutan” berasal dari kata “angkut” yang berarti “mengangkut dan membawa”, sedangkan istilah “Pengangkutan” dapat diartikan sebagai “pembawaan barang-barang atau orang-orang (penumpang)”.

Kata pengangkut berasal dari kata dasar angkut yang berarti mengangkat dan membawa. Menurut H.M.N. Purwosutjipto pengangkutan adalah:

Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/ atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁴³

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, menjelaskan pengertian pengangkutan adalah perpindahan orang dan/ atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Dalam Kehidupan sehari-hari kata pengangkutan sering diganti dengan kata transportasi. Transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain; dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Menurut Rustian Kamaluddin menyatakan bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau mengangkut barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya.⁴⁴

Perjanjian pengangkutan orang di darat pada dasarnya mengikuti prinsip yang sama dengan perjanjian lainnya dan tunduk pada ketentuan yang berlaku, kecuali ada pengaturan khusus. Prinsip umum dalam pengangkutan

⁴³ Purwosutjipto, HMN. 2003, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pen- angkutan*, Jakarta, Penerbit Djambatan, hal 5.

⁴⁴ Rustian Kamaluddin, 2003, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, .hlm 75.

orang di darat adalah memindahkan individu dari satu lokasi ke lokasi lainnya.

Menurut R. Subekti Perjanjian pengangkutan merupakan hal yang pertama kali harus dilakukan karena sebelum melakukan pengangkutan, pihak pengangkut harus membuat perjanjian dengan penumpang terlebih dahulu. Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ketempat lainnya, sedangkan pihak lain menyanggupi untuk membayar ongkosnya.⁴⁵ Dalam perjanjian pengangkut penumpang dapat memilih alat angkutnya sendiri yang mana yang akan dia gunakan untuk mengangkut dirinya. Menurut Abdulkadir Muhammad Pengertian perjanjian pengangkutan menurut Abdulkadir Muhammad adalah:

“persetujuan dengan mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.”⁴⁶

Berdasarkan berbagai definisi perjanjian dari para ahli dan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa perjanjian pengangkutan merupakan tindakan hukum antara pengangkut sebagai penyelenggara dan penumpang yang ingin menggunakan jasa angkut. Tindakan hukum ini menghasilkan hak dan kewajiban bagi kedua belah pihak. Sedangkan pengertian pengangkutan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas.

⁴⁵ R. Subekti, 2014, *Aneka Perjanjian*, cet 11, Citra Aditya Bakti, Jakarta, hlm. 69.

⁴⁶ Abdulkadir Muhammad, 1994, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bhakti, Bandung, hlm. 20.

Dari beberapa pengertian perjanjian pengangkutan tersebut. Menurut Abdulkadir Muhammad bahwa dapat diketahui unsur-unsur dalam pengangkutan, yaitu:

- a. Pelaku, yaitu orang-orang yang melakukan pengangkutan;
- b. Alat pengangkutan yaitu: alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan;
- c. Barang/penumpang, yaitu muatan yang diangkut;
- d. Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang dan/atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang ditentukan;
- e. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang;
- f. Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.⁴⁷

Perjanjian pengangkutan dapat digolongkan perjanjian tak bernama yang diatur dalam Buku III Bab I sampai dengan Bab IV yang menganut asas kebebasan berkontrak. Asas ini dapat disimpulkan dari Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdata yang menentukan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Selain itu menurut H.M.N. Purwosutjipto bahwa perjanjian pengangkutan adalah perjanjian yang mempunyai unsur:

- a. Pelayanan berkala (Pasal 1601 KUHPerdata);
- b. Unsur penyimpanan, terbukti dengan adanya ketentuan dalam Pasal 468 ayat (1) KUHD yang menentukan bahwa perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga diserahkan barang tersebut;
- c. Unsur pemberian kuasa, terbukti dengan adanya ketentuan Pasal 371 KUHD yang menentukan bahwa nahkoda diwajibkan selama dalam perjalanan menjaga kepentingan-kepentingan yang berhak atas muatannya, mengambil tindakan yang diperlukan untuk itu, dan jika perlu untuk itu menghadap di muka hakim.⁴⁸

Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak adalah sama tinggi (kedudukan koordinasi/ *gecoordenerd*), tidak seperti dalam perjanjian perburuhan dimana kedudukan majikan lebih tinggi daripada buruh (kedudukan subordinasi/ *gesubodenrd*).

⁴⁷ Abdulkadir Muhammad, 1994, Op. cit., hlm. 19-20.

⁴⁸ H.M.N. Purwosutjipto, *loc. cit*, hlm 9

Pengangkutan bertujuan untuk memindahkan orang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain dengan cara yang efektif dan efisien. Yang dimaksud dengan efektif adalah kemampuan untuk memindahkan orang atau barang dalam jumlah besar sekaligus, sementara efisien berarti proses tersebut berlangsung dengan cepat, baik dalam hal jarak maupun waktu.

Selain itu, pengangkutan mendukung upaya pemerintah untuk meratakan hasil pembangunan di seluruh wilayah. Misalnya, daerah yang sebelumnya kekurangan sumber daya alam kini dapat dengan cepat memperoleh barang yang diperlukan dengan harga yang wajar berkat adanya pengangkutan.

Pengangkutan juga sangat penting untuk mobilitas tenaga kerja tanpa sistem pengangkutan yang baik, aktivitas akan terganggu. Dengan kata lain, pengangkutan dapat meningkatkan nilai guna barang atau orang yang menjadi objeknya.

2. Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan

Para pihak dalam perjanjian pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan. Para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan. Menurut Lestari Ningram, para pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan, antara lain:

- a. Pihak perusahaan angkutan/pengangkut Perusahaan angkutan adalah orang yang bersedia menyelenggarakan seluruh pengangkutan dengan satu jumlah uang angkutan yang ditetapkan sekaligus untuk semuanya, tanpa mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan itu sendiri. Dapat berstatus Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), ataupun perseorangan yang berusaha di bidang jasa pengangkutan.
- b. Pihak penumpang

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang/badan hukum pengguna jasa angkutan, baik darat, laut, maupun udara.

c. Pihak pengirim

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan barang yang diangkut.

d. Pihak penerima

Penerima adalah pengirim yang dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Dapat berupa pembeli atau pihak yang memperoleh kuasa atau pengirim

e. Ekspediter

Ekspediter adalah orang yang pekerjaannya menyuruh orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang barang lainnya melalui daratan atau perairan. Menurut Lestari Ningram menyatakan bahwa ekspediter hanya seorang perantara yang bersedia mencarikan pengangkut bagi pengirim dan tidak mengangkut sendiri barang-barang yang telah diserahkan kepadanya itu.⁴⁹

Pihak-pihak lain yang memiliki kepentingan dalam perjanjian pengangkutan sebagai perusahaan penunjang pengangkutan, yaitu:

- a. Perusahaan agen perjalanan;
- b. Perusahaan agen pelayanan;
- c. Perusahaan muat bongkar;
- d. Perusahaan ekspedisi muatan.

3. Syarat Sah Dan Sifat Perjanjian Pengangkutan

a. Syarat sah perjanjian pengangkutan

Perjanjian pengangkutan dalam pengangkutan barang maupun penumpang antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan dapat disebutkan empat syarat sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 Kitab Undang Undang Hukum Perdata, yaitu:

- 1) Adanya kesepakatan antara para pihak;
- 2) Adanya kecakapan untuk membuat suatu perjanjian;
- 3) Suatu hal tertentu;
- 4) Suatu sebab yang halal.

⁴⁹ Lestari Ningram, 2004, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 140.

Syarat yang pertama dan kedua adalah syarat yang menyangkut subyeknya, sehingga disebut syarat subyektii, yaitu syarat yang harus dipenuhi oleh subyek perjanjian (sepakat dan cakap) seperti disebutkan dalam Pasal 1330 Kitab Undang Undang Hukum Perdata, tak cakap untuk membuat suatu perjanjian adalah orang-orang yang belum dewasa, mereka yang ditaruh di bawah pengampuan. Maka dari itu untuk menjamin sahny suatu perjanjian dalam pengangkutan diperlukan syarat-syarat yang objektif maupun subjektif tersebut di dalam proses pengangkutan itu sendiri.⁵⁰

Dengan ini dapat dinyatakan bahwa para pihak yang terkait di dalam pengangkutan wajib untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan hal-hal yang terkait daripada syarat-syarat yang telah di atur di Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tersebut. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Menurut Pasal 1338 ayat (1) menjelaskan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya. Perjanjian tidak dapat untuk ditarik kembali selain daripada kesepakatan kedua belah pihak yang mengadakan perjanjian tersebut. Pihak yang merasa dirugikan karena salah satu pihak lainnya melakukan wanprestasi atas perjanjian yang telah disepakati dapat melakukan gugatan atas gugunya perjanjian tersebut diakibatkan tidak terpenuhinya syarat-syarat sahny suatu perjanjian sebagaimana yang telah di atur di Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Adapun yang dimaksud dengan:

- 1) Adanya kesepakatan kedua belah pihak

⁵⁰ Riduan Syahrani, 2006, *Seluk Beluk Dan Asas-Asas Hukum Perdata*, PT Alumni, Bandung, hlm, 243.

