**Tanggung Jawab Pelaku Usaha Terhadap Kelebihan Berat Angkut Pada
Angkutan Semen Padang PT. Dunia Usaha Kota Dumai**

Oleh: Robby Derma

Pembimbing I: Dr. Hayatul Ismi, SH., M.H

Pembimbing II: Riska Fitriani, SH., M.H

Alamat: Jalan Garuda Sakti KM. 2 Gg. Nusa Indah No. 59

Email: robbyderma@gmail.com

ABSTRACT

Law Number 22 Year 2009 on Traffic and Road Transport (LLAJ), is the legal basis that it is not allowed to withdraw levies of overload. So there needs to be the responsibility of business actors to the excess weight of transport on cement transport Padang PT. Business World Dumai City, which became one of the problems that have a major impact on the smooth flow of traffic. Therefore, the purpose of writing this thesis, namely: First, how the implementation of the responsibility of business actors on the transport of goods that are overloaded hauling, Secondly, What is the legal consequences for the transporting business that transports more than the weight of transport, Third, how the efforts of the government in to curb business actors who exceed the weight of freight.

This type of research can be classified in the type of sociological legal research that is the study of the effectiveness of the current law. In this case the authors do research on the implementation in the transportation of goods by land. This research was conducted in Dumai City. Populations and samples are Business actors who use cargo trucks as a means of land transportation, Trucking entrepreneurs use cargo trucks in Dumai City as freight services, and drivers as truckers carrying truckloads that exceed the capacity of cargo.

The conclusion that can be obtained from the results of the research is Firstly, the implementation of the responsibility of the business actors on the transportation of goods that are overweight of transport has not been suitable as a whole. Secondly, the legal consequences for the transporting business that transports more than the weight of the transporter should be imposed administrative sanctions and sanctions but the legal consequences have not been implemented properly. Third, the efforts of the government to curb business actors that exceed the weight of freight, namely: loading the responsibility of controlling the load of goods, the Government conducts studies on the load for the transport and Improvement of surveillance on land transportation.

Keywords: Responsibility of Business Actor-Heavy Excess Heavy-Transport Dumai City

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Jasa angkutan truk merupakan bagian yang tak terpisahkan dari perekonomian. Kondisi geografis Negara yang meliputi daratan pulau, maupun kepulauan, menuntut roda transportasi yang handal serta ekonomis. Jasa angkutan truk lah yang merupakan bagian dari jasa angkutan (transportasi) secara luas yang didefinisikan sebagai kesatuan yang terdiri dari elemen-elemen prasarana fisik, sarana angkutan, dan sistem operasi yang mendukung kelancaran perpindahan barang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan¹.

Barang yang diangkut adalah barang dagangan atau barang keperluan pembangunan, seperti batu, pasir, bata, semen, dan sebagainya. Perusahaan dagang atau pemilik barang yang bersangkutan tinggal pesan saja kepada perusahaan pengangkutan pemilik truk supaya mengangkut barangnya dan tempat pemuatan ke tempat tujuan yang ditentukan.²

Penyelenggaraan pengangkutan banyak sekali pelanggaran pengangkutan seperti melebihi kapasitas muatan. Karena itu pemerintah Kota Dumai melalui Dinas Perhubungan memberlakukan pengawasan terhadap kegiatan pengangkutan tersebut. Dan untuk mengetahui bahwa pengangkutan tersebut kelebihan muatan maka bisa di lihat dari surat pengangkutan barang.

Gambar I.1

NO. D/O	JUMLAH	SATUAN	TOL D/O	SEMEN	KANTONG
074436230	360	ZAK	31.05.2017	SEMEN PCC ZAK 50KG	ALTO PASTER KRAFT 2PLY PCC 50KG HITAM
TOTAL 360					

Didalam surat izin pengangkutan ini penulis dapat mengetahui tentang isi muatan, jenis

muatan, bentuk muatan serta jumlah berat angkutan tersebut. Mengenai gambar ini penulis mengangkat tentang muatan semen padang dalam bentuk zak (kantong) semen yang di bawa menggunakan truk engkel. Dimana truk pengangkutan semen padang tersebut menggunakan truk engkel yang kelas muatan nya JBI Kelas III, memuat barang dengan jumlah 360 zak semen dengan Nomor D/O: 0774362570 dengan angkutan Semen Pcc Zak 50 Kg, dengan menggunakan kantong Ktg Pasted Kraft 2ply Pcc 50kg Hitam. Dari data ini dapat di jumlahkan berat nya angkutan semen tersebut yaitu, 360 zak x 50 kg = 18.000 kg atau sama dengan 18 Ton, sedangkan dari menurut data angkutan kelas jalan JBI kelas III hanya di perbolehkan 12 Ton.

Dari data di atas dapat dilihat bahwa mobil angkutan tersebut sudah melebihi kapasitas muatan yang telah di atur oleh Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Adapun dalam hal ini dikuat kan juga ada nya pengujian kendaraan bermotor disebut juga uji kir adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, truk dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.³ Bahwa jalan mempunyai peranan penting terutama menyangkut perkembangan antar daerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan dalam bidang ekonomi, sosial budaya dan pemerataan keamanan dan dalam rangka keselamatan orang dan barang, oleh karena itu perlu dijaga dan dipelihara agar tetap berfungsi sebagaimana mestinya dengan melakukan penertiban pemanfaatan jalan dan pengendalian muatan.⁴

Jumlah berat yang diizinkan disingkat JBI adalah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui, jumlah berat yang diizinkan semakin besar kalau jumlah sumbu kendaraan semakin banyak. Atau dapat diformulasikan: $JBI=BK+G+L$, di mana BK adalah berat kosong kendaraan; G adalah berat orang (yang diizinkan); L adalah berat muatan (yang

¹<http://binaukm.com/2011/10/peranan-jasa-angkutan-trukdalam-perekonomian-indonesia/>.Diakses tanggal 12Februari 2017

²Op.Cit. hlm. 291

³https://id.wikipedia.org/wiki/Pengujian_kendaraan_bermotor. Diakses pada 14 februari 2017.

