



TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN JASA PENGANGKUTAN DALAM PENGIRIMAN BARANG

Saharuddin Daming¹, Tri Adi Wibowo²

^{1,2}Universitas Ibn Khaldun Bogor, Indonesia

Email: daming@uika-bogor.ac.id¹

Abstrak

Jasa pengangkutan barang merupakan usaha yang telah berlangsung sepanjang peradaban manusia, karena tidak setiap entitas mampu memenuhi kebutuhannya sendiri. Kebutuhan untuk memindahkan barang dari suatu tempat lain, dapat dipenuhi dengan menggunakan jasa pengiriman barang. Untuk mendapatkan kepastian hukum, maka hal tersebut perlu dilakukan melalui perjanjian para pihak. Masalah yang dikaji dalam penelitian ini : bagaimana perjanjian yang dibuat antara para pihak dalam pengiriman barang serta sejauh mana pelaksanaan tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan atas barang yang dikirim melalui perusahaan tersebut. Penelitian ini merupakan jenis penelitian yuridis empiris dengan pendekatan regulasi dan konsep. Hasil penelitian Pelaksanaan tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan barang dalam pengiriman barang berlangsung secara baik meski dalam beberapa kasus tertentu terjadi cedera janji terutama keterlambatan, kerusakan dan kehilangan barang. Namun, pihak pengirim barang senantiasa memberikan ganti rugi disertai penambahan diskon/rabat sebagai bentuk pelaksanaan tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan barang terhadap pengiriman barang. Faktor pendukung seperti tersedianya aturan hukum yang pasti, adanya sistem kelembagaan yang berfungsi untuk memperlancar pelaksanaan tanggung jawab, adanya sarana prasarana angkutan jalan yang didukung teknologi terkini. Adapun faktor penghambat yaitu masih adanya aturan hukum/kebijakan yang saling tumpang tindih, sistem transportasi yang belum memadai, serta adanya inkonsistensi dari pihak tertentu yang lalai memenuhi kewajiban

Kata Kunci: pengirim, pengangkut, tanggungjawab, barang dan jasa

PENDAHULUAN

Dalam era perdagangan bebas yang ditandai dengan arus pergerakan barang dan jasa yang mengutamakan kualitas dan responsibilitas, maka pertumbuhan penyediaan pengelolaan jasa yang semakin pesat menuntut perusahaan untuk selalu meningkatkan kualitas pelayanannya. Hal ini terjadi karena setiap pelaku bisnis membutuhkan relasi dalam menyalurkan barangnya yakni perusahaan yang bergelut dalam bidang jasa kurir atau pengiriman barang, tanpa peran jasa pengiriman barang maka perkembangan perdagangan akan terhambat bahkan stagnan. Seiring dengan perkembangan pasar yang semakin luas, sehingga perusahaan banyak membutuhkan jasa pengiriman barang demimembuat para pelaku bisnis dapat memperluas jangkauan bisnisnya.

Salah satu pihak yang memiliki peran strategis dalam hal ini adalah jasa pengangkutan yang menyediakan jasa pada pihak pengirim, dimana pengangkut mempunyai kewajiban menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, aman, nyaman, cepat, mudah dan murah.

Hal demikian kemudian dikaji dalam studi perjanjian pengangkutan. Sebagaimana termaktub dalam Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), bahwa perjanjian pengangkutan secara yuridis adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang atau lebih. Dalam perjanjian ini orang terikat pada akibat hukum yang muncul, karena pengangkutan merupakan bentuk perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim. Ini berarti masing-masing pihak yang terikat dalam perjanjian mempunyai hak dan kewajiban secara timbal balik untuk dipenuhi sebagai prestasi. Dalam pengertian tujuannya yang dimaksud disini adalah termasuk juga segi kepentingan masyarakat, yaitu manfaat yang mereka peroleh setelah pengangkutan selesai. Salah satu bentuk yang menjadi bidang usaha dari pengangkutan adalah pengiriman suatu barang oleh pemilik barang melalui perusahaan ekspedisi.

