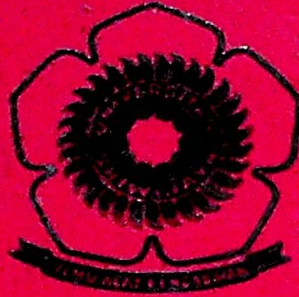


**TANGGUNG JAWAB PT. POS INDONESIA (PERSERO)  
PALEMBANG ATAS KEHILANGAN DAN KERUSAKAN  
DALAM PENGANGKUTAN BARANG**



**SKRIPSI**  
**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan**  
**Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**  
**Di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya**

Oleh:  
**AKHMAD FAIRUZI**  
**02033100184**

**UNIVERSITAS SRIWIJAYA**  
**FAKULTAS HUKUM**  
**PALEMBANG**  
**2010**



**TANGGUNG JAWAB PT. POS INDONESIA (PERSERO)  
PALEMBANG ATAS KEHILANGAN DAN KERUSAKAN  
DALAM PENGANGKUTAN BARANG**



**SKRIPSI**  
**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan**  
**Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**  
**Di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya**

**Oleh:**  
**AKHMAD FAIRUZI**  
**02053100184**

**UNIVERSITAS SRIWIJAYA**  
**FAKULTAS HUKUM**  
**PALEMBANG**  
**2010**

**UNIVERSITAS SRIWIJAYA**  
**FAKULTAS HUKUM**

**Tanda Persetujuan Skripsi**

**Nama** : **AKHMAD FAIRUZI**  
**NIM** : **02053100184**  
**Program Studi** : **Hukum**  
**Program Kekhususan** : **Studi Hukum dan Bisnis**  
**Judul Skripsi** : **TANGGUNG JAWAB PT. POS INDONESIA  
(PERSERO) PALEMBANG ATAS KEHILANGAN  
DAN KERUSAKAN DALAM PENGANGKUTAN  
BARANG**

**Palembang, Agustus 2010**

**Disetujui oleh:**

**Pembimbing Utama**



**Arfiana Novera, S.H., M.Hum.**

**NIP 195711031988032001**

**Pembimbing Pembantu**



**Sri Turatmiyah, S.H., M.H.**

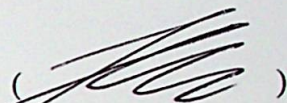
**NIP 196511011992032001**


Telah Mengikuti Ujian Skripsi Pada

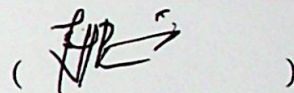
Hari : Kamis

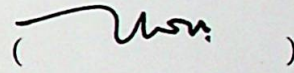
Tanggal : 12 Agustus 2010

TIM PENGUJI

1. Ketua : Dr. Happy Warsito, S.H.,M.Sc. (  )

2. Sekretaris : Amrullah Arpan, S.H.S.U. (  )

3. Anggota : Elfira Taufani, S.H.,M.Hum. (  )

4. Anggota : Arfiana Novera, S.H.,M.Hum. (  )

Palembang, Agustus 2010

Mengetahui :

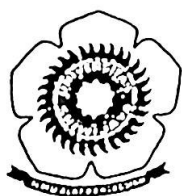
Dekan Fakultas Hukum

Universitas Sriwijaya



Prof. Amzulian Rifai, S.H.,LL.M., Ph.D.





KEMENTERIAN PENDIDIKAN NASIONAL  
UNIVERSITAS SRIWIJAYA  
FAKULTAS HUKUM  
Kampus Unsri Bukit Besar Palembang Telp./Fax 0711-350125

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama mahasiswa : Akhmad Fairuzi  
Nomor Induk Mahasiswa : 02053100184  
Tempat/Tanggal Lahir : Palembang, 25 November 1987  
Fakultas : Hukum  
Strata Pendidikan : S1  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Program Kekhususan : Studi Hukum dan Bisnis

Saya ini menyatakan bahwa skripsi ini tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah diajukan untuk memperoleh gelar di perguruan tinggi manapun tanpa mencantumkan sumbernya. Skripsi ini juga tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah dipublikasikan atau ditulis oleh siapapun tanpa mencantumkan sumbernya dalam teks.

Seandainya pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, apabila terbukti bahwa saya telah melakukan hal-hal yang bertentangan dengan pernyataan ini, saya bersedia menanggung segala akibat yang timbul dikemudian hari sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Palembang, Agustus 2010



AKHMAD FAIRUZI



*Motto :*

*Manusia tak selamanya benar dan tak selamanya salah, kecuali ia yang selalu mengoreksi diri dan membenarkan kebenaran orang lain atas kekeliruan diri sendiri.*

*(Akfmad fairuzi)*

*Kupersembahkan Kepada:*

- *Papa dan Mama Tercinta*
- *Kedua kakakku Tersayang*
- *Rekan-rekan seperjuangan*
- *My Princess*
- *Almamater ku*



## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena berkat rahmat dan hidayah-Nya yang diberikan kepada penulis sehingga skripsi ini yang diberi judul **Tanggung Jawab PT. Pos Indonesia (persero) Palembang Atas Kehilangan dan Kerusakan Dalam Pengangkutan Barang**, dapat di selesaikan dengan baik.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan, baik dalam penulisannya maupun dalam materinya, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran agar penulis dapat lebih menyempurnakan karya-karya yang akan datang. Harapan dari penulis semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi yang membacanya.