⁴Peraturan Daerah Provinsi Riau Nomor 7 Tahun 2005 Tentang Pengawasan Dan Pengendalian Muatan Lebih.

diizinkan).⁵ JBI ditetapkan oleh Pemerintah dengan pertimbangan daya dukung kelas jalan terendah yang dilalui, kekuatan ban, kekuatan rancangan sumbu sebagai upaya peningkatan umur jalan dan kendaraan serta aspek keselamatan di jalan. Sementara itu Jumlah Berat Bruto (JBB) ditetapkan oleh pabrik sesuai dengan kekuatan rancangan sumbu, sehingga konsekuensi logisnya JBI tidak melebihi JBB.

Pada tabel berikut ditunjukkan JBI untuk jalan Kelas II dengan muatan sumbu terberat 10 ton dan untuk jalan dengan muatan sumbu terberat 8 ton untuk berbagai konfigurasi sumbu kendaraan.⁶

Tabel 1.1
Hubungan antar daya angkut dengan konfigurasi sumbu truk

Konfigurasi sumbu	Jumlah sumbu	Jenis	JBI Kelas II	JBI Kelas III
1 - 1	2	Truk Engkel	12 ton	12 ton
1 - 2	2	Truk Besar	16 ton	14 ton
1 - 2.2	3	Truk Tronton	22 ton	20 ton
1.1 - 2.2	4	Truk 4 sumbu	30 ton	26 ton
1 - 2 - 2.2	4	Trailer Engkel	34 ton	28 ton
1 - 2.2 - 2.2	5	Trailer Tronton	40 ton	32 ton
1 - 2.2 - 2.2.2	6	Trailer Tronton	43 ton	40 ton

Sumber : Dinas Perhubungan Darat Tahun 2017

Truk melebihi muatan, artinya sudah melanggar Peraturan Perundang-undangan yang berlaku, kelebihan muatan ini disebabkan karena pihak pengangkut lebih mementingkan angkutan barang, apabila muatan sedikit maka upah yang diperoleh juga sedikit begitu juga sebaliknya jika muatan banyak maka upah yang diperoleh juga banyak, upah ditentukan berdasar muatan, kemudian supir juga menginginkan upah yang besar, sehingga PT. Dunia Usaha melakukan perbuatan yang melanggar peraturan perundang-

undangan tersebut, dan kelebihan muatan tersebut merupakan tanggung jawab pelaku usaha yaitu PT. Dunia Usaha Kota Dumai.

Tidak dilaksanakannya tanggungjawab oleh PT. Dunia Usaha Kota Dumai terhadap pengangkutan barang yang mengalami kelebihan berat angkut baik setiap kerusakan yang terjadi yang ditimbulkan dari kelebihan muatan angkut tersebut, kecelakaan maupun kerusakan fasilitas umum. Dengan alasan utama yaitu biaya angkut akan kecil jika barang angkut sedikit. Permasalahan ini menyebabkan kerugian berbagai pihak, yaitu:

1. Bagi masyarakat, yaitu sering terjadi kecelakaan baik kecelakaan ringan maupun kecelakaan berat hingga kematian, selain itu masyarakat juga mengalami kerugian materi akibat kecelakaan tersebut, seperti biaya untuk berobat maupun biaya untuk memperbaiki kendaraan yang rusak.
2. Bagi supir, supir diminta bertanggungjawab untuk mengganti kerugian dalam kecelakaan yang terjadi.
3. Bagi pelaku usaha, kerugian yang dialami pelaku usaha yaitu rusaknya mobil angkutan yang digunakan, seperti patah as mobil dan rem tidak berfungsi sehingga truk jarang beroperasi, karena keterlambatan pengantaran barang dan kecepatan laju mereka rendah dan sering menyebabkan kecelakaan lalu lintas.
4. Rusaknya fasilitas umum khususnya jalan, menyebabkan rusaknya fasilitas umum sehingga pemerintah harus mengeluarkan dana untuk perbaikan kerusakan tersebut.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, timbul keinginan penulis untuk membahas dalam suatu karya ilmiah berbentuk skripsi dengan judul: **“Tanggung Jawab Pelaku Usaha Terhadap Kelebihan Berat Angkut Pada Angkutan Semen Padang PT. Dunia Usaha Kota Dumai”**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah pelaksanaan tanggung jawab pelaku usaha terhadap pengangkutan barang yang mengalami kelebihan berat angkut?
2. Apakah akibat hukum bagi pelaku usaha pengangkutan yang melakukan pengangkutan melebihi berat angkut?

⁵https://id.wikipedia.org/wiki/Jumlah_Berat_yang_diizinkan. Diakses pada 14 februari 2017.

⁶*Ibid.* Diakses Pada 14 februari 2017

3. Bagaimana upaya dari pemerintah dalam menertibkan pelaku usaha yang melebihi berat angkut muatan?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui tanggung jawab pelaku usaha terhadap pengangkutan barang yang mengalami kelebihan berat angkut.
- b. Untuk mengetahui akibat hukum bagi pelaku usaha pengangkutan yang melakukan pengangkutan yang melebihi berat angkut

1. Kegunaan Penelitian

1. Segi Teoretis

a. Bagi penulis

Hasil penelitian ini sebagai bahan dan wawasan bagi penulis serta sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana (S1) program kekhususan Hukum Perdata Bisnis di Fakultas Hukum, Universitas Riau.

b. Bagi Akademis

Memberikan sumbangan pemikiran bagi pengembangan ilmu hukum umumnya, khususnya Hukum Perdata Bisnis. Di Fakultas Hukum, Universitas Riau. Penelitian ini dapat dijadikan referensi dan perbandingan penelitian-penelitian yang berkaitan dengan penelitian penulis yang berjudul "Tanggung Jawab Pelaku Usaha Terhadap Kelebihan Berat Angkut Pada Angkutan Semen Padang PT. Dunia Usaha Kota Dumai."

2. Secara Praktis

a. Bagi Pihak Pengangkut

Hasil ini diharapkan memberikan informasi bagaimana pelaksanaan tanggung jawab dalam pengangkutan darat

b. Bagi Pihak Pengirim/penerima

Hasil ini diharapkan memberikan informasi kepada pihak pengirim / penerima bagaimana hak dan kewajiban dalam pengangkutan barang melalui darat.

c. Bagi Masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan memberikan manfaat dan masukan

kepada masyarakat dan bagi para praktisi hukum tentang pelaksanaan tanggung jawab dalam pengangkutan darat.