Mekanisme pengiriman barang yang dijalankan oleh pengangkut selama ini, dimulai pada saat pengirim sebagai pengguna jasa membuat syarat dan prosedur yang disepakati kedua belah pihak sesuai dengan ketentuan pasal 1320 KUH Perdata, namun dalam perjanjian modern, kesepakatan kedua belah pihak sebagaimana dipersyaratkan pasal 1320 KUH Perdata, diterobos melalui paradigma perjanjian baku (standar kontrak) dimana pihak pelaku bisnis membuat segala mekanisme dan syarat transaksi secara baku, kemudian ditawarkan kepada konsumen untuk dipertimbangkan. Persetujuan dari konsumen atas penawaran pelaku usaha tersebut, ditentukan oleh kesediaan konsumen untuk membayar/membeli nilai penawaran tanpa ada perundingan. Mekanisme seperti inilah yang diterapkan oleh pengangkut yang membuat suatu dokumen perjanjian untuk ditandatangani oleh pengirim sebagai pengguna jasa. Dalam melakukan kegiatannya, ternyata perusahaan ekspedisi ini tidak terlepas dari berbagai bentuk permasalahan, apabila tidak dilaksanakan hak dan kewajiban (wanprestasi) misalnya seperti *force majeure (Inggris)*, *Overmacht (Belanda)* yaitu peristiwa yang terjadi di luar kemampuan manusia sehingga tidak dapat dihindarkan, maka suatu kegiatan sebagai prestasi tidak dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya, baik dalam bentuk rusaknya barang yang dikirim, keterlambatan dalam pengiriman, hilangnya barang yang dikirim ataupun salah tujuan pengiriman.

Apabila mengacu pada KUH Perdata, maka pengaturan terkait klausula *force majeure* dalam perjanjian/kontrak tersebut diatur dalam Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUH Perdata :

Pasal 1244 :

“Jika ada alasan untuk itu, si berutang harus dihukum mengganti biaya, rugi, dan bunga apabila ia tak dapat membuktikan, bahwa hal tidak atau tidak pada waktu yang tepat dilaksanakannya perikatan itu, disebabkan suatu hal yang tak terduga, pun tak dapat dipertanggungjawabkan padanya, kesemuanya itu pun jika itikad buruk tidaklah ada pada pihaknya.”

Pasal 1245 :

“Tidaklah biaya rugi dan bunga, harus digantinya, apabila lantaran keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tak disengaja si berutang berhalangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau lantaran hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang.”

Pada dasarnya, klausa *force majeure* dalam suatu kontrak ditujukan untuk mencegah terjadinya kerugian salah satu pihak dalam suatu perjanjian karena *Act of God*, seperti kebakaran, banjir gempa, hujan badai, angin topan, (atau bencana alam lainnya), pemadaman listrik, kerusakan katalisator, sabotase, perang, invasi, perang saudara, pemberontakan, revolusi, kudeta militer, terorisme, nasionalisasi, blokade, embargo, perselisihan perburuhan, mogok, dan sanksi terhadap suatu pemerintahan.

Unsur-unsur yang menyatakan bagaimana suatu keadaan dapat dinyatakan sebagai *force majeure* lazimnya memiliki kesamaan dalam setiap aturan hukum dan putusan pengadilan dalam setiap interpretasi terhadap kata ini. Unsur-unsur tersebut antara lain:

1. Peristiwa yang terjadi akibat suatu kejadian alam;
2. Peristiwa yang tidak dapat diperkirakan akan terjadi; dan
3. Peristiwa yang menunjukkan ketidakmampuan untuk melaksanakan kewajiban terhadap suatu kontrak baik secara keseluruhan maupun hanya untuk waktu tertentu.

Adapun pengaturan mengenai tanggung jawab maupun mekanisme umum tentang pengangkutan diatur dalam KUHD maupun KUHPerdara, sedangkan pengaturan yang lebih spesifik dan teknis mengenai pengangkutan, tertuang dalam beragam peraturan pemerintah, perpres, permenhub, peraturan dirjen perhubungan darat, peraturan daerah, provinsi, kabupaten/kota, peraturan gubernur, walikota dan bupati.