**Palembang, Agustus 2010**

**Penulis**

**AKHMAD FAIRUZI**  
**NIM. 02053100184**



## UCAPAN TERIMAKASIH

Alhamdulillah syukur ya Allah, atas berkat ridho-Mu lah dan kesehatan yang Kau berikan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Untuk itu terimakasih yang sebesar-besarnya penulis ucapkan kepada:

1. Bapak Prof. Amzulian Rifai, S.H., LL.M., Ph.D, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
2. Ibu Sri Turatmiyah, S.H., M.Hum, selaku Pembantu Dekan I Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, sekaligus pembimbing II;
3. Ibu Arfiana Novera, S.H., M.Hum, selaku Pembantu Dekan II Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, sekaligus pembimbing akademik dan pembimbing I;
4. Bapak Amaturrahman, S.H, selaku Pembantu Dekan III Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
5. Bapak Amrullah Arpan, S.H.,S.U, Ketua Bagian Hukum Bisnis;
6. Bapak Imron Rusdi Hakim bidang Jasa Keuangan dan Keagenan PT. Pos Indonesia (persero) Palembang
7. Bapak Edwin bidang Pengolahan PT. Pos Indonesia (persero) Palembang,
8. Dosen dan staf pengajar yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat tanpa mengenal rasa lelah;



9. Staf dan Karyawan di Lingkungan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, Yu Chali, Yuk Las, Kak Medy, Pak Yitno, Pak Surip, pak Tikno, Pak Sumrah, Bowo, dan lain-lain;
10. Sahabat ku tersayang, Edo, Yuda, Bule, Wawan, Yoyo.
11. Teman yang berjuang bersama kurang lebih selama empat tahun ini, Fibi, Tokai, Keling, Eko, Tapil, Ikang, Lupi, Satria, Andika, Romi, Joel, Isni, Dany, Pak Wo, Deny, Ijal Bedeng, Ijal Sam, Wawan, Datuk, Tindo, Oki, Egi, Roli, Mael, Jali, Seto, Fitra, Adet, Tutut, Billa, Uly, Cuit, Redo, Anda, Tama, dan teman-teman yang tidak dapat disebutkan satu-persatu.
12. Teman Tamiya sekaligus teman mancing ku, Aak, Kak Aci, Kak Toto, Kak Adi, Kak Beben, Kak Kiki, Agus, Willy, Ryan, Dika, Fadli, pembelajaran dan refreshing di olahraga ini sebagai penghilang stres disaat aku mengerjakan skripsi ini, terimakasih semua.
13. Seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.

**DAFTAR ISI**

	Halaman
Halaman Judul.....	i
Halaman Persetujuan .....	ii
Halaman Pengesahan .....	iii
Surat Pernyataan.....	iv
Motto dan Persembahan.....	v
Kata Pengantar .....	vi
Ucapan Terima Kasih .....	vii
Daftar Isi.....	ix
Abstrak .....	xi
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Permasalahan.....	16
C. Ruang Lingkup .....	16
D. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	16
E. Metode Penelitian .....	18
<b>BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG PERJANJIAN PENGANGKUTAN</b>	
A. Pengertian Pengangkutan Pada Umumnya .....	21
1. Pengertian Pengangkutan .....	21
2. Hak dan Kewajiban Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan....	24
3. Prinsip Tanggung Jawab Dalam Perjanjian Pengangkutan .....	26
B. PT. Pos Indonesia (Persero) .....	28
1. Hak dan Kewajiban PT. Pos Indonesia (Persero).....	28
2. Tanggung Jawab PT. Pos Indonesia (Persero) Terhadap Pengirim..	32
3. Pengertian Perjanjian Pengangkutan .....	34
4. Para Pihak Dalam Pengangkutan.....	40



### BAB III PEMBAHASAN

- A. Tanggung Jawab PT. Pos Indonesia (persero) Palembang  
Kepada Konsumen Apabila Terjadi Kehilangan dan Kerusakan  
Terhadap Barang yang Dikirim..... 42
- B. Pelaksanaan Pembayaran Ganti Rugi Yang Diberikan  
PT. Pos Indonesia (Persero) Kepada Konsumen Apabila Terjadi  
Kehilangan dan Kerusakan Terhadap Barang yang Dikirim ..... 53

### BAB IV PENUTUP

- A. Kesimpulan ..... 59
- B. Saran ..... 60

DAFTAR PUSTAKA ..... 61

LAMPIRAN

### BAB III PEMBAHASAN

- A. Tanggung Jawab PT. Pos Indonesia (persero) Palembang  
Kepada Konsumen Apabila Terjadi Kehilangan dan Kerusakan  
Terhadap Barang yang Dikirim..... 42
- B. Pelaksanaan Pembayaran Ganti Rugi Yang Diberikan  
PT. Pos Indonesia (Persero) Kepada Konsumen Apabila Terjadi  
Kehilangan dan Kerusakan Terhadap Barang yang Dikirim ..... 53