B. Kerangka Teori

1. Teori Tanggung Jawab

Terjadi dua istilah yang menunjukkan pada tanggung jawab dalam kamus hukum, yaitu *liability* dan *responsibility* yang merupakan istilah hukum yang menunjukkan hampir semua karakter resiko atau tanggung jawab, yang meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual dan potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang. *Responsibility* berarti hal yang dapat dipertanggung jawabkan atas suatu kewajiban, termasuk putusan, keterampilan, kemampuan, dan kecakapan, meliputi juga kewajiban tanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan.⁷

2. Teori Efektivitas Hukum

Secara etimologi kata efektivitas berasal dari kata efektif yang berarti efeknya (akibatnya, pengaruhnya, kesanya); manjur atau mujarab (tentang obat); dapat membawa hasil; berhasil guna (tentang undang-undang peraturan).⁸ Soerjono Soekanto mengemukakan bahwa suatu keadaan hukum tidak berhasil atau gagal mencapai tujuannya biasanya diatur pada pengaruh, sehingga yang mencapai tujuan disebutnya positif, sedangkan yang menjauh tujuan dikatakan negatif.⁹ Sedangkan, efektivitas hukum secara tata bahasa dapat diartikan sebagai keberhasilanguna hukum, hal ini berkenan dengan keberhasilan pelaksanaan hukum itu sendiri, sejauh mana hukum atau peraturan itu berjalan optimal dan efisien atau tempat sasaran.

⁷Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, Raja Grafindo Persada, Jakarta: 2001, hlm.365

⁸Tri Rama, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Karya Agung, Surabaya, 2001, hlm.131.

⁹Soerjono Soerkanto, *Efektifitas Hukum Dan Peran Saksi*, Remaja Karya, Bandung, 1985, hlm 7.

3. Konsep Perjanjian Pengangkutan

Menurut sistem hukum Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal persesuaian kehendak (*konsensus*).¹⁰ Dari pengertian tersebut dapat diartikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (*konsensus*) diantara para pihak. Dengan kata lain perjanjian bersifat *konsensuil*.

C. Kerangka Konseptual

1. Tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya, karena terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan dan diperkarakan dan akibat sikap pihak sendiri atau pihak lain.¹¹
2. Pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.¹²
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.¹³
4. Barang adalah setiap benda baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, dapat dihabiskan maupun tidak dapat dihabiskan, yang dapat untuk diperdagangkan, dipakai, dipergunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen.¹⁴

E. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian, maka jenis penelitian yang

¹⁰Zainal Asikin. *Hukum Dagang*, Penerbit PT.Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, hlm. 168

¹¹<http://KBBI.web.id/pelaksanaan> diakses, tanggal 29 februari 2017, pada pukul 14.04

¹²Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Pelindungan Konsumen

¹³Pasal 1 angka 1 PP Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

¹⁴Pasal 1 angka 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Pelindungan Konsumen

digunakan oleh penulis adalah penelitian hukum sosiologis yaitu penelitian terhadap efektivitas hukum yang sedang berlaku. Dalam hal ini penulis melakukan penelitian terhadap pelaksanaan dalam pengangkutan barang melalui jalur darat.

2. Lokasi penelitian

Lokasi penelitian yang di pilih adalah pelaku usaha angkutan barang dan sopir/pengemudi truk di Kota Dumai. Adapun alasan penulis menetapkan lokasi tersebut menjadi tempat penelitian penulisan karna banyaknya para pelaku usaha yang melebihi muatan truk sebagai angkutan barang.

3. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi adalah sekumpulan objek yang hendak diteliti berdasarkan lokasi penelitian yang telah ditentukan sebelumnya sehubungan dengan penelitian ini adapun yang di jadikan populasi dalam sampel ini adalah sebagai berikut:

- 1) Pelaku usaha yang menggunakan truk muatan sebagai sarana transportasi darat;
- 2) Pengusaha truk menggunakan truk muatan di Kota Dumai sebagai jasa angkutan barang;
- 3) Supir sebagai pengemudi truk yang membawa angkutan truk yang melebihi kapasitas muatan

b. Sampel

Sehubungan untuk mempermudah penulis dalam melakukan penelitian maka penulis menentukan sampel, dimana sampel merupakan bagian dari keseluruhan populasi yang akan di jadikan objek penelitian yang di anggap dapat mewakili keseluruhan populasi, dan metode yang di pakai adalah metode purposive. Dimana metode purposive yaitu menetapkan jumlah sampel yang mewakili populasi yang ada, yang kategori jumlah sampelnya itu di tentukan sendiri oleh peneliti.

Tabel I.2
Populasi Dan Sample

No	Jenis Populasi	Populasi	Sampel	Presentasi %
1	Direktur PT. Dunia Usaha	1	1	100%
2.	Jumlah Truk Angkutan Semen Padang	20	10	50%
3.	Supir Truk	20	10	50%

Sumber: Data Olahan Penulis Tahun 2017

4. Sumber Data

a. Data Primer

Adalah data yang di peroleh dari sumber pertama dan observasi langsung yang dilakukan oleh peneliti kelapangan melalui wawancara langsung dengan responden dan pengamatan (observasi). Di lapangan serta menggunakan kuisioner yang telah di siapkan sebelumnya terhadap pengemudi truk dan pelaku usaha angkutan di kota dumai.

b. Data Sekunder

1) Bahan Hukum Primer

Yaitu bahan – bahan hukum yang mengikat yang terdiri dari:

- a) Kitap Undang - Undang Hukum Perdata.
- b) Kitap Undang – Undang Hukum Dagang
- c) Undang – Undang Nomomr 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- d) Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan jalan.