Kata sepakat didalam perjanjian pada dasarnya adalah pertemuan atau persesuaian kehendak antara para pihak didalam perjanjian. Dalam hal perjanjian pengangkutan darat, tidak mengharuskan bahwa perjanjian dilaksanakan dalam bentuk tertulis, namun perjanjian pengangkutan dapat dikatakan ada jika tercapainya kata sepakat diantara para pihak. Maka dalam hal ini kata sepakat merupakan bentuk penyesuaian kehendak secara timbal balik. Kata sepakat menurut Suryodiningrat adalah kecocokan antara kehendak dan kemauan kedua belah pihak yang mengadakan persetujuan.⁵¹

Kesepakatan antara para pihak yang melakukan perjanjian benar-benar harus murni atas kehendaknya untuk melakukan perjanjian dan bukan karena kekhilafan, paksaan atau karena ada unsur penipuan. Akibat hukum jika tidak adanya persetujuan kehendak, maka perjanjian tersebut dapat dimintakan pembatalannya kepada Hakim.

2) Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian

Para pihak yang membuat perjanjian pengangkutan haruslah cakap menurut hukum, yang dimaksud cakap menurut hukum adalah orang yang sudah dewasa dan sehat pikirannya, sebagai berikut:

- a) Mereka yang sudah berumur 21 tahun
- b) Mereka yang belum mencukupi umur 21 tahun tapi sudah menikah;
- c) Mereka yang telah menikah dan bercerai walaupun mencapai 21 umur tahun.⁵²

3) Suatu hal tertentu

⁵¹ R.M. Suryodiningrat, 1982, *Perikatan-Perikatan Bersumber Perjanjian*, PT Tarsito, Bandung, hlm, 93.

⁵² Subekti, 1987, *Perbandingan Hukum Perdata*, PT Pradya Paramitha, Jakarta, hlm, 18.

Ketentuan untuk hal tertentu ini menyangkut mengenai objek hukum. Dalam membuat perjanjian pengangkutan harus mempunyai objek yang diangkat, yang akan menjadi objek adalah orang atau barang. Akan tetapi, jika pada perjanjian pengangkutan objeknya tidak jelas, akibatnya akan sulit untuk menentukan hak dan kewajiban para pihak.

Sebagaimana yang dimaksud Pasal 1333 KUHPerdara yang menyatakan suatu perjanjian harus mempunyai sebagai pokok suatu barang yang paling sedikit ditentukan jenisnya. Dan bila objek pengangkutan tidak dinyatakan secara jelas maka perjanjian tersebut dianggap tidak ada.

4) Suatu sebab yang halal

Selanjutnya perjanjian yang dibuat oleh para pihak harus mempunyai maksud dan tujuan yang jelas dan tidak bertentangan dengan undang-undang yang ada. Menurut Pasal 1332 KUHPerdara bahwa yang boleh diangkut hanyalah barang-barang yang tidak dilarang oleh undang-undang. Barang-barang terlarang yang dimaksud berupa ganja, sabu, dan sejenisnya. Oleh karena itu, barang-barang yang dilarang tersebut tidak boleh diadakan dalam perjanjian pengangkutan.

Jika para pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan ini tetap mengadakan perjanjian dengan sebab yang tidak halal akibat hukumnya dapat dilihat pada Pasal 1355 KUHPerdara yaitu suatu perjanjian tanpa sebab atau telah dibuat karena suatu sebab yang palsu atau terlarang tidak mempunyai kekuatan, sehingga perjanjian itu

batal demi hukum artinya perjanjian itu sejak semula dianggap tidak ada, maka dengan demikian tiada unsur untuk menuntut di depan hakim.

b. Sifat perjanjian pengangkutan

Perjanjian pengangkutan bersifat konsensual/consensus artinya perjanjian pengangkutan telah terjadi apabila telah adanya persetujuan kehendak dari para pihak. Persetujuan kehendak pada pengangkutan di darat, bisa dilihat dengan adanya bukti berupa karcis atau tiket. Namun tidak semua pengangkutan menggunakan karcis atau tiket dalam penyelenggaraan pengangkutan, akan tetapi, perjanjian pengangkutan dianggap telah ada setelah pembayaran ongkos angkutan.

Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak, yaitu pengangkut dan pengirim sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, dimana para pihak tidak sama tinggi yakni, majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi dari si buruh. Kedudukan tersebut disebut Subordinasi (*gesubordineerd*), sedangkan dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukan sama tinggi atau koordinasi (*Geeoordineerd*).

Menurut H.M.N., Purwosutjipto mengenai sifat hukum perjanjian pengangkutan, yaitu:

1) Bersifat pelayanan berkala

Sifat pelayanan berkala merujuk pada hubungan kerja antara pengirim dan pengangkut yang tidak bersifat permanen atau terus-menerus. Sebaliknya, hubungan ini terjadi hanya ketika pengirim memerlukan jasa pengangkutan. Dengan kata lain, perjanjian pengangkutan dibuat setiap kali ada kebutuhan dari pengirim, tanpa adanya kewajiban untuk menjalin hubungan kerja yang berkelanjutan. Hal ini berarti bahwa perjanjian tersebut bersifat insidentil dan disesuaikan dengan permintaan spesifik dari pengirim.

2) Pemborongan

Pengangkutan bersifat pemborongan mengacu pada pandangan bahwa perjanjian pengangkutan dapat dikategorikan sebagai perjanjian pemborongan kerja sesuai dengan Pasal 1601 (b) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Dalam perjanjian ini, pengangkut berkomitmen untuk menyelesaikan suatu pekerjaan tertentu, yaitu memindahkan barang atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain dengan imbalan pembayaran dari pengirim atau penumpang.

3) Campuran

Perjanjian pengangkutan dikatakan bersifat campuran karena dalam perjanjian pengangkutan itu memiliki unsur pelayanan berkala, unsur penyimpanan, dan unsur pemberian kuasa. Pemahaman terhadap sifat campuran ini penting bagi para pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan, karena memengaruhi hak dan kewajiban masing-masing serta menentukan bagaimana perjanjian tersebut dijalankan dalam praktiknya.⁵³

4. Akibat Hukum Perjanjian Pengangkutan

Berdasarkan Pasal 1338 KUHPerdata dapat disimpulkan bahwa akibat hukum dari perjanjian pengangkutan adalah:

- a. Berlaku sebagai undang-undang;
- b. Tidak dapat ditarik kembali secara sepihak tanpa ada alasan yang cukup menurut undang-undang;
- c. Dilaksanakan berdasarkan itikad baik.⁵⁴

Suatu perjanjian yang dibuat secara sah akan mengikat para pihak sehingga perjanjian tersebut tidak dapat dibatalkan secara sepihak dan apabila ingin membatalkan perjanjian tersebut harus mendapatkan persetujuan dari pihak lain dan harus diperjanjikan lagi, namun bila ada alasan-alasan yang cukup menurut undang-undang perjanjian tersebut dapat ditarik kembali atau dapat dibatalkan secara sepihak. Perjanjian ini harus dilakukan dengan itikad baik, hal ini sesuai dengan rumusan Pasal 1338 ayat 3 KUHPerdata, yaitu suatu perjanjian dalam arti unsur subjektif tetapi untuk menilai pelaksanaan perjanjian tersebut ditentukan pada unsur objektif yaitu dengan selalu

⁵³ H.M.N., Purwosutjipto, *Loc. cit.*, hlm, 7.

⁵⁴ Abdulkadir Muhammad, 1990, *Pokok-Pokok Hukum Pertanggungjawaban*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm .78.

mematuhi norma-norma kesusilaan, ketentuan undang-undang dan tidak bertentangan dengan ketertiban umum.

Menurut Abdulkadir Muhammad perjanjian pengangkutan meliputi aspek tanggung jawab kontraktual dan tanggung jawab hukum umum. tanggung jawab kontraktual dimana pengangkut wajib memenuhi syarat-syarat yang disepakati dalam kontrak, sedangkan tanggung jawab hukum umum dimana pengangkut wajib melindungi barang atau keselamatan penumpang selama proses transportasi.

Dalam perjanjian pengangkutan, kerugian risiko dapat dibagi antara pihak- pihak sesuai dengan kesepakatan. Misalnya, jika terjadi kerusakan barang selama pengangkutan, pihak pengangkut mungkin bertanggung jawab jika kerusakan tersebut disebabkan oleh kelalaian mereka. Dalam perselisihan antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, mereka dapat menyelesaikannya melalui mediasi atau membawa masalah tersebut ke pengadilan tempat pengangkut berkedudukan.

5. Pengaturan Pengangkutan di Darat

Pengaturan secara khusus mengenai pengangkutan di darat tidak diatur dalam KUHPerdara, tetapi di atur di dalam KUH Dagang, KUHPerdara hanya mengatur tentang perikatan. Sedangkan di dalam KUH Dagang mengatur tentang Pengangkutan, pengangkutan dan pengusaha angkutan yang melalui angkutan darat. Dalam hal pengangkutan darat terdapat beberapa jenis pengangkutan, antara lain:

a. Pengangkutan melalui jalan raya

Pengangkutan di jalan raya, pada umumnya menggunakan alat angkut berupa kendaraan bermotor seperti truk,bus,dll. Adapun peraturan

perundang-undangan yang mengatur mengenai pengangkutan melalui jalan raya, yaitu

- 1) Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan;
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan;
- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan;
- 6) Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi;
- 7) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Wajib Kecelakaan Penumpang;
- 8) Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawab Wajib Kecelakaan Penumpang;
- 9) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas.

b. Pengangkutan melalui rel

Pengangkutan melalui rel, pada umumnya menggunakan alat angkut berupa kereta api. Adapun beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai pengangkutan melalui rel, yaitu:

- 1) Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963 tentang Kereta Api sebagai Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA);

- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 tentang Kereta Api sebagai Pejanka;
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 tentang Kereta Api sebagai Perumka;
- 4) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian jo Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Kereta Api;
- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Perusahaan Kereta Api sebagai PT Persero.

c. Pengangkutan melalui pos dan telekomunikasi

Pada pengangkutan ini tidak melakukan pengangkutan penumpang melainkan mengangkut barang-barang seperti surat-surat ataupun berita-berita dan sejenisnya. Adapun beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai pengangkutan pos dan telekomunikasi, yaitu:

- 1) Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1959 tentang Pos jo Undang-Undang 38 Tahun 2009 tentang Pos;
- 2) Undang-Undang Nomor 26 Tahun 1959 tentang Pos Dalam Negeri,
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1961 tentang Berdirinya PN Pos dan Telekomunikasi;
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 1985 tentang Penyelenggaraan dengan Pos dan Giro;
- 5) Peraturan Pemerintahan Nomor 5 Tahun 1995 Perum Pos dan Giro berubah menjadi PT Persero.



BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Koperasi Terhadap Kecelakaan yang Disebabkan oleh

Muatan yang Melebihi Kapasitas Kendaraan Angkut

1. Tanggung jawab Terhadap Kecelakaan

Koperasi sebagai badan usaha berbadan hukum memiliki tanggung jawab atas seluruh kegiatan usahanya, termasuk penyelenggaraan angkut. Berbagai banyak koperasi di Indonesia terdapat. Salah satu koperasi yang bergerak di bidang pengangkutan yaitu Koperasi Angkutan Barang Pelabuhan Teluk Bayur (KOPANBAPEL).

Koperasi Angkutan Barang Pelabuhan Teluk Bayur (KOPANBAPEL) merupakan koperasi jasa yang dibentuk oleh para pelaku usaha angkutan barang di kawasan Pelabuhan Teluk Bayur, Kota Padang. Koperasi ini memiliki peran penting dalam pengaturan operasional angkutan barang, khususnya dalam menjembatani antara para pemilik kendaraan, sopir, dan pemilik barang yang membutuhkan jasa pengiriman dari Pelabuhan ke tempat yang dituju nantinya. Sebagai lembaga ekonomi berbadan hukum, kopanbapel tidak hanya bertanggung jawab dalam aspek administratif, tetapi juga dalam aspek teknis pelaksanaan pengangkutan, termasuk keselamatan dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam pelaksanaannya, kopanbapel memiliki struktur organisasi formal dengan pengurus, pengawas, dan anggota yang masing-masing memiliki tanggung jawab berdasarkan Anggaran Dasar (AD) dan Anggaran Rumah Tangga (ART) koperasi.

Dalam Anggaran Dasar dan Anggaran rumah Tangga Kopanbapel, umumnya diatur mengenai tugas dan wewenang pengurus, mekanisme pengawasan, serta tanggung jawab hukum terhadap aktivitas koperasi yang menimbulkan akibat hukum, baik dalam bentuk pelanggaran administrasi maupun tindakan yang berpotensi menimbulkan kerugian pihak ketiga. Dalamnya juga dapat dijelaskan mengenai pembagian tanggung jawab secara kelembagaan dan individual, terutama apabila terjadi pelanggaran atau kelalaian dalam proses operasional koperasi. Hal ini penting karena koperasi sebagai badan hukum memiliki kemampuan bertindak dan bertanggung jawab secara hukum, bukan hanya atas nama pengurus tetapi juga secara korporatif.

PT .Yuana Lestari sebagai perusahaan bongkar muat menggunakan jasa pengangkutan dari Koperasi Angkutan Barang Pelabuhan Teluk Bayur. PT Yuana Lestari menggunakan jasa KOPANBAPEL untuk mengangkut barang berupa pupuk tersebut dari pelabuhan Teluk Bayur sampai ke gudang dari PT Yuana Lestari. Kedua pihak telah sepakat, dengan dikeluarkannya surat pemberitahuan angkutan untuk pekerjaan handling pupuk dengan nomor surat 040/YJL-PDG/VII/2025 yang dibuat di Kota Padang pada tanggal 21 Juli 2025. Objek dari surat pemberitahuan tersebut merupakan Pengangkutan barang berupa pupuk karung. Pihak Kopenbapel bertanggung jawab untuk mengangkut barang tersebut dari pelabuhan teluk bayur sampai ke gudang dengan selamat dan aman.

Berdasarkan pada Surat Pemberitahuan Angkutan Untuk Pekerjaan Handling PBM Pupuk yang diberikan kepada pihak koperasi bahwasanya:⁵⁵

⁵⁵ *Surat pemberitahuan untuk pekerjaan handling PBM pupuk, Nomor: 010/Y/L-PDG/VI/2025, PT. Yuana Jasa Lestari, ditandatangani oleh Monicha Putri, Padang, 27 Juni 2025.*

1. Angkutan yang digunakan untuk pengangkutan pupuk maksimal muatan 18 Ton (Truk engkel) dan 26 Ton (Truk Tronton) apabila terdapat muatan yang melebihi 18 untuk truk engkel dan 26 truk tronton yang mengakibatkan jatuh di jalan, kerusakan dan kerugian untuk perusahaan, maka PT. Yuana Jasa Lestari akan melakukan klaim biaya atas kerugian tersebut kepada Kopanbapel;
2. Angkutan yang digunakan untuk pengangkutan pupuk harus mempunyai terpal yang bagus, tidak bocor dan layak digunakan;
3. Apabila terjadi hari hujan, pupuk yang diangkut oleh Kopanbapel basah dikarenakan Tutup terpal yang tidak sesuai dengan ketentuan (tidak bagus, bocor, robek, dan tidak layak digunakan), maka PT. Yuana Jasa Lestari akan melakukan klaim biaya atas kerusakan tersebut kepada Kopanbapel;
4. Truk yang digunakan untuk pemuatan harus layak digunakan.

Berdasarkan pada Point Pertama dari kontrak, dijelaskan bahwa para pengangkut harus membawa muatan yang telah ditentukan oleh pihak penerima barang yang mana untuk angkutan truk engkel itu 18 Ton sampai 20 Ton dan truk tronton 26 Ton untuk sekali angkut barang dari pelabuhan ketempat yang dituju nantinya, pada kenyataannya pihak dari koperasi tidak patuh dalam hal angkut tersebut yang mana masih banyaknya ditemukan armada-armada yang melakukan kegiatan angkut yang melebihi muatan sehingga menyebabkan terjadinya overload.

Penjelasan dalam *overload* disini yaitu, bahwasanya pihak dari koperasi tidak melakukan pengawasan terlalu ketat selama proses muatan barang dari kapal ke atas armada pengangkut sehingga terjadinya overload disaat melakukan penimbangan barang yang dilakukan oleh para pengangkut, para pengangkut dan koordinator lapangan juga tidak terlalu memperhatikan dalam proses muatan barang yang terjadi di dalam Pelabuhan tersebut, sehingga mengalami kecelakaan yang terjadi yang mana truk dari pengangkut mengalami kerusakan teknis dalam pengangkutan dan menyebabkan beberapa barang terjatuh dan sobek atau tidak layak digunakan.

Berdasarkan point ke dua dan tiga dari kontrak tersebut, pihak Kopanbapel yang mana dalam pemberian kontrak tersebut telah disebutkan harus ada terpal yang besar atau layak digunakan dalam hal ini pihak Kopanbapel itu ada beberapa armadanya yang punya terpal yang memenuhi syarat, tetapi masih banyak juga ditemukan dilapangan para armada tidak memenuhi syarat tersebut, sehingga barang yang di angkut mengalami basah ketika hujan dan mengalami penurunan kualitas dari barang tersebut. Para armada juga terkadang masih banyak ditemukan dalam membawa barang yang keamanannya tidak terjaga seperti barang yang kurang diikat pada armada tersebut sehingga itu menyebabkan bisa terjadinya kecelakaan. Kemudian jika terjadi barang yang dibawa oleh pengangkut basah itu koperasi tidak melakukan tanggung jawab yang sepenuhnya yang mana dalam hal ini telah disampaikan dalam pemberian pekerjaan dari PT. Yuana Jasa Lestari kepada pihak koperasi.

Berdasarkan point ke empat dari kontrak pemberian pekerjaan kepada koperasi yang mana dalam surat tersebut di sebutkan harus menggunakan truk yang layak dalam melakukan pemuatan barang nantinya, dalam hal ini pihak koperasi tidak melakukan pemeriksaan dan pengawasan yang semestinya dan banyak juga memberikan izin membawa muatan pupuk dengan skala besar, padahal kondisi kendaraan tidak laik sepenuhnya, terlebih dahulu kepada armada-armada yang nantinya akan melakukan kegiatan angkut barang di area Pelabuhan, juga dalam berorperasi masih ditemukan juga ada beberapa kecelakaan yang terjadi pada armada dari koperasi ini juga menyebabkan terjadinya kerusakan pada barang yang di angkut, hal ini masih banyak ditemukan dilapangan banyaknya armada yang

tidak layak untuk beroperasi dalam membawa angkutan barang, baik karena faktor usia kendaraan yang sudah tua, kondisi mesin yang sering mengalami kerusakan, maupun kurangnya perawatan yang memadai. Hal ini tidak hanya menghambat kelancaran distribusi barang, tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan serta menyebabkan efisiensi operasional menurun. Oleh karena itu, sangat perlunya pengawasan koperasi dalam hal ini melakukan pengecekan seluruh transportasi yang akan melakukan aktivitas nantinya dan juga menjaga keselamatan dari pengangkut itu sendiri maupun kalayak ramai.