### BAB IV PENUTUP

- A. Kesimpulan ..... 59
- B. Saran..... 60

DAFTAR PUSTAKA ..... 61

LAMPIRAN



## ABSTRAK

*Kendaraan Bermotor sudah menjadi kebutuhan yang sangat penting di dalam kehidupan masyarakat, masyarakat yang memiliki kendaraan bermotor diberi Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) sebagai bukti kepemilikan. Kendaraan bermotor yang didalam konteks hukum perdata benda merupakan kategori benda bergerak, yang salah satu asasnya disebutkan bahwa penguasa kebendaan tersebut adalah pemilik benda tersebut, tanpa harus menunjukkan tanda bukti bahwa ia memilikinya, jadi cukuplah ia mempunyai bezit atas benda tersebut. Karena itulah terjadi dua kontradiksi mengenai fungsi Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB), sebagai bukti identitas kepemilikan atau hanya syarat administrasi untuk mempermudah aparat melakukan pengawasan, yang bahkan didalam perundang-undanganpun tidak dijelaskan pengertian Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB). Dengan menggunakan metode yuridis normatif akan menjawab beberapa permasalahan fungsi Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) tersebut dan akibat hukum yang terjadi dari keharusan memiliki Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dalam hal beralihnya kepemilikan kendaraan bermotor. Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) bukanlah bukti kepemilikan atau sertifikat tanda bukti (certificate of owenership), menurut perundang-undangan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) adalah tanda bukti bahwa kendaraan bermotor telah di daftarkan di Kepolisian Republik Indonesia, didaftarkan untuk kepentingan pelaksanaan tugas-tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam menciptakan keamanan dan ketertiban masyarakat. Akibat hukum yang terjadi kendaraan bermotor sebagai benda bergerak yang seharusnya hanya dengan ketentuan benda bergerak saja menjadi mengikuti ketentuan benda tidak bergerak, yang mengakibatkan timbulnya ketidakpastian hak milik pada kendaraan bermotor.*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Perposan "Modem" di Indonesia sejak 1602 di jaman V.O.C (*Verenigde Oost Indische Compagnie*). Perhubungan pos pada waktu itu dilakukan terbatas diantara kota-kota tertentu di Pulau Jawa dan luar Pulau Jawa dengan menggunakan alat angkut kereta kuda dan kapal layar pacalang. Pada waktu itu suratpos ditempatkan pada *Stadsherbrg* (Gedung Penginapan Kota) dan belum dilakukan pengantaran suratpos, sehingga tiap orang dapat memeriksa ada faktanya surat pos tersebut. Sebuah kantor pos pertama kali didirikan di Jakarta pada tahun 1746 oleh Gubernur Jenderal G.W. Baron Van Imhoff dengan tujuan untuk lebih menjamin keamanan suratpos. Beberapa tahun kemudian didirikan kantorpos di kota-kota lainnya. Pada 1809 dibangun jalan Raya Pos (*Groote Postweg*) oleh Gubernur Jenderal Daendels yang membentang sepanjang 1000 km dari Anyer ke Panarukan.<sup>1</sup>

Pembangunan jalan raya pos membawa perubahan luar biasa dalam perhubungan pos. Waktu tempuh dari Jawa Barat ke Jawa Timur yang sebelumnya memakan waktu 40 hari dapat diperpendek menjadi 6 hari. Hingga saat ini perjalanan pos Indonesia memang sudah berlangsung selama empat abad, tetapi sejarah pos

---

<sup>1</sup><http://indonesiabuku.com/?p=380>, diakses : 27 July 2010 pukul 21:00 WIB



Indonesia dimulai pada 27 September 1945, ketika sekelompok angkatan muda PTT merebut gedung pusat PTT di Bandung dari kekuasaan Jepang.<sup>2</sup>

Dalam peristiwa tersebut gugur sekelompok pemuda anggota AMPTT dan tanggal tersebut menjadi tonggak sejarah berdirinya Jawatan PTT Republik Indonesia dan diperingati setiap tahun sebagai Hari Bakti PTT dan yang kemudian menjadi Hari Bakti Parpost Perubahan status jawatan PTT terjadi lagi menjadi Perusahaan Negara Pos dan Telekomunikasi (PN Postel) berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 240 Tahun 1961. Agar diperoleh kebebasan bergerak yang lebih luas dalam mengembangkan usaha, PN Postel dipecah menjadi dua badan usaha yang berbeda, masing-masing PN Pos dan Giro dan PN Telekomunikasi berdasarkan PP No. 29 Tahun 1965 dan PP No. 30 Tahun 1965 Dengan dikeluarkannya Undang-Undang No. 9 Tahun 1969, status badan usaha perusahaan negara dikelompokkan menjadi tiga status yaitu :

- a. Perusahaan Jawatan (Perjan)
- b. Perusahaan Umum (Perum)
- c. Perusahaan Perseroan (Persero)

Status PN Pos dan Giro diubah menjadi Perum Pos dan Giro berdasarkan PP No. 9 Tahun 1978. Sehubungan dengan terjadinya perubahan-perubahan dalam iklim usaha, status sebagai Perum disempurnakan khususnya yang menyangkut tata cara pembinaan dan pengawasan berdasarkan PP No. 24 Tahun 1984. Menghadapi

---

<sup>2</sup><http://indonesiabuku.com/?p=380>, diakses : 27 July 2010 pukul 21.00 WIB



pertumbuhan dunia usaha yang semakin marak dan penuh persaingan diperlukan penyesuaian status badan usaha yang lebih fleksibel dan dinamis agar mampu mengembangkan pelayanan yang lebih baik. Perubahan status Perum Pos dan Giro menjadi PT. Pos Indonesia (Persero) dilaksanakan berdasarkan PP No. 5 Tahun 1995 pada tanggal 20 Juni 1995.