2) Bahan Hukum Sekunder

a. Bahan Hukum Tersier

Merupakan bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus, ensiklopedia, indeks kumulatif dan seterusnya.²⁶

5. Teknik Pengumpulan Data

a. Observasi

Pengamatan dan pencatatn yang sistematis terhadap gejala-gejala yang diteliti.¹⁵ Dalam penelitian ini penulis melakukan pengamatan di Dumai.

b. Kuisioner

Metode pengumpulan data dengan membuat daftar-daftar pertanyaan yang memiliki kolerasi dengan permasalahan yang di teliti, yang pada umumnya dalam daftar pertanyaan itu telah di sediakan jawabann-jawaban. Maka responden hanya diberi tugas untuk memilih jawaban sesuai dengan seleranya. Meskipun demikian, tidak tertutup kemungkinan pula bahwa dalam kuisioner itu di bentuk pertanyaannya model esai, di mana hal ini responden sendirilah yang memberikan jawabannya.

c. Wawancara

Wawancara merupakan cara yang digunakan untuk memperoleh keterangan secara lisan guna mencapai tujuan tertentu.¹⁶ Metode wawancara yang penulis lakukan adalah wawancara nonstruktur dengan menanyakan secara langsung/bebas kepada responden. Wawancara juga dilakukan tanpa terikat dengan daftar-daftar pertanyaan dan sesuai dengan permasalahan yang diteliti.

d. Kajian kepustakaan

Pada tahap ini peneliti mencari landasan terinci dari masalah penelitiannya sehingga penelitian bukanlah aktifitas “*trial and error*” aktifitas ini merupakan tahapan yang amat penting bahkan dapat dikatakan, bahwa studi kepustakaan merupakan separuh dari keseluruhan aktifitas penelitian itu sendiri.¹⁷

6. Analisis data

Data yang diperoleh dari wawancara diolah dan disajikan dalam bentuk uraian-

¹⁵Husaini Usman, *Metodologi Penelitian Sosial*, Edisi Kedua, Bumi Aksara, Jakarta: 2009, hlm. 52.

¹⁶Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010, hlm. 95.

¹⁷Burhan Ashofa, *Metode Penelitian Hukum*, PT. Rineka Cipta, Jakarta: 2013, hlm. 112.

uraian logis dan sistematis yang menghubungkan fakta yang ada dengan berbagai peraturan yang berlaku yang merupakan data kualitatif.¹⁸ Kemudian penulis menarik kesimpulan dengan metode berfikir deduktif yang menarik kesimpulan dari pernyataan atau dalil umum menjadi pernyataan yang bersifat khusus.¹⁹

BAB II

TINJAUAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Gambaran Umum Kota Dumai

Kota Dumai merupakan salah satu Kota di Propinsi Riau, dengan nama ibukota yaitu Dumai. Kota Dumai berada di pesisir pantai pulau Sumatera sebelah timur. Wilayah Dumai berada pada posisi antara 101^o.23".37' - 101^o.8".13' bujur timur dan 1^o.23".23' - 1^o.24".23' lintang utara. Berdasar posisi ini, zona waktu Dumai adalah UTC+7. Dumai memiliki luas wilayah 1.727.385 Km².

B. Gambaran Umum PT. Dunia Usaha

Pada tahun 1995, Bapak Ismed Acomen dirikan sebuah perusahaan transportasi kecil di Pekanbaru, ibukota Propinsi Riau, sebuah kota yang kaya akan warisan sejarah dan budaya dan memiliki lokasi yang strategis di pulau Sumatera.

Semangat kewirausahaan Bapak Ismed Acomen antar perusahaan tersebut, yang memulai operasinya dengan satu buah truk, menjadi sebuah perusahaan penuh dan berganti nama menjadi CV. Dunia Usaha. Pada saat itu perusahaan memperluas prospek bisnisnya dan mengembangkan kapasitas produksinya untuk mencakup area yang lebih luas di Sumatra Barat-Riau daratan.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Tanggung Jawab Pelaku Usaha Terhadap Pengangkutan Barang Yang Mengalami Kelebihan Berat Angkut

1. Pelaksanaan Tanggung Jawab Pelaku Usaha Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Tanggung Jawab Pelaku Usaha, Berdasarkan Pasal 470 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yakni: Pengangkut tidak bebas untuk mempersyaratkan, bahwa ia tidak bertanggung jawab tidak lebih daripada sampai jumlah yang terbatas untuk kerugian yang disebabkan karena kurang cakupnya usaha untuk pemeliharaan, perlengkapan atau pemberian awak untuk alat pengangkutnya, atau untuk kecocokannya bagi pengangkut yang diperjanjikan, maupun karena perlakuan yang keliru atau penjagaan yang kurang cukup terhadap barang itu. Persyaratan yang bermaksud demikian adalah batal.²⁰

Dalam kasus ini kerugian yang dialami pelaku usaha yaitu rusaknya mobil angkutan yang digunakan, seperti patah as mobil dan rem tidak berfungsi sehingga truk jarang beroperasi²¹, karena keterlambatan pengantaran barang dan kecepatan laju mereka rendah dan sering menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Sehingga menyebabkan kurangnya pemasukan yang diperoleh oleh PT. Dunia Usaha tersebut, Jumlah armada PT. Dunia Usaha tersebut Tronton 20 unit dan Truck angkel 30 unit.

Berdasarkan Pasal diatas, jelas bahwasannya pengangkut dalam hal ini pelaku usaha bertanggung jawab penuh terhadap kerugian yang terjadi akibat dari truk yang melebihi muatan dari yang seharusnya, seperti terjadi kerusakan pada jalan, yang menyebabkan sering terjadinya kecelakaan lalu lintas, dan menyebabkan banyaknya korban.

¹⁸Iskandar, *Metode Penelitian Pendidikan dan Sosial (Kuantitatif Dan Kualitatif)*, Gaung Persada Press, Jakarta: 2008, hlm. 219.

¹⁹Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm. 45.

²⁰Pasal 470 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

²¹Wawancara dengan bapak Adek Prima Gama selaku Manager PT. Dunia Usaha Tanggal 20 Juli 2017.

2. Pelaksanaan Tanggung Jawab Pelaku Usaha Berdasarkan Kitab Undang Undang Hukum Perdata

Tanggung jawab pengangkut ditentukan dalam Pasal 1236 dan 1246 Kitab Undang Undang Hukum Perdata, menurut Pasal 1236 pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak diterima, bila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyerahkan barang muatan.