Pengaturan tanggung jawab mengenai Koperasi Angkutan Barang Pelabuhan Teluk Bayur dapat dilihat dalam hukum koperasi dan hukum lalu lintas dan angkutan jalan yang berlaku di Indonesia. Dalam Pasal 191 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga disebutkan bahwa:

“Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.”

Berdasarkan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) mengatur tanggung jawab pengangkut, pada Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) mengatur tentang:

“Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkutan untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya.”

Pasal 477 KUHD juga menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab, yang berbunyi:

“Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh penyerahan barang yang terlambat, kecuali bila ia membuktikan, bahwa keterlambatan itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya.”

Kemudian sebagaimana diatur dalam Pasal 1367 KUH Perdata yang berbunyi:

“Bahwa seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada dibawah pengawasannya”.

Koperasi Angkutan Barang Pelabuhan (KOPANBAPEL) selaku koperasi yang menyediakan Jasa Pengangkut memiliki tanggung jawab untuk melakukan pengiriman barang dengan kondisi baik dan selamat dan memenuhi prestasi nya sebagai pihak pengirim, dan bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi selama proses Pengangkutan. Pada kenyataan nya banyak ditemukan pihak Kopanbapel seakan lepas tangan dari tanggung jawab nya. Seperti yang dialami salah satu oleh Penerima barang yang menggunakan jasa koperasi untuk mengangkut bahan kimia (pupuk) dalam jumlah besar ke berbagai daerah. Dalam salah satu pengiriman, terjadi keterlambatan yang cukup signifikan akibat kerusakan teknis pada truk pengangkut, sehingga barang yang diangkut mengalami penurunan kualitas dan sebagian tidak layak jual.

Pihak perusahaan distributor mengajukan keluhan kepada koperasi pengangkutan, menuntut pertanggungjawaban atas kerugian yang dialami. Mereka berargumen bahwa koperasi seharusnya memastikan armada mereka dalam kondisi prima sebelum beroperasi. Di sisi lain, pihak koperasi mengklaim bahwa kerusakan kendaraan merupakan kejadian tak terduga dan mereka sudah berusaha mencari solusi dengan mengganti kendaraan, meskipun proses pergantian memakan waktu lama.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan tanggal 30 Juni 2025 dengan Bapak Muslim selaku sekretaris dari Koperasi Angkutan Barang Pelabuhan (KOPANBAPEL) beliau mengatakan pihak koperasi telah melakukan kewajiban dalam mematuhi ketentuan-ketentuan teknis dalam pengangkutan.⁵⁶ Kemudian pihak koperasi juga menyampaikan pihaknya telah menjalani prinsip-prinsip dari koperasi tersebut, jika terjadinya suatu kecelakaan maka koperasi bertanggung jawab atas apa yang terjadi, Koperasi juga bertanggung jawab atas kerusakan barang yang diangkut ketika terjadi kecelakaan yang menimpa pihak dari koperasi.

Kemudian penulis melakukan wawancara dari pihak pemberi kontrak pada Tanggal 30 Juni 2025 dengan Bapak Amrianto selaku Kepala Operasional dari PT. Yuana Jasa Lestari, pihak perusahaan menyampaikan bahwasanya berbanding terbalik dengan apa yang disampaikan oleh pihak koperasi mengenai tanggung jawab yang dilakukan oleh koperasi tersebut, hal ini jelas terjadi pada kenyataannya di lapangan mengenai tanggung jawab dari pada koperasi tersebut.⁵⁷ Maka dalam hal ini pihak pemberi kontrak atau perusahaan wajib mendapatkan klaim terhadap permasalahan yang terjadi dalam lingkup pengangkutan ini, bahwa koperasi harus bertanggung jawab secara hukum atas kecelakaan akibat kelebihan muatan, sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Tanggung jawab hukum terkait kecelakaan yang disebabkan oleh muatan berlebih dan dimensi melebihi ketentuan (ODOL) perlu dianalisis dengan pendekatan yang bersifat multidimensional. Pendekatan ini harus

⁵⁶ Hasil wawancara penulis tanggal 30 Juni 2025 dengan Bapak Muslim, Sekretaris Koperasi.

⁵⁷ Hasil wawancara penulis tanggal 30 Juni 2025 dengan Pak Amrianto, Kepala Operasional PT. Yuana Jasa Lestari.

mengintegrasikan teori-teori dari hukum perdata, administrasi, dan pidana. Secara filosofis, tanggung jawab ini berlandaskan pada prinsip fundamental hukum yang menyatakan bahwa setiap individu atau entitas hukum berkewajiban untuk menanggung akibat dari tindakan yang menimbulkan kerugian bagi pihak lain. Dalam konteks pengangkutan, tanggung jawab ini diperkuat oleh sifat intrinsik dari kegiatan pengangkutan yang merupakan usaha berisiko tinggi, sehingga memerlukan tingkat kehati-hatian yang tinggi dari pihak pengangkut.

Dari sudut pandang normatif, dasar utama untuk tanggung jawab perdata dalam kasus ODOL dapat ditemukan dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) mengenai perbuatan melawan hukum dan Pasal 1367 mengenai tanggung jawab atas tindakan orang lain serta benda di bawah pengawasan. Pengangkut, dalam hal ini KOPANBAPEL, dapat dimintakan pertanggungjawaban berdasarkan Pasal 1365 karena telah melanggar ketentuan batas muatan yang ditetapkan dalam regulasi, seperti Pasal 23 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), yang secara eksplisit melarang kendaraan melebihi kapasitas muatan yang diatur.

Pelanggaran terhadap ketentuan ini secara otomatis dapat dianggap sebagai perbuatan melawan hukum, memudahkan korban dalam membuktikan unsur kesalahan. Selain itu, Pasal 1367 KUHPerdata menerapkan prinsip tanggung jawab vicarious, yang menempatkan pengangkut bertanggung jawab atas tindakan bawahan atau agen mereka (pengemudi). Dalam hal ini, KOPANBAPEL sebagai entitas utama bertanggung jawab penuh atas segala kerugian yang ditimbulkan oleh

pengemudi yang mengangkut muatan ODOL, meskipun pengurus koperasi tidak secara langsung melakukan pelanggaran. Teori agensi ini memperkuat posisi hukum korban untuk menuntut ganti rugi dari koperasi sebagai entitas hukum yang memiliki kapasitas ekonomi yang lebih baik dibandingkan pengemudi secara individu. Dalam perspektif hukum administrasi, KOPANBAPEL juga dapat dikenakan sanksi administratif oleh pemerintah sesuai dengan Pasal 274 UU LLAJ.

Sanksi yang dikenakan dapat berupa pencabutan izin operasi, denda administratif, atau penghentian kegiatan usaha. Penerapan sanksi administratif ini bersifat wajib bagi pemerintah daerah sebagai langkah perlindungan terhadap keselamatan publik dan infrastruktur jalan. Sanksi administratif ini tidak menghilangkan tanggung jawab perdata dan pidana, sehingga bersifat kumulatif. Penerapan prinsip tanggung jawab ketat (strict liability) menuntut pengangkut untuk membuktikan bahwa mereka telah mengambil semua langkah yang diperlukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

Pada penyelenggaraan pengangkutan didarat sering terjadinya peristiwa kecelakaan lalu lintas yang melibatkan para pihak. Dalam kecelakaan lalu lintas menimbulkan berbagai peristiwa, yaitu : korban meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan, maka korban akan mendapatkan haknya untuk menerima ganti rugi dan Jasa Raharja. Ganti rugi dalam hukum perdata diartikan sebagai hak seseorang untuk dipenuhi tuntutananya dalam bentuk ganti rugi berupa uang.

Asuransi merupakan kontrak para pihak, yang mana pihak yang menanggung mengikatkan dengan tertanggung untuk penerimaan premi

(iuran) guna tujuan mengganti kerugian tertanggung atas setiap kali hal yang rugi. Menurut Abbas Salim :

“Asuransi adalah suatu kemauan untuk menetapkan kerugian-kerugian kecil atau sedikit yang sudah pasti sebagai pengganti kerugian-kerugian besar yang belum pasti.”⁵⁸

Dalam Pasal 246 KUHD :

Asuransi adalah suatu perjanjian yang dimana penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi (iuran) untuk memberikan penggantian karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin diderita akibat dari suatu adanya evenemen (peristiwa yang tidak pasti).

Dalam hal santunan asuransi Jasa Raharja yang telah diberikan kepada penumpang yang menderita kerugian tidak akan menghapus tanggung jawab perusahaan angkutan. Sebagaimana telah dijabarkan pada Bab I pendahuluan, bahwa pembayaran ganti kerugian pertanggungan berdasarkan PP-17/6S ini tidak mengurangi tanggung jawab pengangkut, jadi penumpang sesudah menerima uang santunan dari asuransi Jasa Raharja masih berhak untuk menuntut ganti kerugian kepada pengangkut, bila ada alasan untuk itu. Jadi tujuan pemerintah mengadakan asuransi Jasa Raharja adalah untuk meringankan orang yang menderita kerugian akibat kecelakaan lalu lintas jalan.