- Pada tahun 1965 PN Pos dan Telekomunikasi dibagi dua menjadi : PN Pos dan Giro berdasarkan Peraturan Pemerintah No 29 Tahun 1965 dan PN Telekomunikasi berdasarkan Peraturan Pemerintah No 30 Tahun 1965
- Pada tahun 1978 berdasarkan Peraturan Pemerintah No.9 Tahun 1978, status PN Pos dan Giro diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum) Pos dan Giro.

Dasar Hukum :

1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perusahaan Perseroan
2. Peraturan Pemerintah RI Nomor 5 Tahun 1995 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pos dan Giro menjadi Perusahaan (Persero) (Lembaran Negara RI Tahun 1995 Nomor 11);
3. Anggaran Dasar PT Pos Indonesia (Persero) yang tercantum dalam akta Notaris Sutjipto, SH Nomor 117 tanggal 20 Juni 1995 tentang Pendirian Perusahaan Persero PT Pos Indonesia, sebagaimana telah diubah dengan akta Notaris Sutjipto, SH Nomor 89 tanggal 21 September 1998 dan Nomor 111 tanggal 28 Oktober 1998.

Saat ini PT. Pos Indonesia (Persero) sedang menghadapi berbagai masalah serius yang apabila tidak dapat ditangani dengan tepat dapat berdampak terhadap kelangsungan hidup perusahaan. Tingkat profitabilitas yang dalam kisaran nol persen selama tiga tahun terakhir, meskipun tidak mencerminkan secara utuh kinerja perusahaan memberikan cukup gambaran potret buram perusahaan. Jika dibandingkan dengan tingkat profitabilitas perusahaan perposan negara-negara tetangga seperti: Pos Malaysia 18,5% dan Singapore 28,7%, maka sebenarnya secara umum bisnis perposan apabila ditangani dengan manajemen yang baik masih memberikan peluang. Problematik struktural yang dihadapi terutama disebabkan pertumbuhan biaya (*cost*) yang antara lain disebabkan besarnya porsi belanja pegawai akibat tuntutan kesejahteraan tidak mampu diimbangi dengan pertumbuhan pendapatan (*revenue*) yang memadai.

Oleh karena itu, tanpa adanya langkah-langkah yang radikal atau perubahan yang signifikan maka secara perlahan PT Pos Indonesia yang bulan September ini hampir berusia 61 tahun (terhitung sejak perusahaan menjadi/dikelola oleh Pemerintah Indonesia), mungkin tidak akan bertahan eksis dalam persaingan atau dengan kata lain terancam kebangkrutan.

Di satu pihak, kondisi eksternal sangat berpengaruh besar terhadap bisnis yang dikelola PT Pos Indonesia. PT. Pos Indonesia yang bergerak dalam tiga pilar bisnis utama (*core business*) yaitu: komunikasi, keuangan dan logistik, dihadapkan pada situasi persaingan yang sangat tajam. Deregulasi menyebabkan rendahnya *entry*

*barrier* dalam bisnis perposan sehingga jumlah perusahaan yang bergerak dalam courier service jumlahnya sangat banyak dan menyebabkan kondisi persaingan yang sangat tajam.

Bisnis komunikasi yang dikembangkan PT. Pos Indonesia (Persero) yaitu layanan suratpos merupakan komunikasi generasi pertama yang saat ini mengalami penurunan sangat tajam karena disamping harus bersaing dengan para pengelola jasa titipan, juga harus menerima kenyataan beralihnya sebagian konsumen kepada produk substitusi yaitu SMS dan produk teknologi informasi lainnya seperti internet. Ceruk pasar (*niche market*) yang masih terbuka untuk beberapa tahun mendatang terutama kiriman dokumen dimana saat ini pangsa pasar PT. Pos Indonesia (Persero) masih sangat kecil. Peluang lain mungkin direct mail yang di negara kita masih dalam tahap perkembangan, sebenarnya merupakan peluang yang cukup bagus dengan *competitive advantage* yang dimiliki perusahaan terutama dalam penguasaan *delivery*.

Pengembangan pasar untuk produk ini perlu didukung dengan database yang baik serta tingkat profesionalisme yang tinggi (Finlandpost merupakan contoh kasus yang baik dalam pengembangan produk ini). Begitu pula berkembangnya produk perbankan dengan didukung teknologi informasi mengembangkan secara cepat *Automatic Teller Machine* (ATM) dengan content multi transaksi memberikan *service level* yang semakin tinggi, sehingga menyebabkan layanan keuangan yang



dikembangkan PT. Pos Indonesia (Persero) yang sifatnya masih *konvensional* sulit untuk bersaing.

Oleh karena itu mau tidak mau PT. Pos Indonesia (Persero) harus melakukan switching layanan keuangannya yang berbasis cash menjadi berbasis account. Obsesi perusahaan menjadi *national payment gateway* saja tidak cukup, karena pada akhirnya harus mengarah menjadi *fully banking services*. Meskipun PT. Pos Indonesia (Persero) sudah sangat lama mengelola layanan pengiriman barang, namun dalam bisnis logistik PT. Pos Indonesia (Persero) masih merupakan pemain baru.

Kompetitor utama dalam bisnis ini adalah perusahaan-perusahaan multinasional (MNC), sehingga memiliki kemampuan sumber daya keuangan dan teknologi serta dukungan network yang sangat kuat. Pengembangan layanan pengiriman barang ke bisnis logistik, memerlukan investasi yang cukup besar dan dalam kondisi perusahaan seperti saat ini sulit mengembangkan bisnis ini tanpa melakukan aliansi strategis dengan perusahaan lain. Oleh karena itu, membangun aliansi strategis merupakan pilihan yang tidak bisa ditawar, dikarenakan tidak mudah mencari partner yang sesuai dengan visi dan misi perusahaan.