Pengusaha pengangkutan yang lalai dapat merugikan pengirim, apabila barang hilang, rusak dan terlambat sampai ketempat tujuan menjadi tanggung jawab pihak pengangkut. Hal ini memerlukan penyelesaian berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hal ini juga ditunjang dengan adanya Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Dalam UU tersebut juga diatur tentang tanggung jawab pelaku usaha yang dalam hal ini adalah pengusaha pengangkutan yang tertuang pada Pasal 19 UU Nomor 8 Tahun 1999 :Yaitu pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum(yuridis) empiris atau hukum sosiologis dan dapat disebut juga penelitian sosial legal atau sosio yuridis karena mengkaji obyek penelitian dari segi norma hukum maupun fakta empiris. Jenis penelitian ini dipilih sebagai dasar asas hukum, konsepsi, pandangan, peraturan-peraturan hukum serta hukum yang berkaitan dengan permasalahan dalam penelitian perlu dikaji dan ditelaah dengan menekankan kenyataannya di masyarakat. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1) Pendekatan Perundang-undangan (*statute approach*)
Peneliti menggunakan peraturan perundang-undangan sebagai dasar awal melakukan analisis. Hal ini dilakukan peneliti karena peraturan perundang-undangan merupakan titik fokus dari penelitian normatif. Sebagaimana penelitian ini terfokus pada ketentuan perjanjian pada umumnya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), ketentuan pengangkutan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan konsumen maupun peraturan perundang-undangan teknis yang relevan dengan obyek kajian penelitian, terutama dokumen perjanjian yang dibuat oleh pihak pemilik barang dengan pihak jasa pengangkutan barang.
- 2) Pendekatan Konsep (*conceptual approach*)
Pendekatan konsep berawal dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum, dan dengan mempelajari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin tersebut, peneliti akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian, konsep, asas hukum yang relevan dengan permasalahan yang diteliti serta peneliti membuat argumentasi hukum dalam menjawab permasalahan hukum yang diajukan. Adapun pandangan dan doktrin dalam hukum perdata penelitian ini terfokus pada kajian tentang pengaturan hukum perjanjian antara pihak pemilik barang dengan pihak perusahaan jasa pengangkutan barang untuk dikirim kepada penerima, disamping jika terjadi wanprestasi dari pihak pengangkut.
- 3) Pendekatan Yuridis Sosiologis
Pendekatan yuridis sosiologis adalah mengidentifikasi dan mengkonsepsikan hukum sebagai institusi sosial yang riil dan fungsional dalam sistem kehidupan yang nyata. Pendekatan yuridis sosiologis menekankan penelitian yang bertujuan memperoleh pengetahuan hukum secara empiris dengan jalan terjun langsung ke obyeknya yaitu Pengangkut sebagai perusahaan ekspediter buku pendidikan guna mengetahui tanggungjawab serta layanan pengiriman barang oleh perusahaan jasa pengangkutan barang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Konsep dan Norma mengenai Tanggung Jawab

Definisi Tanggung Jawab

Pengertian tanggung jawab dalam Kamus Umum Bahasa Besar Indonesia adalah keadaan dimana wajib menanggung segala sesuatu, sehingga berkewajiban menanggung, memikul jawab, menanggung segala sesuatunya atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.

Adapun tanggung jawab secara definisi merupakan kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatan baik yang disengaja maupun yang tidak disengaja. Tanggung jawab juga berarti berbuat sebagai perwujudan kesadaran akan kewajiban.

Dalam konteks hukum pengangkutan, teori tentang tanggung jawab umumnya terbagi dari asas atau prinsip. Secara umum, prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:

a. kesalahan (*liability based on fault*)

- b. praduga selalu bertanggung jawab (*presumption of liability*)
- c. praduga selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of nonliability*)
- d. tanggung jawab mutlak (*strict liability*)
- e. pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*)

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata), tanggung jawab hukum diatur dalam Pasal 1365 dan Pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata. Menurut Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang biasa disebut perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigdaad*) setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian. Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang harus bertanggung jawab (*liable*) secara hukum atas perbuatan sendiri artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada orang lain, maka orang tersebut harus bertanggung jawab (*liable*) untuk membayar ganti kerugian yang diderita.