Dalam konteks hukum kontrak, tanggung jawab KOPANBAPEL juga dapat dikategorikan sebagai wanprestasi, akibat ketidakmampuan memenuhi kewajiban untuk mengangkut barang secara aman sesuai dengan standar yang ditetapkan dalam perjanjian pengangkutan. Pelanggaran terhadap ketentuan muatan maksimal dalam kontrak dengan PT. Yuana Jasa Lestari merupakan bentuk wanprestasi yang memberikan hak bagi pihak pengirim untuk

⁵⁸ Abbas Salim, 2008, *Asuransi dan Manajemen Risiko*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm, 1.

menuntut ganti rugi berdasarkan Pasal 1243 KUHPerdara. Dengan demikian, tanggung jawab KOPANBAPEL terkait kecelakaan ODOL mencakup berbagai aspek, termasuk perdata, administrasi, dan pidana. Pendekatan hukum yang menyeluruh diperlukan untuk menciptakan efek jera dan memberikan perlindungan maksimal bagi korban. Oleh karena itu, penegakan hukum tidak hanya harus diarahkan pada pengemudi sebagai pelaku langsung, tetapi juga terutama pada koperasi sebagai entitas yang bertanggung jawab atas operasional pengangkutan.

Dalam permasalahan ini dapat digambarkan bahwa koperasi pengangkutan barang di Pelabuhan harus bertanggung jawab atas keselamatan. Dengan posisi hukum yang ada, Kopanbapel idealnya menerapkan prinsip kehati-hatian yang tinggi. Penerapan prosedur keselamatan berarti koperasi sebenarnya mengambil resiko hukum besar. Jika terjadi kecelakaan serius, koperasi bisa dipidanakan (seperti diatur Pasal 310 Undang-undang LLAJ tentang kelalaian menyebabkan kecelakaan) atau digugat ganti rugi. Apalagi koperasi juga terikat asas pacta sunt servanda (Pasal 1338 KUHPerdara), sehingga setiap perjanjian angkutan yang dibuat berlaku seperti undang-undang bagi koperasi dan pengirim barang. Kegagalan menerapkan ketentuan kontrak, misalnya kapasitas muatan juga merupakan pelanggaran kewajiban kontraktual dan itikad baik. Dengan demikian, secara kritis dapat dikatakan Kopanbapel telah mengabaikan tanggung jawab hukumnya. Tindakan memfasilitasi angkutan melebihi muatan, tanpa tindakan pencegahan, bukan hanya melanggar ketentuan eksplisit Undang-Undang, tetapi juga bertentangan dengan prinsip dasar perlindungan konsumen dan keselamatan publik.

Berdasarkan hasil penelitian bahwasanya mengenai ganti rugi itu belum ada dilakukan oleh Pihak koperasi dikarenakan permasalahan tersebut hingga saat ini belum sampai pada tahap perkara hukum pengadilan, dan masih mengupayakan penyelesaian permasalahan ini secara *non litigasi*, sehingga pihak perusahaan tidak dapat melakukan klaim terhadap kerugian yang terjadi karena masih belum mencapai persetujuan kedua belah pihak.

Pada hakikatnya setiap perusahaan angkutan menginginkan terlaksananya pengangkutan yang aman dan selamat sesuai dengan visi dan misi dari perusahaan angkutan darat. Untuk itu perusahaan angkutan akan selalu melakukan segala upaya agar terlaksananya pengangkutan yang aman dan selamat sampai dengan tujuan dan ini merupakan tanggung jawabnya selaku pihak penyelenggara pengangkutan itu.

2. Bentuk kecelakaan dalam Kelebihan muatan pengangkut

Bentuk kecelakaan yang timbul akibat kelebihan muatan (*overload*) pada angkutan barang dapat diklasifikasikan ke dalam beberapa kategori berdasarkan mekanisme terjadinya dan dampak yang ditimbulkan. Secara teknis, kelebihan muatan menyebabkan terjadinya pembebanan berlebih pada komponen-komponen vital kendaraan, seperti sistem pengereman, suspensi, ban, dan rangka kendaraan. Berdasarkan hasil penelitian lapangan dan wawancara dengan pihak terkait, setidaknya terdapat tiga bentuk kecelakaan yang paling sering terjadi akibat overload, yaitu: kehilangan kendali (*loss of control*), kerusakan struktural kendaraan, dan kecelakaan akibat kegagalan sistem pengereman.

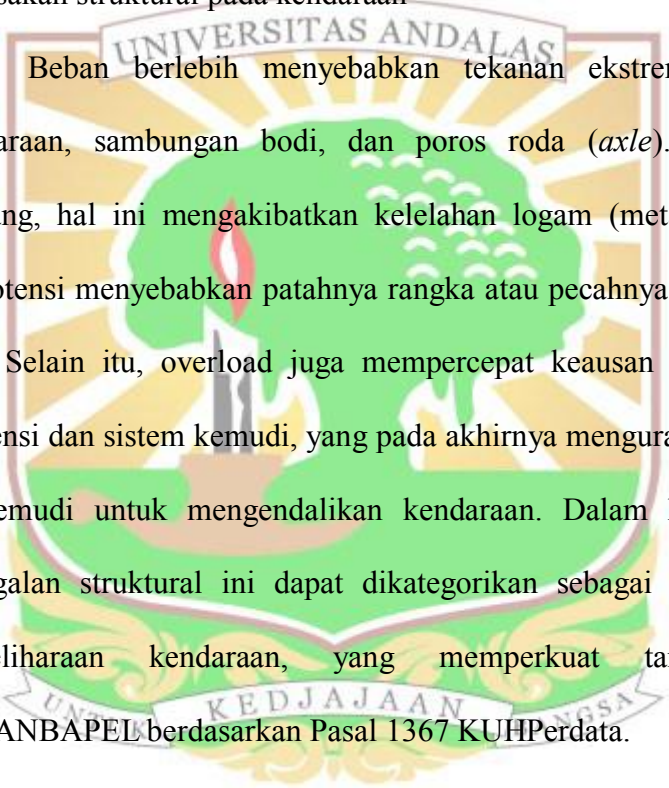
a. kehilangan kendali (*loss of control*)

merupakan bentuk kecelakaan yang paling kritis dan sering berakibat fatal. Muatan yang berlebihan menyebabkan titik gravitasi kendaraan menjadi lebih tinggi, sehingga stabilitas kendaraan berkurang secara signifikan, terutama saat menikung atau menghindari halangan mendadak. Dalam kondisi tersebut, kendaraan sangat rentan terhadap oleng (*rollover*) atau tergelincir (*skidding*). Teori fisika terkait pusat massa dan stabilitas kendaraan menjelaskan bahwa semakin tinggi dan tidak meratanya distribusi muatan, semakin besar kemungkinan kendaraan kehilangan keseimbangan. Pelabuhan Teluk Bayur, beberapa kasus truk terguling saat menikung di jalan menuju pintu keluar pelabuhan didominasi oleh kendaraan dengan muatan melebihi kapasitas.

Adapun contoh kasus dari kehilangan kendali dialami oleh Kopanbapel Pada hari Rabu tanggal 6 Mei 2024 sekitar pukul 10.30 WIB, telah terjadi kecelakaan Jalan priok, tepatnya di Keluran Teluk Bayur, Kota Padang. Kecelakaan ini melibatkan sebuah truk tronton kehilangan kendali milik Koperasi. truk tronton yang melaju dari arah pelabuhan ketempat yang Gudang pengantaran pupuk berusaha mendahului truk lain yang berada di depannya ketika melewati jalan tikungan di lokasi kejadian. Namun, truk tersebut diduga kehilangan kendali, akibat muatan barang yang berlebihan dan tumpukan barang yang diangkut armada juga tidak diikat terlalu erat, kemudian faktor kendaraan yang membawa barang tersebut mengalami *overload* dan terjadi tekanan kepada kendaraan, sehingga menyenggol truk tersebut. Akibat benturan tersebut, barang yang berada di atas truk tersebut jatuh dan mengenai warga yang berada di pinggir jalan.

Dampak dari kecelakaan mengakibatkan 2 orang korban luka cukup berat di bagian kaki dan kepala di tempat kejadian. penyelesaian dari perkara diatas yaitu dilakukan melalui secara kekeluargaan, pihak korban meminta ganti kerugian materil berupa ganti uang biaya pengobatan, dan biaya pemulihan. Korban meminta ganti kerugian 5 juta, dan pihak koperasi pengangkutan telah membayarkan kerugian materil yang dialami oleh korban.

b. Kerusakan struktural pada kendaraan



Beban berlebih menyebabkan tekanan ekstrem pada rangka kendaraan, sambungan bodi, dan poros roda (*axle*). Dalam jangka panjang, hal ini mengakibatkan kelelahan logam (*metal fatigue*) yang berpotensi menyebabkan patahnya rangka atau pecahnya ban secara tiba-tiba. Selain itu, *overload* juga mempercepat keausan pada komponen suspensi dan sistem kemudi, yang pada akhirnya mengurangi kemampuan pengemudi untuk mengendalikan kendaraan. Dalam konteks hukum, kegagalan struktural ini dapat dikategorikan sebagai kelalaian dalam pemeliharaan kendaraan, yang memperkuat tanggung jawab KOPANBAPEL berdasarkan Pasal 1367 KUHPerdata.

c. Kegagalan sistem pengereman (*brake failure*)

Merupakan bentuk kecelakaan yang paling sering dilaporkan di area dengan topografi menurun, seperti jalan menurun dari Pelabuhan Teluk Bayur ke area industri. Beban berlebih menyebabkan sistem pengereman harus bekerja ekstra keras untuk memperlambat laju kendaraan, sehingga mengakibatkan *overheating* pada kampas rem dan menurunnya efektivitas pengereman (*brake fade*). Dalam kondisi kritis,

rem dapat mengalami gagal total sehingga pengemudi kehilangan kendali atas kendaraan. Teori kinetika kendaraan menjelaskan bahwa energi kinetik yang harus diserap oleh sistem pengereman berbanding lurus dengan massa kendaraan. Dengan demikian, semakin berat muatan, semakin besar risiko kegagalan pengereman.