Di lain pihak, PT. Pos Indonesia (Persero) menghadapi berbagai masalah internal seperti rendahnya produktivitas pegawai dan aset lainnya. Jumlah pegawai PT. Pos Indonesia (Persero), yang mencapai kurang lebih 23.937 orang, tidak menyebar secara proporsional sehingga tingkat produktivitas masing-masing daerah sangat bervariasi dengan sebaran yang cukup tinggi. Hal ini menyebabkan sebagian

pegawai merasa telah bekerja sangat berat dan masih banyak peluang yang tidak dapat tergarap (*opportunity loss*), sebagian lagi bekerja kurang dari yang seharusnya sehingga tidak efisien. Kesenjangan kompetensi yang disebabkan perubahan lingkungan bisnis dan teknologi juga merupakan faktor lain yang perlu mendapatkan perhatian serius.

Perubahan visi dan misi organisasi menyebabkan keharusan adanya perubahan budaya. Budaya lama yang sudah dianggap kurang relevan belum diikuti dengan pengembangan budaya baru menyebabkan lemahnya budaya perusahaan (terdapat kegamangan). Struktur organisasi yang ada baik di tingkat pusat, wilayah, dan UPT masih belum efisien jika dibandingkan struktur organisasi perusahaan pesaing. Demikian juga dengan aset properti (bangunan dan tanah) yang jumlahnya mencapai 3.296 unit, tidak seluruhnya berada dalam lokasi yang strategis, sehingga banyak yang idle dan bahkan memerlukan *maintenance cost* yang tinggi.

Langkah-langkah perbaikan untuk mendongkrak kinerja perusahaan perlu segera dilakukan terutama terhadap dua aspek yang mendasar yaitu: operasi bisnis dan restrukturisasi kelembagaan. Strategi pengembangan perusahaan OR (*Repositioning, Reinventing, Reengineering, Restructuring, Resizing, Resource Allocation*) merupakan langkah yang cukup strategis dan perlu terus dilaksanakan secara konsisten.

Namun demikian dihadapkan pada dimensi waktu dan luasnya permasalahan yang dihadapi, langkah-langkah strategis yang bersifat struktural dan radikal

khususnya menyangkut masalah kelembagaan masih tetap perlu dilakukan. Beberapa alternatif yang dapat diambil perusahaan antara lain:

1. Mengembalikan bentuk status perusahaan menjadi Perum atau Perjan, sehingga sebagai perusahaan yang tidak dibebani kewajiban menghasilkan profit. Permasalahannya adalah tidak mudah mengembalikan perusahaan yang sudah terlanjur berstatus Persero ke bentuk yang lebih rendah terutama dalam hal kewenangan pengelolaan manajemen dan kesejahteraan yang diberikan terhadap pegawainya. Oleh karena itu opsi ini mungkin pilihan terakhir manakala perusahaan benar-benar dalam kondisi yang sudah tidak memungkinkan lagi untuk tetap eksis dalam bentuk sekarang.
2. Tetap seperti sekarang, yaitu dengan status perusahaan persero, namun kewajiban USO dan PSO disubsidi oleh pemerintah dengan asumsi masih memungkinkan dilakukan perbaikan dalam kinerja manajemen. Namun, dengan struktur keuangan, khususnya dalam komposisi pengeluaran biaya perusahaan, yang biaya belanja pegawainya sangat besar dan lebih dari yang seharusnya menyebabkan kemampuan operasional perusahaan terseok dan hampir tidak memungkinkan lagi untuk melakukan investasi, di lain pihak pertumbuhan pendapatan sulit untuk dikembangkan, maka dalam jangka panjang perusahaan akan menjadi semakin sulit dan tidak mampu lagi untuk bersaing. Dalam bahasa yang sederhana kalau tidak ada uluran tangan dari pemerintah maka perusahaan akan mengalami kebangkrutan. Perbaikan yang

tidak bersifat struktural dan signifikan kurang akan memberikan dampak terhadap perbaikan kinerja perusahaan. Masalahnya adalah untuk melakukan perbaikan struktural dan signifikan ialah mengharuskan manajemen melakukan kebijakan di bidang kepegawaian yang mungkin kurang populer dan mungkin akan sangat ditentang oleh Serikat Pekerja yang ada. Oleh karena itu mungkin alternatif untuk meminta bantuan pemerintah terutama dalam penyediaan pendanaan untuk memecahkan masalah ini mungkin dapat jadi solusi terbaik, yang artinya perusahaan dapat disehatkan sementara para pegawai yang terkena dampak kebijakan dapat tetap hidup dengan sejahtera.

3. Kepemilikan perusahaan secara utuh dijual kepada swasta (Pos Argentina merupakan salah satu yang dapat dijadikan contoh kasus dalam swastanisasi perusahaan pos negara). Masalahnya adalah jika mayoritas saham masih dikuasai pemerintah mungkin tidak akan menarik minat para investor, karena dengan pengelolaan manajemen perusahaan masih dikelola oleh wakil pemerintah para investor tidak leluasa untuk melakukan perubahan-perubahan yang radikal. Sedangkan jika sebagian besar saham perusahaan atau seluruh kepemilikan perusahaan dijual akan lebih menarik minat para investor, tapi hal ini mungkin akan mendapat tantangan dari Serikat Pekerja karena nasib para karyawan akan kurang terlindungi jika dibandingkan ketika masih menjadi karyawan BUMN.