Tanggung jawab berdasarkan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Setiap orang bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan karena perbuatan melawan hukum yang dilakukannya. Pihak yang dirugikan harus membuktikan bahwa kerugiannya diakibatkan karena perbuatan melawan hukum tersebut²¹.

Tanggung jawab pengangkut dibatasi dengan ketentuan Pasal 1247 Kitab Undang Undang Hukum Perdata, kerugian penerimaan dan pengiriman barang menjadi beban pengangkut yang dibatasi dengan syarat sebagai berikut:

1. Kerugian dapat diperkirakan secara layak, pada saat timbulnya perikatan.
2. Kerugian itu harus merupakan akibat langsung dari tidak terlaksananya perjanjian pengangkutan.

3. Pelaksanaan Tanggung Jawab Pelaku Usaha Berdasarkan Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Pelaku usaha yakni PT. Dunia Usaha selaku pengangkut barang dari pengirim barang PT. Semen Padang memiliki tanggung jawab yang penuh terhadap perbuatan hukum yang dilaksanakannya. Yaitu menurut Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yakni:

- 1) Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
- 2) Ganti rugi sebagaimana yang dimaksud ayat (1) dapat berupa pengembalian uang

atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- 3) Pemberi ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi.
- 4) Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menghapuskan kemungkinan adanya ketentuan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.
- 5) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.

Memperhatikan substansi Pasal 19 ayat (1) Pelaku usaha yakni PT. Dunia Usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan, kerugiannya berupa rusaknya jalan yang menyebabkan terjadi kecelakaan, dapat diketahui bahwa tanggung jawab pelaku usaha meliputi:

- 1) Tanggung jawab ganti kerugian atas kerusakan.
- 2) Tanggung jawab ganti kerugian atas pencemaran; dan
- 3) Tanggung jawab ganti kerugian atas kerugian konsumen.

Berdasarkan hal ini, maka adanya produk barang dan/atau jasa yang cacat bukan merupakan satu-satunya dasar pertanggungjawaban pelaku usaha. hal ini berarti bahwa tanggung jawab pelaku usaha meliputi segala kerugian yang dialami konsumen.²²

Berdasarkan pernyataan di atas, pelaku usaha yakni PT Dunia Usaha telah melakukan pelanggaran hukum berupa tidak diberikannya

²²Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta:2007, hlm. 126.

ganti kerugian yang dialami masyarakat berupa kerugian materil dan rusak fasilitas berupa jalan umum, dan akibat dari perbuatannya maka akan diberikan pertanggungjawaban sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dalam hal ini dikenakan sanksi berdasarkan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

4. Pelaksanaan Tanggung Jawab Pelaku Usaha Berdasarkan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 234 ayat (1) menyebutkan bahwa pemilik, penyedia jasa angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang sedangkan pada Pasal 235 ayat (1) menyebutkan bila terjadi kecelakaan sampai terjadinya kematian maka pihak pengemudi, penyedia jasa angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris berupa biaya pengobatan dan biaya pemakaman dengan tidak menghilangkan tuntutan perkara pidana. Kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan cedera maka pihak pengemudi dan penyedia jasa angkutan umum wajib memberikan bantuan berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana (Pasal 235 ayat (2) Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Sementara pelaksanaan Pasal 234 ayat (1) tersebut tidak terlaksana dengan efektif, tidak efektif di karenakan tidak ada pihak pengemudi dan penyedia jasa angkutan umum memberikan bantuan berupa biaya pengobatan kepada pihak yang mengalami kecelakaan.

Kasus pengangkutan semen yang melebihi berat angkutan yang dilakukan oleh PT. Dunia Usaha sehingga menyebabkan timbulnya kerugian baik masyarakat maupun rusaknya fasilitas yaitu jalan umum yang merupakan tanggung jawab dari pelaku usaha yaitu PT. Dunia Usaha. Karena PT. Dunia Usaha ini merupakan perusahaan angkutan dalam kasus ini mengangkut barang dari PT.

Semen Padang dengan muatan yang melebihi berat angkut sehingga menyebabkan kerusakan pada jalan umum tersebut.

Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian bukan timbul karena kesalahannya (Pasal 24 Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Pembatasan tanggung jawab yaitu prinsip yang membatasi tanggung jawab pengangkut sampai jumlah tertentu. Prinsip pembatasan tanggung jawab ini mempunyai dua variasi yaitu mungkin dilampaui dan tidak mungkin dilampaui. Pengangkut bertanggung jawab atas kecelakaan itu maka pengangkut harus membayar ganti rugi kepada penumpang maupun non penumpang yang menderita kecelakaan.²³

Berdasarkan pemaparan diatas dapat disimpulkan bahwasannya dalam kasus ini, PT Dunia Usaha bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi, yakni kerusakan pada fasilitas jalan umum, sehingga dengan kerusakan tersebut menyebabkan sering terjadinya kecelakaan lalu lintas.

B. Akibat Hukum Bagi Pengangkutan yang Melakukan Pengangkutan Melebihi Berat Angkut

Pelaku usaha yaitu PT. Dunia Usaha selaku pengangkut barang dari PT. Semen Padang mengalami kerugian akibat dari pengangkutan yang melebihi berat angkutan yaitu rusaknya mobil angkutan yang digunakan, seperti patah as mobil dan rem tidak berfungsi sehingga truk jarang beroperasi, karena keterlambatan pengantaran barang dan kecepatan laju mereka rendah dan sering menyebabkan kecelakaan lalu lintas, sehingga mengalami kerugian berupa kurangnya pemasukan bagi pelaku usaha.

Menurut Pasal 60 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen akibat hukum bagi pelaku usaha yang melakukan pengangkutan melebihi berat angkut yaitu:

- (1) Badan penyelesaian sengketa konsumen berwenang menjatuhkan sanksi administratif

²³Suherman, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia*, Grafindo, Jakarta: 1962, hlm. 167.

terhadap pelaku usaha yang melanggar Pasal 49 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 20, Pasal 25, dan Pasal 26.