Adapun contoh kasus dari kegagalan sistem pengereman dialami oleh Kopanbapel dengan pihak pengirim barang, yaitu : Pada Kamis sore, 31 Agustus 2023, sebuah truk pengangkut pupuk yang datang dari arah Gudang penyimpanan menuju pelabuhan mengalami kecelakaan fatal di kawasan Gaung, Kecamatan Lubuk Begalung, Padang, Sumatera Barat akibat diduga rem blong saat melewati turunan PT. APICAL. Secara aturan yang ada bahwasanya muatan yang boleh diangkut itu oleh para armada, untuk truk engkel 18-20 ton dan tronton 26 ton, pada kenyataan para armada masih banyak melebihi muatannya untuk mendapatkan kompensasi, sehingga terjadi kecelakaan, salah satunya yang ada dalam kasus ini. Dalam kecelakaan ini terjadi overload yang mana disaat penurunan rem mengalami *overheat*, sehingga daya cengkram rem tidak maksimal dan mengakibatkan rem mengalami kesalahan atau biasa dikenal dengan rem blong. Kecelakaan ini mengakibatkan mobil menabrak trotoar dan barang yang diangkut terjatuh kegenangan air, barang yang basah tidak bisa digunakan kembali atau rusak. hal ini diketahui oleh pihak pengirim barang, dan pengirim meminta tanggung jawab. Para pihak menyelesaikan perkara tersebut dengan non litigasi yaitu dengan cara mediasi, hasil mediasi tersebut pihak pengirim meminta

ganti rugi dan pihak kopanbapel mengganti kerugian berupa uang dengan sejumlah uang yang sesuai dengan barang yang rusak.

Selain tiga bentuk utama di atas, kelebihan muatan juga dapat menyebabkan kecelakaan tidak langsung, seperti kerusakan jalan dan jembatan yang berujung pada kecelakaan bagi pengguna jalan lainnya. Beban berlebih menyebabkan deformasi pada permukaan jalan, mempercepat kerusakan aspal, dan bahkan dapat merusak struktur jembatan. Kerusakan infrastruktur ini tidak hanya menimbulkan kerugian materiil bagi pemerintah, tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan bagi kendaraan lain yang melintas di jalur yang sama. Dalam perspektif hukum, kerusakan infrastruktur dapat digugat sebagai bentuk tanggung jawab mutlak (*strict liability*) terhadap pengangkut.⁵⁹

Dari perspektif keselamatan kerja, muatan berlebih meningkatkan risiko kecelakaan selama proses pemuatan dan pembongkaran barang. Muatan yang tidak stabil berpotensi jatuh dan melukai pekerja di sekitar kendaraan. Selain itu, kelebihan muatan dapat mengurangi visibilitas pengemudi, karena muatan yang terlalu tinggi dapat menghalangi pandangan ke belakang atau samping. Situasi ini sering kali menjadi penyebab kecelakaan saat kendaraan berbelok atau mundur. Berdasarkan analisis data kecelakaan di sekitar Pelabuhan Teluk Bayur, pola kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh overload sering terjadi pada jam-jam operasional puncak, yaitu pagi dan sore, saat volume pengiriman barang meningkat. Lokasi kecelakaan sering ditemukan di tikungan tajam, jalan menurun, dan area pertigaan yang memerlukan manuver mendadak.

⁵⁹Amalia.Cindy Tatia, Zahry Vandawati Chymaida,2023,"Tanggung Jawab Pengangkut Atas Pengiriman Barang Akibat Overdimension Dan Overloading Dalam Kegiatan Pengangkutan Darat", Jurnal Ilmiah Batanghari Jambi,Vol.23, No.2,2023, hlm.1550.

Kondisi ini semakin diperburuk oleh faktor eksternal, seperti hujan, yang mengurangi daya cengkeram ban terhadap permukaan jalan. Dari sudut pandang hukum, setiap kecelakaan yang diakibatkan oleh kelebihan muatan dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) karena melanggar ketentuan batas muatan yang diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pelanggaran terhadap standar teknis ini dapat dianggap sebagai bukti awal (*prima facie*) dari kelalaian pengangkut, sehingga mempermudah korban dalam membuktikan unsur kesalahan dalam tuntutan ganti rugi.

Upaya pencegahan terhadap berbagai bentuk kecelakaan harus dilakukan dengan pendekatan multidimensi, yang mencakup pengawasan ketat di titik muat, pemasangan alat pendeteksi beban (load sensors), serta pelatihan berkelanjutan bagi pengemudi dan operator. Kesimpulannya, kelebihan muatan tidak hanya menimbulkan kecelakaan langsung, seperti kehilangan kendali atau kerusakan kendaraan, tetapi juga menciptakan risiko tidak langsung, seperti kerusakan infrastruktur dan kecelakaan kerja. Oleh karena itu, tanggung jawab KOPANBAPEL harus dipandang secara holistik, mencakup aspek pencegahan, penegakan hukum, dan kompensasi terhadap semua bentuk kerugian yang timbul.

Berdasarkan hal ini pihak Kopanbapel telah melanggar suatu kontrak yang di berikan dari penerima barang kepada pihak koperasi, sehingga pihak Kopanbapel harus melakukan penggantian dari barang tersebut, berdasarkan Pasal 191 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga di jelaskan Perusahaan angkutan umum atas kerugian yang disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian orang yang dipekerjakan dalam kegiatan

penyelenggaraan angkutan. Kemudian dalam Pada Pasal 1313 KUHPdata menegaskan bahwa suatu perjanjian merupakan dimana seseorang mengikatkan dirinya terhadap orang lain. Maka, dari suatu perjanjian kewajiban atau prestasi dari satu orang atau lebih kepada satu orang atau lebih lainnya, yang berhak atas prestasi tersebut. Dalam hal ini PT. Yuana Jasa Lestari berhak melakukan klaim kepada pihak dari koperasi angkutan barang pelabuhan ini berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut.

B. Upaya yang Dilakukan oleh Koperasi untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Akibat Muatan Berlebih.

Dalam dunia pengangkutan barang, khususnya di kawasan pelabuhan yang memiliki intensitas tinggi seperti Pelabuhan Teluk Bayur, risiko kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu persoalan yang seringkali terjadi. Salah satu penyebab yang umum ditemukan dalam berbagai kecelakaan tersebut adalah adanya kelebihan muatan pada kendaraan angkutan. Kendaraan yang mengangkut barang melebihi batas kapasitas teknisnya tidak hanya menyalahi ketentuan perundang-undangan, tetapi juga membahayakan keselamatan sopir, pengguna jalan lainnya, serta infrastruktur jalan itu sendiri. Beberapa kejadian di lapangan menunjukkan bahwa kendaraan yang berada di bawah naungan Koperasi Angkutan Barang Pelabuhan Teluk Bayur (Kopanbapel) turut mengalami kecelakaan karena faktor over muatan, yang menjadi pemicu utama kerusakan teknis pada kendaraan maupun terganggunya kestabilan saat berkendara.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan tanggal 30 Juni 2025 dengan Bapak Muslim selaku sekretaris dari Koperasi Angkutan Barang

Pelabuhan (KOPANBAPEL) beliau mengatakan pihak koperasi terus melakukan pengawasan terhadap anggotanya yang mana disaat muatan armada tersebut berlebihan pihak koperasi memberikan teguran kepada anggotanya agar tidak membawa barang yang berlebih karena bisa memicu kecelakaan nantinya dan memberikan himbauan secara langsung agar mematuhi aturan-aturan yang ada.⁶⁰

Dalam pelaksanaan pengawasan di Pelabuhan Teluk Bayur, pihak koperasi menyampaikan ada beberapa pengawas yang ditunjuk atau bisa disebut koordinator lapangan yang mana fungsi dari pengawas ini untuk mengawasi setiap barang yang diangkut oleh para armada-armada yang akan mengantarkan barang dari Pelabuhan ke tempat tujuan nantinya, juga koperasi harus melakukan pengawasan terhadap kendaraan yang akan membawa barang tersebut juga memperhatikan setiap kondisi dari armada tersebut. Pada kenyataannya para pengawas tidak melakukan pengawasannya dengan baik, fakta yang ditemukan dilapangan oleh penulis banyaknya para armada yang masih melakukan suatu perbuatan yang tidak sesuai dengan apa yang sudah ditetapkan, misalnya muatan yang berlebih, kendaraan yang tidak layak. Hal ini sangat mempengaruhi dari pengangkutan, dikarenakan para pengawas harus melakukan pengecekan terhadap armadanya dengan layak sebelum beroperasi dan ini menjadi tanggung jawab dari koperasi tersebut.