4. Perusahaan menjual sebagian atau seluruh *business* yang *profitable* dalam bentuk anak-anak perusahaan. Untuk membentuk anak-anak perusahaan baru dalam bisnis perposan, yang sangat memerlukan dukungan infrastruktur teknologi informasi dan alat transportasi, memerlukan biaya besar, sementara kemampuan perusahaan untuk melakukan investasi sangat rendah. Perlu pertimbangan yang matang untuk opsi-opsi business mana yang akan dijadikan anak perusahaan, apakah satu, dua, atau tiga-tiganya. Pemilihan mitra juga merupakan hal yang perlu mendapat perhatian yang serius, terutama mitra yang benar-benar mampu memberikan sinergi terhadap pengembangan bisnis perusahaan. Di samping itu, perlu adanya rencana yang jelas dalam melakukan restrukturisasi organisasi perusahaan (khususnya masalah *rightsizing*), karena tanpa kejelasan langkah restrukturisasi organisasi, perusahaan akan tetap menanggung beban pegawai yang berat, sementara pendapatan dari bisnis yang menguntungkan berkurang karena sharing dengan investor lain.
5. Melakukan pemisahan fungsi perusahaan sebagai *public service* dan *profit making*. Berbeda dengan alternatif keempat, dalam alternatif ini langkah pertama memecah perusahaan menjadi dua perusahaan yaitu: satu perusahaan yang bersifat *public service* dikembalikan ke bentuk Perum atau Perjan sehingga kepemilikan dan pengelolaannya benar-benar dikuasai pemerintah, sedangkan satu perusahaan lagi pengelolaannya bersifat business oriented dan

kepemilikannya sebagian atau seluruhnya dikuasai oleh swasta sehingga dengan demikian akan terdapat dua Direksi (Direksi PT Pos Indonesia dan Direksi Perum atau Perjan Pos Indonesia). Masalahnya tidak mudah untuk melakukan pemisahan asset khususnya dalam melakukan pemisahan karyawan yang ada.

Mungkin masih banyak lagi alternatif lain yang tersedia, namun dari gambaran tersebut di atas menunjukkan setiap alternatif yang ditempuh pasti memiliki peluang dan tantangannya sendiri, yang akan menimbulkan dampak yang berkepanjangan jika tidak dilakukan dengan hati-hati. Diperlukan diskusi yang panjang dan melibatkan banyak pihak ketika Manajemen akan menentukan arah yang akan dipilih sehingga keputusan yang dibuat tidak akan menjadi “dosa sejarah” dan harus dipikul terutama para karyawan (lebih dari 23.000 orang) dan keluarganya yang jumlahnya cukup besar.

Bidang kegiatan jasa ini mempunyai peranan yang sangat penting untuk kelancaran berkomunikasi bagi manusia sebagai insan sosial, kegiatan masyarakat, dan penyelenggaraan pemerintahan. Usaha jasa ini dapat mempercepat pengiriman barang dari suatu tempat ketempat yang lain. Sejalan dengan semakin maju dan berkembang suatu Negara dalam pembangunan tidak akan terlepas dari besarnya jasa dan peranan pengangkutan. Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan

daya guna dan nilai.<sup>3</sup> Dengan demikian peranan pengiriman barang ini sangat penting, baik bagi lalu lintas perdagangan maupun bagi jasa angkutan itu sendiri dan juga konsumennya.

Untuk melaksanakan pengangkutan memerlukan alat angkut, misalnya : kereta api, kapal laut, kapal udara dan Derek. Dalam memenuhi kebutuhan manusia yang selalu memerlukan jasa pengangkutan, salah satu diantaranya adalah pengangkutan surat atau barang melalui pos.

Penyelenggaraan pos mempunyai arti yang sangat penting bagi pembangunan, hal ini bias dilihat dalam pasal 2 undang-undang No 6 tahun 1984 tentang pos "Pos diselenggarakan guna mendukung pembangunan serta memperkuat persatuan, kesatuan dan keutuhan kehidupan bangsa dan Negara dengan memberikan pelayanan sebaik mungkin keseluruh wilayah Indonesia dan dalam hubungan antaPos dan giro merupakan BUMN yang bergerak dibidang pelayanan penting dalam perkembangan diantara manusia baik kehidupan sosial, ekonomi dan budaya. Adapun tugas utama PT. Pos yaitu :

1. Melayani masyarakat dalam lalu lintas surat
2. Melayani masyarakat dalam lalu lintas uang
3. Melayani masyarakat dalam lalu lintas pengiriman uang
4. Memberikan pelayanan pada masyarakat dalam bidang keagenan

---

<sup>3</sup>H.M.N. Purwosutjipto, *pengertian pokok hukum dagang Indonesia 3 (hukum pengangkutan)*. Djambatan, Jakarta, 2003, hal. 1

5. Memberikan pelayanan dalam bidang lalu lintas berita dan informasi tertentu

Seperti yang telah kita ketahui pada masa sekarang ini, pos merupakan lembaga umum yang bertugas mengurus pengantaran dan pengangkutan surat-surat termasuk juga barang-barang kecil, yang di bungkus dan disebut paket.<sup>4</sup> Peranan pengangkut akan terasa sekali mamfaatnya oleh pihak yang berkepentingan yaitu konsumen, jika pengiriman barang dapat dilaksanakan secara baik dan cepat. Faktor kecepatan dan keselamatan merupakan kunci sukses bagi dunia pengiriman barang.