Tanggung Jawab dalam hukum pada Pasal 1364 KUHPerdata mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok perbuatan melawan hukum, yaitu:

- a. adanya perbuatan;
- b. adanya unsur kesalahan;
- c. adanya kerugian yang diderita;
- d. adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

Yang dimaksud kesalahan adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian "hukum", tidak hanya bertentangan dengan undang-undang, tetapi juga kepatutan dan kesusilaan dalam masyarakat.

Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan

Hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*), tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*), dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability*). Hukum pengangkutan Indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga.

a. Tanggung Jawab karena Kesalahan

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan. Tanggung jawab tersebut dimulai sejak barang diterima oleh pengangkut sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima. Kerugian dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang diperoleh dan biaya jasa yang telah digunakan akan tetapi, pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh keterangan yang tidak benar dalam surat pengangkutan barang. (Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian).

Pada pengangkutan dengan kendaraan umum, pengusaha pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga, karena kelalaian atau kesalahan dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Besarnya ganti kerugian adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga. Tanggung jawab pengusaha

terhadap pemilik barang dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim dan atau penerima barang. (Pasal 45 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

b. Tanggung Jawab karena Praduga

Menurut prinsip tanggung jawab karena praduga, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Tidak bersalah artinya tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan pengangkut.

Dalam Pasal 193 ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal ini menentukan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.

c. Tanggung Jawab Mutlak

Menurut prinsip tanggung jawab mutlak, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian dan unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu.

Cara membedakan prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut pada dasarnya diletakkan pada masalah pembuktian, yaitu mengenai ada tidaknya kewajiban pembuktian, dan kepada siapa beban pembuktian dibebankan dalam proses penuntutan.

Pasal 1365 KUHPerdata Indonesia menjelaskan: "Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut".

Pengangkutan berarti dapat dituntut ganti rugi dari rusaknya barang kecuali 4 hal yang harus diperhatikan sebagaimana pasal 91 KUHP:

- 1) Keadaan memaksa *Overmacht*
- 2) Cacat barang itu sendiri
- 3) Kesalahan si pengirim
- 4) Terlambat barang sampai tujuan karena rusak

Tanggung Jawab Pelaku Usaha

Tanggung jawab pelaku usaha menurut Pasal 19 UUPK :

- a. Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.

- b. Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada 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 perundangundangan yang berlaku.
- c. Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi.

Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.

Tanggung jawab berdasarkan KUHPerdara terbagi dari tanggung jawab karena wanprestasi dan tanggung jawab karena kesalahan. Tanggung Jawab karena wanprestasi, debitur mengemban kewajiban untuk memenuhi prestasi, dan jika tidak melaksanakan kewajibannya tersebut bukan karena keadaan memaksa, maka debitur dianggap melakukan wanprestasi atau ingkar janji. Terdapat 3 (tiga) bentuk wanprestasi, yaitu: Tidak memenuhi prestasi sama sekali; Terlambat memenuhi prestasi; Memenuhi prestasi secara tidak baik.

Adapun tanggung jawab karena kesalahan, semuanya terkait dengan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*). Dalam pasal 1365 sampai dengan pasal 1380 KUH Perdata telah diatur mengenai pertanggung jawaban atas perbuatan melawan hukum. Moegni Djodirjo didalam bukunya Perbuatan Melawan Hukum, selain menggunakan istilah pertanggung jawaban juga menggunakan istilah tanggung gugat. Menurut beliau kedua istilah tersebut memiliki pengertian yang sama, dan digunakan tanpa mendahulukan yang satu dari yang lain. Menurut Moegni Djodirjo pengertian istilah "tanggung gugat" untuk melukiskan adanya aansprakelijkheid adalah untuk mengedepankan bahwa karena adanya tanggung gugat pada seorang pelaku perbuatan melawan hukum, maka si pelaku harus bertanggung jawab atas perbuatannya dan karena pertanggung jawab tersebut si pelaku tersebut harus mempertanggung jawabkan perbuatannya. Tanggung jawab dalam perbuatan melawan hukum dapat dibagi dalam 3 (tiga) bentuk, yang pertama adalah tanggung jawab tidak hanya karena perbuatan melawan hukum yang dilakukan sendiri tetapi juga berkenaan dengan perbuatan melawan hukum orang lain dan barang-barang dibawah pengawasannya, yang kedua adalah tanggung jawab atas perbuatan melawan hukum terhadap tubuh dan jiwa manusia, dan ketiga adalah tanggung jawab atas perbuatan melawan hukum terhadap nama baik.