Pasal 49 Ayat (2) Untuk dapat diangkat menjadi anggota badan penyelesaian sengketa konsumen, seseorang harus memenuhi syarat sebagai berikut:

- a. warga negara Republik Indonesia;
- b. berbadan sehat;
- c. berkelakuan baik;
- d. tidak pernah dihukum karena kejahatan;
- e. memiliki pengetahuan dan pengalaman di bidang perlindungan konsumen;
- f. berusia sekurang-kurangnya 30 (tiga puluh) tahun.

Pasal 49 Ayat (3) Anggota sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas unsur pemerintah, unsur konsumen, dan unsur pelaku usaha. Pasal 20 Pelaku usaha periklanan bertanggung jawab atas iklan yang diproduksi dan segala akibat yang ditimbulkan oleh iklan tersebut. Selanjutnya Pasal 25 yaitu:

- (1) Pelaku usaha yang memproduksi barang yang pemanfaatannya berkelanjutan dalam batas waktu sekurang-kurangnya 1 (satu) tahun wajib menyediakan suku cadang dan/atau fasilitas purna jual dan wajib memenuhi jaminan atau garansi sesuai dengan yang diperjanjikan.
- (2) Pelaku usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertanggung jawab atas tuntutan ganti rugi dan/atau gugatan konsumen apabila pelaku usaha tersebut :
 - a. tidak menyediakan atau lalai menyediakan suku cadang dan/atau fasilitas perbaikan;
 - b. tidak memenuhi atau gagal memenuhi jaminan atau garansi yang diperjanjikan.

Menurut Pasal 26 yaitu bahwasannya “Pelaku usaha yang memeperdagangkan jenis jasa wajib memenuhi jaminan dan/atau garansi yang disepakati dan/atau yang diperjanjikan.

- (2) Sanksi administratif berupa penetapan ganti rugi paling banyak Rp 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (3) Tata cara penetapan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur

lebih lanjut dalam peraturan perundang-undangan.

Dalam Pasal 61 Penuntutan pidana dapat dilakukan terhadap pelaku usaha dan/atau pengurusnya. Lebih lanjut dalam Pasal 62 yaitu:

- (1) Pelaku usaha yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8, Pasal 9, Pasal 10, Pasal 13 ayat (2), Pasal 15, Pasal 17, ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf e., ayat (2), dan Pasal 18 dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana denda paling banyak Rp 2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).
- (2) Pelaku usaha yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, Pasal 12, Pasal 13 ayat (1), Pasal 14, Pasal 16, dan Pasal 17 ayat (1) huruf d dan huruf f dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau pidana denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Terhadap pelanggaran yang mengakibatkan luka berat, sakit berat, cacat tetap atau kematian diberlakukan ketentuan pidana yang berlaku. Pasal 63 Terhadap sanksi pidana sebagaimana dalam pasal 62, dapat dijatuhkan hukuman tambahan, berupa:
 - a. Perampasan barang tertentu;
 - b. Pengumuman putusan hakim;
 - c. Pembayaran ganti rugi;
 - d. Perintah penghentian kegiatan tertentu yang menyebabkan timbulnya kerugian konsumen;
 - e. Kewajiban penarikan barang dari peredaran; atau
 - f. Pencabutan izin usaha.

Berdasarkan peraturan diatas jelas terdapat pelanggaran yang dilakukan oleh pengangkut dari PT Dunia Usaha, seperti yang terlihat pada gambar berikut:

Gambar IV.1
Surat Izin Pengangkutan Semen

NO. D/O	JUMLAH	SATUAN	TGL. D/O	SEMEN	KANTONG
0774362570	360	ZAK	20-02-2017	SEMEN PCC ZAK 50KG	KG PASTED KRAFT 2PLY PCC 50KG HITAM
TOTAL	360				

Berdasarkan Gambar IV.1 truk pengangkutan Semen Padang tersebut menggunakan truk engkel yang kelas muatannya JBI Kelas III, memuat barang dengan jumlah 360 zak semen dengan Nomor D/O: 0774362570 dengan angkutan Semen Pcc Zak 50 Kg, dengan menggunakan kantong Ktg Pasted Kraft 2ply Pcc 50kg Hitam. Dari data ini dapat dijumlahkan beratnya angkutan semen tersebut yaitu, 360 zak x 50 kg = 18.000 kg atau sama dengan 18 Ton, sedangkan dari menurut data angkutan kelas jalan JBI kelas III hanya diperbolehkan 12 Ton.

Menurut wawancara dengan bapak Adek Prima Gama, kelebihan muatan tersebut terjadi dengan alasan agar perusahaan pengirim barang tidak pindah ke perusahaan angkutan lain, dan agar nominal pemasukan tetap tinggi.²⁴ Dari data di atas penulis dapat dilihat bahwa mobil angkutan tersebut sudah melebihi kapasitas muatan. Pernyataan ini diperkuat dengan data yang penulis peroleh dari Dinas Perhubungan Darat, seperti pada tabel berikut:

Table IV.1
Hubungan antar daya angkut dengan konfigurasi sumbu truk

Konfigurasi sumbu	Jumlah sumbu	Jenis	JB I Kelas II	JB I Kelas III
1 - 1	2	Truk Engkel	12 ton	12 ton
1 - 2	2	Truk Besar	16 ton	14 ton
1 - 2.2	3	Truk Tronton	22 ton	20 ton
1.1 - 2.2	4	Truk 4 sumbu	30 ton	26 ton
1 - 2 - 2.2	4	Trailer Engkel	34 ton	28 ton
1 - 2.2 - 2.2	5	Trailer Tronton	40 ton	32 ton
1 - 2.2 - 2.2.2	6	Trailer Tronton	43 ton	40 ton

Sumber : Dinas Perhubungan Darat Tahun 2017

Pada tabel ditunjukkan JBI untuk jalan Kelas II dengan muatan sumbu terberat 10 ton dan untuk jalan dengan muatan sumbu terberat 8 ton untuk berbagai konfigurasi sumbu kendaraan. Sementara pengangkut dari PT Dunia Usaha mengangkut muatan dengan berat muatan 18 Ton, dan terbukti bahwasannya PT. Dunia Usaha sebagai pengangkut dalam kasus ini telah melanggar peraturan yang berlaku, dan seharusnya dapat dikenakan sanksi.