Barang dalam undang-undang No. 8 tahun 1999 adalah setiap benda, baik yang berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, baik dapat di habiskan maupun tidak dapat dihabiskan, yang dapat diperdagangkan, dipakai, dipergunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen pemakai akhir dari barang tersebut.<sup>5</sup>

PT. Pos Indonesia (persero) selaku pengangkut akan terikat dalam suatu perjanjian timbal balik dengan pihak pengirim, dimana PT. Pos Indonesia (persero) mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang ketempat tujuan tertentu sedangkan pihak lainnya (pengirim atau penerima) berkewajiban untuk menunaikan pembayaran tertentu. Dengan adanya suatu perjanjian, maka akibatnya ada kewajiban diantara kedua belah pihak. Dengan demikian apabila salah satu pihak tidak melaksanakan kewajibannya maka ia harus bertanggung jawab terhadap

---

<sup>4</sup> *Ibid.*, hal 83

<sup>5</sup> Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT. Grasindo, Jakarta, 2004, hal. 8



perbuatannya. Akan tetapi yang menjadi persoalan adalah bagaimana tanggung jawab PT. Pos selaku pihak pengangkut, jika terjadi kerugian dalam pengiriman barang yang di sebabkan kesalahan yang berupa kesengajaan atau kelalaian. Masalah pertanggung jawaban ini tidak bisa dilepaskan dari masalah ganti rugi.

Untuk adanya kewajiban ganti rugi bagi debitur maka harus di tetapkan terlebih dahulu apakah debitur melakukan kelalaian atau berada dalam keadaan lalai. Jadi maksud “berada dalam keadaan lalai” disini adalah apabila debitur alpa atau lalai atau ingkar janji atau juga ia melanggar perjanjian, bila ia melakukan atau berbuat sesuatu yang tidak boleh dilakukannya. Terhadap debitur yang lalai ini pihak pengirim dapat memenuhi pemenuhan ganti rugi.<sup>6</sup>

Dalam penyelenggaraan pengangkutan dapat saja terjadi suatu kecelakaan atau musibah meskipun tidak kita kehendaki kadang kala menimpa kita. Akibat dari kecelakaan tersebut sudah tentu menimbulkan kerugian yang tidak sedikit baik bagi pihak pengirim/penerima maupun bagi PT. Pos Indonesia (persero) sendiri selaku pengangkut. Berkaitan dengan masalah tanggung jawab pengangkut maka PT. Pos Indonesia (persero) sebagai pengangkut tidak lepas dari tanggung jawabnya jika terjadi suatu kesalahan atau pelanggaran atau kelalaian yang menuntut adanya pertanggung jawaban dari pihak perusahaan yang telah mengakibatkan hilang atau rusaknya barang kiriman, meskipun usaha untuk menghindari atau memperkecil

---

<sup>6</sup> Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT. Grasindo, Jakarta, 2000, hal.24

kemungkinan telah dilakukan sejauh kemampuan dan keterbatasan yang ada pada pengangkut.

Dalam hal ini kesadaran pihak pelaku usaha (PT. Pos) untuk bertanggung jawab atas jasa yang diberikan kepada masyarakat sangatlah dibutuhkan mengingat kepuasan konsumen adalah tolak ukur keberhasilan penyelenggaraan jasa Pos dan Giro. Kepuasan konsumen itu sendiri dapat di ukur dari tanggung jawab Pos dan Giro yaitu dalam memberikan pelayanan terbaik kepada konsumen dan dari ketaatan Pos dan Giro dalam memenuhi ganti rugi kepada konsumen manakala surat atau barang yang dikirim hilang atau rusak.

Apabila pengangkutan dapat berlangsung selamat sampai ketujuan, maka dapat dikatakan tidak menimbulkan persoalan, tetapi bila barang yang diangkut tidak atau hanya sebagian saja sampai kealamat tujuan akan menimbulkan tanggung jawab pengangkut dalam hal ini PT. Pos Indonesia (persero) terhadap barang yang diangkutnya.

Untuk melihat berapa jauh PT. Pos Indonesia (persero) dalam meningkatkan mutu layanan Pos dan Giro terhadap pemakai jasa, dapat dilihat sampai sejauh mana tanggung jawab PT. Pos Indonesia (persero) apabila terjadi kerugian yang dialami oleh pemakai jasa.

Bertitik tolak dari latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka penulis akan mencoba menulis skripsi dengan judul : "TANGGUNG JAWAB PT.

## POS INDONESIA (PERSERO) PALEMBANG ATAS KEHILANGAN DAN KERUSAKAN DALAM PENGANGKUTAN BARANG”.

### **B. Permasalahan**

Berdasarkan uraian pada latar belakang diatas maka timbul permasalahan yang akan dituangkan dalam bentuk penelitian. Adapun permasalahan tersebut sebagai berikut :

1. Bagaimanakah tanggung jawab PT. Pos Indonesia (persero) kepada konsumen apabila terjadi kehilangan dan kerusakan terhadap barang yang dikirim?
2. Bagaimanakah pelaksanaan pembayaran ganti rugi yang diberikan PT. Pos Indonesia (persero) kepada konsumen apabila terjadi kehilangan dan kerusakan terhadap barang yang dikirim?