Ganti Rugi Dalam Perbuatan Melawan Hukum Pasal 1365 KUH Perdata menentukan bahwa pelaku perbuatan melawan hukum memiliki kewajiban untuk memberikan ganti kerugian kepada korban dari perbuatannya, namun undang-undang tidak mengatur lebih jauh mengenai ganti kerugian yang harus dipenuhi dalam perbuatan melawan hukum. Ganti kerugian karena wanprestasi yang didasarkan atas pasal 1243 KUH Perdata, dan ganti kerugian berdasarkan wanprestasi. Sehubungan dengan dibedakannya wanprestasi seperti tersebut, timbul persoalan apakah debitur yang tidak memenuhi prestasi tepat pada waktunya harus dianggap terlambat atau tidak memenuhi prestasi sama sekali. Dalam hal debitur tidak lagi mampu memenuhi prestasinya, maka dikatakan debitur tidak

memenuhi prestasi sama sekali. Sedangkan jika prestasi debitur masih dapat diharapkan pemenuhannya, maka digolongkan dalam terlambat memenuhi prestasi.

Wanprestasi membawa akibat yang merugikan bagi debitur, karena sejak saat tersebut debitur bertanggung jawab mengganti kerugian yang timbul sebagai akibat dari wanprestasi tersebut. Dalam hal debitur melakukan wanprestasi, kreditur dapat menuntut pemenuhan perikatan; Pemenuhan perikatan dengan ganti rugi; Ganti rugi; Pembatalan persetujuan timbal balik; dan Pembatalan dengan ganti rugi.

Ganti rugi ini dapat merupakan pengganti dari prestasi pokok, dan dapat pula sebagai tambahan disamping prestasi pokoknya. Dalam hal pertama ganti rugi terjadi karena debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali, sedangkan yang terakhir karena debitur terlambat memenuhi prestasi. Penggantian biaya, rugi, dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan menurut Pasal 1243 KUH Perdata, barulah mulai diwajibkan apabila debitur setelah dinyatakan lalai memenuhi prestasinya tersebut namun tetap melalaikan, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampauinya. Menurut Pasal 1246 KUH Perdata, ganti rugi terdiri dari dua faktor, yaitu kerugian yang nyata-nyata diderita oleh kreditur, dan keuntungan yang seharusnya diperoleh.

Pihak-Pihak Terkait dalam Pengiriman Barang

Pengirim

KUHD maupun KUHPdt tidak mengatur definisi pengirim secara umum. Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar pengangkutan barang dan atas dasar itu berhak memperoleh pelayanan pengangkutan dari pengangkut.

Pengirim dapat berstatus sebagai pemilik barang sendiri atau orang lain yang bertindak atas nama pemilik barang. Selain itu pengirim dapat juga berstatus sebagai penjual dalam perjanjian jual beli yang berkewajiban menyerahkan barang melalui jasa pengangkutan. Pengirim dapat juga berstatus sebagai manusia pribadi, perusahaan perseorangan atau sebagai perusahaan badan hukum atau bukan badan hukum. Berdasarkan uraian di atas, pengirim adalah pemilik barang yang memberikan kuasa kepada ekspediter untuk menyelenggarakan urusan pengiriman barang dan bertindak sebagai pemegang dokumen angkutan serta membayar biaya pengiriman kepada ekspediter.

Ekspediter (Pengangkut)

Ekspediter adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan persekutuan badan hukum dalam bidang usaha ekspedisi muatan barang. Sebagai perwakilan dari pengirim atau penerima barang, ekspediter mengurus berbagai macam dokumen yang diperlukan guna memasukkan atau mengeluarkan barang.

Ekspediter adalah seorang perantara yang bersedia untuk mencarikan pengangkut yang baik bagi seorang pengirim. Ekspediter adalah mereka yang berusaha menyelenggarakan angkutan orang lain atas nama sendiri atau tidak atas nama sendiri, bertanggung jawab atas pengiriman yang harus dilaksanakan sebaik mungkin dan segera dan atas mereka yang disuruhnya.