Sebagai koperasi yang bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengawasan kendaraan angkut di wilayah pelabuhan, Kopanbapel menyadari betul pentingnya pencegahan terhadap risiko-risiko tersebut. Oleh karena itu, koperasi telah mengambil sejumlah langkah konkret untuk meminimalisir kemungkinan terjadinya kecelakaan. Penetapan batas maksimal muatan ini

⁶⁰ Hasil wawancara penulis tanggal 30 Juni 2025 dengan Pak Muslim, Sekretaris Koperasi.

didasarkan pada kapasitas teknis kendaraan yang tercantum dalam surat-surat kendaraan serta ketentuan hukum yang berlaku, seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kopanbapel juga menerapkan sistem pengawasan rutin terhadap kondisi armada yang beroperasi di bawah koordinasinya. Kopanbapel akan melakukan pengecekan kendaraan dilakukan secara berkala dengan melibatkan tenaga teknis atau mekanik yang berkompeten. Pemeriksaan ini meliputi sistem pengereman, lampu kendaraan, ban, hingga sistem kemudi yang harus dipastikan dalam keadaan baik sebelum kendaraan diperbolehkan mengangkut barang. Hal ini bertujuan untuk menjamin bahwa setiap armada yang turun ke jalan berada dalam kondisi laik jalan dan tidak membahayakan keselamatan umum.

Tidak hanya fokus pada kondisi kendaraan, Kopanbapel juga memberikan perhatian besar terhadap kondisi fisik dan mental pengemudi. Koperasi secara berkala menyelenggarakan pemeriksaan kesehatan kepada para sopir untuk memastikan bahwa mereka dalam keadaan bugar dan mampu menjalankan kendaraan dengan baik. Selain itu, sosialisasi dimana dalam hal memberikan saran dan masukan kepada pengangkut terkait peraturan lalu lintas juga rutin dilakukan agar para pengemudi memahami pentingnya menjaga keselamatan kerja serta tanggung jawab hukum atas pelanggaran yang mereka lakukan selama mengemudi. Pelaksanaan Sosialisasi yang diselenggarakan oleh Kopanbapel Teluk bayur dilaksanakan pada hari Senin, tanggal 24 Maret 2025 bertempat di Aula Kantor Kopanbapel, Teluk Bayur, Kota Padang. Dalam hal ini sosialisasi dilakukan satu kali dalam setahun di kantor koperasi disaat pembagian tunjangan hari raya.

Kopanbapel juga berupaya membentuk budaya keselamatan dan kepatuhan di lingkungan kerja koperasi. Dalam hal ini, setiap anggota koperasi diberikan pemahaman mengenai pentingnya mematuhi standar operasional prosedur (SOP) yang telah ditetapkan, termasuk dalam hal pembagian muatan, pengaturan jadwal pengiriman, serta tata cara pelaporan jika ditemukan indikasi adanya pelanggaran. Bahkan, koperasi juga menyediakan kanal pelaporan internal yang dapat digunakan oleh anggota untuk melaporkan kondisi armada atau pelanggaran prosedur secara anonim, demi menjaga integritas dan keselamatan operasional.

Sebagai bentuk pencegahan yang bersifat hukum, koperasi juga mengatur sanksi administratif bagi anggota atau sopir yang terbukti melanggar aturan muatan atau mengoperasikan kendaraan dalam kondisi tidak layak jalan. Sanksi ini dapat berupa teguran tertulis, pembekuan sementara hak operasional, hingga pemutusan kerja sama dengan koperasi apabila pelanggaran dinilai membahayakan keselamatan publik. Pengaturan sanksi ini juga dimuat dalam Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga koperasi sebagai bentuk pengikat internal yang mengatur hak dan kewajiban seluruh anggota.

Upaya lain yang dilakukan KOPANBAPEL adalah menjalin kerja sama dengan instansi pemerintah, seperti Dinas Perhubungan dan Kepolisian Lalu Lintas, untuk melakukan pengawasan gabungan di lapangan. Melalui sinergi ini, koperasi tidak hanya bertumpu pada pengawasan internal, tetapi juga mendapatkan dukungan dalam bentuk pembinaan dan penegakan hukum yang lebih luas. Kerja sama tersebut menciptakan sinergi yang dapat memperkuat posisi koperasi dalam mengatur dan mengawasi anggotanya sesuai ketentuan hukum yang berlaku.

Meskipun berbagai upaya pencegahan telah dilakukan oleh Kopanbapel dengan serius dan berkesinambungan, namun dalam praktiknya risiko kecelakaan tetap merupakan hal yang umum terjadi di dunia pengangkutan. Faktor-faktor eksternal seperti cuaca buruk, kondisi jalan yang tidak mendukung, maupun kelalaian individu di luar pengawasan koperasi masih menjadi tantangan tersendiri. Namun demikian, Kopanbapel tetap berkomitmen untuk terus meningkatkan sistem pengawasan dan kualitas pelayanannya, serta menyesuaikan SOP sesuai dengan dinamika di lapangan, guna meminimalisir risiko yang dapat terjadi dalam setiap kegiatan pengangkutan. Komitmen ini menunjukkan bahwa koperasi bukan hanya bertujuan untuk memenuhi aspek ekonomi, tetapi juga memiliki tanggung jawab sosial dan hukum dalam menjamin keselamatan seluruh pihak yang terlibat.

Upaya pencegahan yang dilakukan oleh KOPANBAPEL masih dianggap tidak optimal dan cenderung bersifat reaktif, bukan preventif. Teori tanggung jawab berdasarkan kelalaian (*fault liability*) yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata menyatakan bahwa suatu entitas dapat dimintai tanggung jawab hukum jika terdapat unsur kesalahan, baik kelalaian maupun kesengajaan, yang mengakibatkan kerugian. Dalam hal ini, kelalaian KOPANBAPEL terletak pada tidak diterapkannya sistem pengawasan yang memadai dan prosedur operasional standar (SOS) yang ketat dalam pemuatan barang. Meskipun sosialisasi dan imbauan telah dilakukan, tanpa adanya mekanisme penegakan yang tegas, upaya tersebut hanya bersifat simbolis dan tidak efektif dalam mencegah pelanggaran muatan.

Selain itu, penerapan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) yang tercantum dalam Pasal 1367 KUHPerdata juga relevan dalam konteks

pengangkutan barang berisiko tinggi. Prinsip ini tidak memerlukan pembuktian unsur kesalahan, melainkan cukup dengan adanya hubungan sebab-akibat antara aktivitas pengangkutan dan kerugian yang timbul. Dengan demikian, KOPANBAPEL sebagai entitas hukum penyelenggara jasa pengangkutan seharusnya bertanggung jawab penuh atas segala kerugian yang terjadi akibat kelebihan muatan, tanpa mempertimbangkan adanya unsur kelalaian. Teori agensi juga relevan untuk dianalisis dalam konteks ini, di mana setiap sopir atau anggota koperasi yang melakukan pengangkutan atas nama KOPANBAPEL berfungsi sebagai agen.

Tindakan agen tersebut dalam menjalankan tugasnya menjadi tanggung jawab principal, yaitu KOPANBAPEL. Hal ini sejalan dengan Pasal 191 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menegaskan tanggung jawab perusahaan angkutan atas tindakan orang yang dipekerjakannya. Dari perspektif hukum konsumen, PT. Yuana Jasa Lestari sebagai pengguna jasa berhak atas perlindungan dari jasa yang diterimanya. UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen mengharuskan pelaku usaha untuk memberikan jasa sesuai dengan standar dan keamanan yang ditetapkan.

Kegagalan KOPANBAPEL dalam memenuhi standar tersebut dapat dianggap sebagai pelanggaran hak konsumen dan termasuk dalam kategori perbuatan melawan hukum. Analisis lebih mendalam menunjukkan bahwa lemahnya pengawasan internal KOPANBAPEL disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kurangnya sumber daya manusia yang kompeten di bidang pengawasan teknis, tidak adanya alat timbang yang memadai di lokasi pemuatan, dan minimnya insentif bagi pengurus untuk melakukan pengawasan yang ketat. Selain itu, budaya patuh hukum di kalangan anggota koperasi masih rendah,

terlihat dari banyaknya pelanggaran muatan yang dilakukan secara sengaja demi mengejar keuntungan jangka pendek.

Dalam konteks hukum korporasi, KOPANBAPEL sebagai entitas hukum seharusnya memiliki program kepatuhan (*compliance program*) yang jelas untuk memastikan semua aktivitasnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Ketidadaan program kepatuhan tersebut mencerminkan kelemahan struktural dalam tata kelola koperasi, yang dapat menimbulkan kerugian bagi pihak ketiga dan merusak reputasi koperasi itu sendiri.

Prinsip kehati-hatian (*precautionary principle*) dalam hukum lingkungan dan keselamatan publik juga perlu diterapkan oleh KOPANBAPEL. Prinsip ini menekankan kewajiban untuk mengambil langkah-langkah pencegahan meskipun risiko belum pasti. Oleh karena itu, KOPANBAPEL seharusnya tidak hanya mengandalkan pengawasan rutin, tetapi juga menerapkan teknologi seperti sensor beban (*load sensors*) atau pemantauan GPS untuk mengawasi muatan dan kondisi kendaraan secara real-time. Dari segi ekonomi, kerugian akibat kecelakaan muatan berlebih tidak hanya bersifat materiil, tetapi juga mencakup biaya sosial, seperti kerusakan infrastruktur jalan, gangguan lalu lintas, dan potensi hilangnya nyawa.