### **C. Ruang Lingkup**

Ruang lingkup penelitian dititik beratkan pada penelusuran terhadap tanggung jawab PT. Pos Indonesia (persero) Palembang atas kehilangan dan kerusakan dalam pengangkutan barang dan pelaksanaan pembayaran ganti rugi yang di berikan oleh PT. Pos Indonesia (Persero).

### **D. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

#### **Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis tentang mekanisme bagaimanakah tanggung jawab PT. Pos Indonesia (persero) kepada konsumen apabila terjadi kehilangan dan kerusakan terhadap barang yang dikirim?
2. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimanakah pelaksanaan pembayaran ganti rugi yang diberikan PT. Pos Indonesia (persero) kepada konsumen apabila terjadi kehilangan dan kerusakan terhadap barang yang dikirim?

### **Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang ingin diperoleh dari penulisan skripsi ini adalah mencakup manfaat teoritis dan manfaat praktis, yaitu:

1. Manfaat Teoritis
  - a. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan kajian akademik.
  - b. Hasil penelitian ini juga memberikan sumbangan dalam ilmu pengetahuan untuk mengembangkan hukum sebagai ilmu pengetahuan, khususnya hukum pengangkutan.
2. Manfaat Praktis
  - a. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan acuan pihak-pihak yang terkait dalam menentukan arah kebijaksanaan.
  - b. Hasil dari penelitian ini dapat digunakan oleh para praktisi hukum untuk menyelesaikan kasus yang berkaitan dengan masalah pengangkutan.



## E. Metode Penelitian

Dalam melakukan penelitian maka metode yang akan digunakan adalah sebagai berikut:

### 1. Sifat penelitian

Sifat penelitian dalam skripsi ini adalah Deskriptif yaitu suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada.

### 2. Pendekatan masalah

Pendekatan masalah dalam skripsi ini adalah dengan melakukan pendekatan secara yuridis empiris. Pendekatan yuridis empiris dilakukan dengan melakukan penelitian di lapangan, yaitu dengan melihat fakta yang ada di lapangan yang berkaitan dengan permasalahan dengan skripsi ini.

### 3. Sumber data

Pengumpulan data dalam skripsi ini, penulis memperoleh melalui:

#### a. Data sekunder

Merupakan data yang diperoleh dengan melakukan penelitian kepustakaan (*Library Research*). Data sekunder yang digunakan penulis dalam skripsi ini dibedakan menjadi:

#### i. Bahan Hukum Primer

Adalah bahan hukum yang mengikat. Bahan hukum primer yang dipergunakan penulis dalam penulisan skripsi ini adalah Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1984 Tentang Pos.

## ii. Bahan Hukum Sekunder

Adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Bahan hukum yang digunakan penulis dalam penulisan skripsi ini adalah buku-buku tentang Hukum Pengangkutan, Hukum Perdata, dan selain itu juga penulis melakukan penelusuran melalui internet.

## iii. Bahan Hukum Tersier

Adalah bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum yang digunakan penulis dalam penulisan skripsi ini adalah kamus, dan brosur.

## b. Data Primer

Merupakan data yang diperoleh dari penelitian lapangan (*Field Research*). Pengambilan data primer ini dilakukan dengan cara wawancara dengan pejabat terkait sesuai dengan masalah yang diteliti, dalam hal ini adalah pihak-pihak yang bekerja di PT. Pos Indonesia (persero) Palembang, sebagai data pelengkap.

## 4. Lokasi penelitian

- i. Penelitian dilakukan di PT. Pos Besar Palembang.
- ii. Lokasi penelitian Kepustakaan dilakukan di Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.

## 5. Teknik Pengumpulan Data

- i. Studi Pustaka, dilakukan untuk memperoleh data sekunder yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti.
- ii. Studi lapangan (*Field Research*), dilakukan untuk mendapatkan data primer dengan mengadakan pengumpulan data yang diperoleh secara langsung di lapangan yaitu penelitian dengan mengadakan wawancara
- iii. Langsung kepada pihak-pihak yang terlibat dengan masalah yang akan dibahas dalam hal ini pejabat PT. Pos Indonesia (persero) Palembang.

## 6. Analisis Data

Secara kualitatif untuk mengkaji aspek-aspek yuridis melalui metode yang bersifat deskriptif yang di susun secara sistematis dengan menguraikan gambaran dari data yang diperoleh serta menghubungkan satu sama lain untuk mendapatkan suatu kesimpulan.

## DAFTAR PUSTAKA

## BUKU

- Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994.
- A. Kadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, , PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998
- Depdiknas, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta, 1991.
- Gunawan Wijaya, *150 Tanya Jawab Tentang Perseroan Terbatas*, Gramedia Pustaka, Jakarta, 2009.
- H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Buku III Tentang Hukum Pengangkutan*. Djambatan, Jakarta, 2003.
- Handri Raharjo, *Hukum Perjanjian Di Indonesia*, Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2009
- M. Yahya Harahap, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1982
- R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1985
- Saefullah Wiradipradja, dalam buku Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. , PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994.
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT. Grasindo, Jakarta, 2004.
- Suherman, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan*, Alumni, Bandung, 1979.
- Sution Usman Adji et-al, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.
- Wirjono Prodjodikoro, *Perjanjian Pengangkutan*, Balai Pustaka, Jakarta, 1963.

## **UNDANG-UNDANG**

Undang-Undang Nomor 6 tahun 1984 Tentang Pos

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

## **INTERNET**

<http://indonesiabuku.com/?p=380>