PT. Dunia Usaha telah melanggar peraturan yang berlaku yang menimbulkan kerugian dari berbagai pihak, yaitu:

1. Bagi masyarakat, yaitu sering terjadi kecelakaan baik kecelakaan ringan maupun kecelakaan berat hingga kematian, selain itu masyarakat juga mengalami kerugian materi akibat kecelakaan tersebut, seperti biaya untuk berobat maupun biaya untuk memperbaiki kendaraan yang rusak.
2. Bagi supir, supir diminta bertanggung jawab untuk mengganti kerugian dalam kecelakaan yang terjadi.
3. Bagi pelaku usaha, kerugian yang dialami pelaku usaha yaitu rusaknya mobil angkutan yang digunakan, seperti patah as mobil dan rem tidak berfungsi sehingga truk jarang beroperasi, karena keterlambatan pengantaran barang dan

²⁴ Wawancara dengan bapak Adek Prima Gama selaku Manager PT. Dunia Usaha tanggal 20 Juli 2017

kecepatan laju mereka rendah dan sering menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

4. Rusaknya fasilitas umum khususnya jalan, menyebabkan rusaknya fasilitas umum sehingga pemerintah harus mengeluarkan dana untuk perbaikan kerusakan tersebut.

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

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

C. Upaya Pemerintah Dalam Menertibkan Pelaku Usaha Yang Melebihi Berat Angkut Muatan

Sejauh ini upaya yang masih dilakukan pemerintah adalah sebagai berikut:²⁵

1. Pembebanan tanggungjawab pengendalian muatan barang.

Selain dibebankan pada perusahaan transportasi juga dibebankan ke pemilik barang. Karena selama ini tanggung jawab mengenai muatan barang hanya dibebankan pada perusahaan transportasi.²⁶ Misalnya seperti kasus PT Dunia Usaha. Dari pabrik, semen-semen disusun pack-nya. Semua barang sudah diset dengan tonase yang melebihi batas, misal untuk semen dari pabrik itu ada 24 ton dan 32 ton, jelas melebihi berat yang diperbolehkan. Nah, terpaksa harus diambil oleh para pengusaha truck, karena kalau tidak diambil maka akan diangkut perusahaan angkutan yang lain. Namun sebenarnya baik

perusahaan pemilik maupun perusahaan transportasi juga harus mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pemberlakuan Undang-Undang yang mewajibkan pelaku usaha untuk memberi tahu mengenai keamanan pengangkut barang tersebut.²⁷

Perbuatan tersebut menimbulkan dampak, yaitu:

1. Bagi masyarakat, yaitu sering terjadi kecelakaan baik kecelakaan ringan maupun kecelakaan berat hingga kematian, selain itu masyarakat juga mengalami kerugian materi akibat kecelakaan tersebut, seperti biaya untuk berobat maupun biaya untuk memperbaiki kendaraan yang rusak.
2. Bagi supir, supir diminta bertanggungjawab untuk mengganti kerugian dalam kecelakaan yang terjadi.
3. Bagi pelaku usaha, kerugian yang dialami pelaku usaha yaitu rusaknya mobil angkutan yang digunakan, seperti patah as mobil dan rem tidak berfungsi sehingga truk jarang beroperasi, karena keterlambatan pengantaran barang dan kecepatan laju mereka rendah dan sering menyebabkan kecelakaan lalu lintas.
4. Rusaknya fasilitas umum khususnya jalan, menyebabkan rusaknya fasilitas umum sehingga pemerintah harus mengeluarkan dana untuk perbaikan kerusakan tersebut.

Sebagaimana dalam kasus, terlihat dari surat izin pengangkutan penulis dapat mengetahui tentang isi muatan, jenis muatan, bentuk muatan serta jumlah berat angkutan tersebut. Mengenai gambar ini penulis mengangkat tentang muatan semen padang dalam bentuk zak (kantong) semen yang di bawa menggunakan truk engkel. Dimana truk pengangkutan semen padang tersebut menggunakan truk engkel yang kelas muatannya JBI Kelas III, memuat barang dengan jumlah 360 zak semen dengan Nomor D/O: 0774362570 dengan angkutan Semen Pcc Zak 50 Kg, dengan menggunakan kantong Ktg Pasted Kraft 2ply Pcc 50kg Hitam. Dari data ini dapat di jumlahkan berat nya angkutan

²⁵*Ibid.*

²⁶*Ibid.* Wawancara dengan bapak Adek Prima Gama selaku Manager PT. Dunia Usaha tanggal 20 Juli 2017

²⁷US v. General Motors Corporation Civ. A. No. 3298-70. 13 Jun 1974, District of Columbia. *Jurnal Westlaw.*

semen tersebut yaitu, 360 zak x 50 kg = 18.000 kg atau sama dengan 18 Ton, sedangkan dari menurut data angkutan kelas jalan JBI kelas III hanya di perbolehkan 12 Ton.

2. Pemerintah melakukan kajian mengenai muatan untuk angkutan

Dalam banyak kesempatan para pengusaha truck meminta ada solusi untuk mengatasi persoalan ini dan harus bersifat menyeluruh. Mereka meminta kebijakan itu tidak hanya merugikan pengusaha angkutan maupun pengguna jasa angkutan, serta masyarakat selaku konsumen. Tetapi juga kepentingan nasional terlindungi.

Karena permintaan tersebut pemerintah melakukan kajian yang lebih mendalam terlebih dahulu. Regulator atau pemerintah juga harus mengkaji apa akar dari masalah ini, dan semua itu membutuhkan waktu, mulai dari pembuktian ke lapangan, mencari solusi dan menemukan solusi apa yang harus dilakukan oleh pemerintah.²⁸ Dan menurut bapak Irman akibat dari angkutan yang melebihi muatan ini adalah sebagai berikut:

- a. lalu lintas macet sebab truck overload
- b. pembatasan usia truck

Kebutuhan nyata untuk mengatasi persoalan agar tetap eksis dan unggul dalam persaingan yang semakin ketat dalam lingkungan yang berubah sangat cepat. Upaya untuk menanggulangi perubahan-perubahan baik eksternal maupun internal agar organisasi dapat mengantisipasi berbagai tantangan dan perkembangan yang semakin sulit dan kompleks ialah harus mempersiapkan diri dan secara terus menerus melakukan perubahan-perubahan kearah perbaikan. Perubahan tersebut harus disusun dalam suatu pola yang konsisten dan berkelanjutan sehingga dapat meningkatkan kinerja dari Pemerintah.