Dengan demikian, tanggung jawab KOPANBAPEL tidak hanya terbatas pada ganti rugi kepada PT. Yuana Jasa Lestari, tetapi juga mencakup tanggung jawab sosial terhadap masyarakat. Berdasarkan analisis di atas, dapat disimpulkan bahwa meskipun KOPANBAPEL telah melakukan beberapa upaya pencegahan, upaya tersebut belum cukup untuk mengurangi risiko kecelakaan akibat kelebihan muatan. Diperlukan pendekatan yang lebih sistematis, integratif, dan berkelanjutan yang mencakup aspek regulasi, pengawasan,

teknologi, dan budaya keselamatan untuk menekan angka kecelakaan yang disebabkan oleh muatan berlebih. Oleh karena itu, rekomendasi yang dapat diberikan adalah KOPANBAPEL perlu segera menyusun dan menerapkan SOP yang jelas terkait pengawasan muatan, melengkapi sarana pendukung seperti alat timbang digital, meningkatkan kapasitas pengurus dan anggota melalui pelatihan keselamatan berkala, serta membangun kemitraan dengan pihak berwenang seperti Dinas Perhubungan dan Kepolisian untuk melakukan pengawasan bersama. Dengan pelaksanaan upaya tersebut secara maksimal, diharapkan risiko di masa depan dapat diminimalisir.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan dan penelitian yang telah diuraikan di atas, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kopanbapel sebagai pihak pengangkut memiliki tanggung jawab yaitu berupa ganti kerugian sesuai ketentuan pasal 191 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. dari beberapa kasus diatas Kopanbapel telah melakukan ganti kerugian dengan sejumlah uang. Pada kasus dengan PT Yuana Lestari Koperasi Angkutan Barang Pelabuhan (KOPANBAPEL) koperasi telah melakukan kewajiban dalam mematuhi ketentuan-ketentuan teknis dalam pengangkutan. PT.Yuana Jasa Lestari, pihak perusahaan menyampaikan bahwasanya berbanding terbalik dengan apa yang di sampaikan oleh pihak koperasi mengenai tanggung jawab yang dilakukan oleh koperasi terbut, hal ini jelas terjadi pada kenyataannya di lapangan mengenai tanggung jawab dari pada koperasi tersebut. Bahwasanya mengenai ganti rugi itu belum ada dilakukan oleh Pihak koperasi dikarenakan permasalahan tersebut hingga saat ini belum sampai pada tahap perkara hukum pengadilan, dan masih mengupayakan penyelesaian permasalahan ini secara non litigasi, sehingga pihak perusahaan tidak dapat melakukan klaim terhadap kerugian yang terjadi karena masih belum mencapai persetujuan kedua belah pihak.
2. Upaya yang dilakukan oleh koperasi untuk mencegah terjadinya kecelakaan akibat muatan berlebih yaitu Koperasi Angkutan Barang Pelabuhan (KOPANBAPEL) terus melakukan pengawasan terhadap anggotanya yang mana disaat muatan armada tersebut berlebihan pihak koperasi memberikan

teguran kepada anggotanya agar tidak membawa barang yang berlebih karena bisa memicu kecelakaan nantinya dan memberikan himbauan secara langsung agar mematuhi aturan-aturan yang ada. Kopanbapel juga menerapkan sistem pengawasan rutin terhadap kondisi armada yang beroperasi di bawah koordinasinya. Kopanbapel juga memberikan perhatian besar terhadap kondisi fisik dan mental pengemudi. Koperasi secara berkala menyelenggarakan pemeriksaan kesehatan kepada para sopir untuk memastikan bahwa mereka dalam keadaan bugar dan mampu menjalankan kendaraan dengan baik. Kopanbapel juga berupaya membentuk budaya keselamatan dan kepatuhan di lingkungan kerja koperasi.

B. Saran

1. Koperasi KOPANBAPEL perlu melakukan pembenahan struktural dan operasional dengan menyusun dan memberlakukan *Standard Operating Procedure* (SOP) tentang batas maksimal muatan kendaraan, serta melaksanakan pengawasan ketat terhadap praktik pemuatan setiap kendaraan angkutan barang. Pengurus koperasi wajib menjalankan fungsi pengawasan yang lebih aktif agar dapat mencegah terjadinya pelanggaran hukum dan kecelakaan di masa mendatang.
2. Pemerintah daerah, khususnya Dinas Perhubungan Kota Padang, perlu memperkuat koordinasi dengan koperasi angkutan barang di pelabuhan, termasuk KOPANBAPEL, melalui pelatihan berkala mengenai keselamatan transportasi, serta pengawasan berkala terhadap praktik muatan berlebih. Pendekatan kolaboratif antara pemerintah dan koperasi menjadi kunci dalam mewujudkan sistem transportasi barang yang tertib, aman, dan sesuai hukum.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Abdulkabir Muhammad, Hukum Perusahaan Indonesia, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 2010.
- Abdulkadir Muhammad, 1990, Pokok-Pokok Hukum Pertanggung, PT Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Abdulkadir Muhammad, 1994, Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, Citra Aditya Bhakti, Bandung.
- Ade Saptomo, 2007, Pokok-Pokok Metode Penelitian Hukum, Unesa University Press, Surabaya.
- Andi Hamzah, Kamus Hukum, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2005.
- Asikin, Zainal . “Hukum Dagang” .Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012.
- Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, 2001, Metedologi Penelitian, Bumi Aksara, Jakarta.
- Departemen Pendidikan Nasional, 2005, Kamus Besar Ikhtisar Indonesia Edisi Ketiga. Balai Pustaka, Jakarta.
- Kartini Muljadi & Gunawan Widjaja, 2010, Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian, Cet 5 Raja Grafindo Persada, Jakarta,
- Kartini Muljadi & Gunawan Widjaja, 2010, Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian, Cet 5 Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Koentjaraningrat, 1974, Pengantar Antropologi, Aksara Baru, Jakarta
- Komariah, 2002, *Hukum Perdata*. Universitas Muhammadiyah Malang, Malang.
- Krisnadi Nasution, Penerapan Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Penumpang Bus Umum, Mmbar Hukum, Surabaya, 2014.

- Lestari Ningram, 2004, Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Lukman Santoso Az, 2019, Aspek Hukum Perjanjian: Kajian Komprehensif Teori Dan Perkembangannya, Cet. 1, Penebar Pustaka, Yogyakarta.
- Mariam Darus Badruzaman, 2015, Hukum Perikatan Dalam Kuh Perdata Buku Ketiga, Cet 1, Citra Daitya Bakti, Bandung.
- Pandji Anoraga dan Ninik Widiyanti, Dinamika Koperasi, 2007, PT Asdi Mahasatya, Jakarta.
- Peter Mahmud Marzuki, 2011, Penelitian Hukum, Kencana, Jakarta.
- Purnawati, P., Wulandari, W., Bustomi, A. M., & Ribawati, E. 2024. Sistem Koperasi di Indonesia . Sindoro: Cendikia Pendidikan, 5(4).
- Purwahid Patrik, 1994, Dasar-dasar Hukum Perikatan, Mandar Maju, Bandung.
- Purwosutjipto, HMN. 2003, Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan, Jakarta, Penerbit Djambatan.
- R. Soekardono, 1981, Hukum Dagang Indonesia, Rajawali, Jilid II, Jakarta.
- R. Subekti, 2014, Aneka Perjanjian, cet 11, Citra Aditya Bakti, Jakarta.
- R.T Sutantya Rahardja Hadhikusuma, 2005, Hukum Koperasi Indonesia, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Ramadhan, A., Alfiansyah, F., & Utama, R. E. 2023, Kembalinya Jati Diri Dalam Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi. Musytari: Neraca Manajemen, Akuntansi, dan Ekonomi.
- Ramadhan, A., Alfiansyah, F., & Utama, R. E. 2023. Kembalinya Jati Diri Dalam Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi. Musytari: Neraca Manajemen, Akuntansi, dan Ekonomi, 2(9).

Revrisond Baswir, 2010, Koperasi Indonesia, Fakultas Ekonomi Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.

Rosa Agustina, 2003, *Perbuatan Melawan Hukum*, Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 2003.

Rustian Kamaluddin, 2003, Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Soegijatna Tjakranegara, Hukum pengangkutan barang dan penumpang, PT rineka cipta, Jakarta 1995.

Suharnoko, 2004, Hukum Perjanjian, Prenada Media, Jakarta.

Suharsimi Arikunto, 2012, Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Pokok, Rineka Cipta, Jakarta.

Titik Triwulan dan Shinta Febrian, Perlindungan Hukum Bagi Pasien, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010.

U. Purwanto, 1989, Petunjuk Praktis Tentang Cara Mendirikan Dan Mengelola Koperasi Di Indonesia, Aneka Ilmu, Semarang.

Perundang-Undangan:

Undang-Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHDagang)

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Jurnal:

Gumanti, Retna, 2012, Syarat Sahnya Perjanjian (Ditinjau Dari Kuhperdata), Jurnal Pelangi Ilmu, Vol 05, No 01, 2012.



Supit, donal, 2013, TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM PENGANGKUTANKARGO UDARA DOMESTIK, journal on Jurnal Hukum Unsrat, Vol. 1, No. 3, 2013.

Amalia.Cindy Tatia, Zahry Vandawati Chymaida,2023,"Tanggung Jawab Pengangkut Atas Pengiriman Barang Akibat Overdimension Dan Overloading Dalam Kegiatan Pengangkutan Darat", Jurnal Ilmiah Batanghari Jambi,Vol.23, No.2,2023.

Karya Ilmiah:

Maslihah, Baiq Sholihatun, 2019, "Tanggung Jawab Jasa Angkutan Darat Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pengiriman Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009", Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Mataram.

Website:

Wibowo, Rizky Adi, 2020, Arti Sebuah Rasa Tanggung Jawab, <https://www.kompasiana.com/rizkyadiwibowo/55300264ea8345e068b4ae/arti-sebuah-rasa-tanggung-jawab>, Diakses pada 28 Oktober 2024.