3. Peningkatan pengawasan terhadap angkutan darat

Perlu pengawasan yang merupakan segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya

mengenai pelaksanaan tugas atau kegiatan pengangkutan muatan barang, Pengawasan harus sesuai berdasarkan Peraturan Perundang-undangan. Yang dimaksud dengan pengawasan adalah kegiatan mengawasi, memeriksa dan mengambil tindakan terhadap pelanggaran pengoperasian angkutan barang.²⁹ Pemeriksaan lebih lanjut terhadap mobil angkut diperlukan untuk mengevaluasi apakah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.³⁰

Oleh karena itu, Dinas Perhubungan Kota Dumai memiliki kewenangan dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan darat. Sesuai dengan pendapat yang dikemukakan oleh Bapak Irman sebagai berikut: Adapun Upaya-upaya apa yang dilakukan Dinas Perhubungan Darat untuk menanggulangi permasalahan Dalam rangka tercapainya tertib hukum yang berwibawa dan dipatuhi oleh masyarakat maka peran aparatur penegak hukum merupakan hal yang teramat penting karena dalam pelaksanaan tugas Dinas Perhubungan akan berhasil dengan baik bila mendapatkan dukungan dari masyarakat untuk itu perlu diciptakan pendekatan-pendekatan yang bersifat kejiwaan untuk mengajak dan mengikut sertakan masyarakat dalam membantu Dinas Perhubungan.³¹

Dilain pihak sebagai alat penegak hukum positif, harus dapat memberikan contoh yang baik bagi masyarakat, kemudian harus pula bertindak bijaksana bagi sipelanggar hukum cara menanggulangi hambatan dalam pelaksanaan perlengkapan administrasi maka penegak hukum melakukan dengan dua cara yaitu:

1. Tindakan yang bersifat preventif.
2. Tindakan yang bersifat represif.

²⁸*Ibid*, Wawancara dengan Bapak Irman selaku Kepala Seksi Analisis Dampak Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Dumai, Senin, Tanggal 4 September 2017.

²⁹Soerjono Soekanto, *Intervensi dan Analisa Perundang-Undangan Lalu Lintas*. Persada, Jakarta: 2000, hlm. 36.

³⁰*Bridge Auto Renting Corp. v. Pedrick*, United States Court of Appeals, Second Circuit, May 10, 1949, USTC P 9266. *Jurnal Westlaw*.

³¹*Ibid*, Wawancara dengan Bapak Irman selaku Kepala Seksi Analisis Dampak Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Dumai, Senin, Tanggal 4 September 2017.

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pelaksanaan tanggung jawab pelaku usaha terhadap pengangkutan barang yang mengalami kelebihan berat angkut belum terlaksana dengan baik, seharusnya jika terjadi kecelakaan sampai terjadinya kematian maka pihak pengemudi dan penyedia jasa angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris berupa biaya pengobatan dan biaya pemakaman dengan tidak menghilangkan tuntutan perkara pidana.
2. Akibat hukum bagi pelaku yaitu berdasarkan Pasal 60 Undang-Undang Perlindungan Konsumen Ayat (2) Sanksi administratif berupa penetapan ganti rugi paling banyak Rp 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
3. Upaya pemerintah dalam menertibkan pelaku usaha yang melebihi berat angkut muatan yaitu pembebanan tanggungjawab pengendalian muatan barang, Pemerintah melakukan kajian mengenai muatan untuk angkutan dan Peningkatan pengawasan terhadap angkutan darat.

B. Saran

1. Kepada pemerintah Kota Dumai agar meningkatkan pengawasan terhadap angkutan yang mengangkut barang muatan, sehingga tidak terjadi lagi bebasnya mobil angkutan barang melebihi muatan yang seharusnya diperbolehkan, dan terciptanya keefektifan dalam Pelaksanaan Undang-Undang yang berlaku.
2. Kepada Pelaku Usaha dan Perusahaan Angkutan agar menumbuhkan kesadaran mengenai pentingnya untuk tidak memuat barang melebihi kapasitas muatan dan tidak terjadi kerusakan-kerusakan yang menyebabkan timbulnya kerugian.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Asikin, Zainal, 2013, *Hukum Dagang*, Penerbit PT.Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Ashofa, Burhan, 2013, *Metode Penelitian Hukum*, PT. Rineka Cipta, Jakarta.

Miru, Ahmadi, dan Sutarman Yodo, 2007, *Hukum Perlindungan Konsumen*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Rama, Tri, 2001, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Karya Agung, Surabaya.

Soekanto, Soerjono, 2000, *Intervensi dan Analisa Perundang-Undangan Lalu Lintas*. Persada, Jakarta.

Suherman, 1962, *Tanggungjawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia*, Grafindo, Jakarta.

Sunggono, Bambang, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Usman, Husaini, 2009, *Metodologi Penelitian Sosial*, Edisi Kedua, Bumi Aksara, Jakarta. Utari, Siti, 1994, *Pengangkutan Laut di Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.

B. Jurnal

Bridge Auto Renting Corp. v. Pedrick, United States Court of Appeals, Second Circuit, May 10, 1949, USTC P 9266. *Jurnal Westlaw*.

US v. General Motors Corporation Civ. A. No. 3298-70. 13 Jun 1974, District of Columbia. *Jurnal Westlaw*.

C. Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

D. Website

[http://binaukm.com/2011/10/peranan – jasa – angkutan – truk dalam perekonomian-indonesia/](http://binaukm.com/2011/10/peranan-jasa-angkutan-truk-dalam-perekonomian-indonesia/). Diakses tanggal 12 Februari 2017

https://id.wikipedia.org/wiki/Pengujian_kendaraan_bermotor. Diakses pada 14 februari 2017

https://id.wikipedia.org/wiki/Jumlah_Berat_yang_diizinkan. Diakses pada 14 february 2017

<http://KBBI.web.id/pelaksanaan> diakses, tanggal 29 februari 2017, pada pukul 14.04