Pengangkut adalah sebuah perusahaan yang menjalankan kegiatan usahanya di bidang pengiriman barang yang didirikan pada tahun 2016. Apabila melihat kebelakang mengenai perkembangan usaha Pengangkut, ternyata Pengangkut baru berusia empat tahun. Sehingga masih banyak celah-celah yang bisa diperbaiki. Sejalan dengan perkembangan zaman, Pengangkut juga ikut berkembang dan berkantor di Perumahan Griya Telaga Permai Blok D4 No. 15 RT 010 RW 019 Kelurahan Cilangkap, Kecamatan Tapos, Kota Depok.

Pengangkut (Pengangkut)

Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang atau barang. Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk mengangkut barang dan menerima bayaran dari pengirim. Pengangkut dapat melakukan pengiriman barang sendiri atau menunjuk pihak lain untuk mengangkut barang milik pengirim. Dalam hal ini yang dimaksud dengan pengangkut adalah Pengangkut yang juga mempunyai kewajiban untuk melaksanakan tugasnya sebagai pengangkut barang.

Penerima

Penerima barang adalah pihak yang dituju oleh pengirim barang, dapat berbentuk perusahaan maupun perorangan yang telah mengadakan perjanjian jual beli atau kepentingan lainnya. Dalam KUHD tidak terdapat definisi secara umum mengenai penerima barang. Dilihat dari perjanjian ekspedisi, penerima barang adalah pihak yang tidak mengikatkan diri pada pengangkut, tetapi dapat saja telah mengadakan perjanjian dengan pengirim barang.

Penerima adalah yang memenuhi kriteria sebagai berikut :

- a. Perusahaan atau perseorangan yang memperoleh hak dari pengirim barang;
- b. Dibuktikan dengan penguasaan dokumen angkutan ;
- c. Membayar atau tanpa membayar biaya angkutan. Penerima adalah pihak yang dapat diketahui dari dokumen perjanjian. Selain itu dari dokumen pengangkut juga dapat diketahui bahwa penerima adalah sebagai pihak ketiga yang berkepentingan, penerima juga adalah pihak yang memperoleh kuasa (hak) untuk menerima barang yang dikirimkan kepadanya.

Objek Pengiriman Barang

Objek adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan.. Objek hukum adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan, sedangkan objek pengiriman dan pengangkutan barang adalah barang muatan, alat pengangkut, dan biaya yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum, yaitu terpenuhinya kewajiban dan hak pihak – pihak terkait.

- a. Barang Muatan
Barang muatan yang dimaksud adalah barang yang sah dan dilindungi oleh undang-undang. Barang muatan pada Pengangkut adalah buku-buku pendidikan.
- b. Biaya Pengiriman
Dalam perjanjian ekspedisi biaya pengiriman termasuk juga di dalamnya biaya pengangkutan yang harus dibayarkan kepada pengangkut, adalah biaya kontrak prestasi

terhadap penyelenggaraan urusan pengiriman barang yang dibayar oleh pengirim kepada ekspeditur.

Dalam hal ini, Pengangkut hanya melakukan pengangkutan menggunakan alat angkut truk dan muatan berisi buku-buku yang sifatnya tidak berbahaya. Biaya angkutan telah disepakati dalam perjanjian ekspedisi dimana ekspeditur mengikatkan diri untuk mencari pengangkut yang baik bagi pengirim. Sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar sejumlah prestasi kepada ekspeditur atas jasa pelayanan yang telah dilakukan oleh ekspeditur dalam proses pengiriman barang.

Dokumen Pengiriman Barang

Dokumen merupakan suatu identitas dari barang-barang yang dikirim. Dalam proses pengiriman barang dari pengirim sampai ke bandara, diperlukan dokumen-dokumen yang harus diurus oleh Pengangkut. Dokumen-dokumen itu merupakan Tanda Terima Pengiriman Barang

Dokumen ini memuat tentang informasi barang, tujuan serta biaya-biaya yang timbul akibat pengiriman barang termasuk biaya pengangkutan maupun asuransi. Dokumen ini juga dilengkapi syarat-syarat standar pengiriman barang yang memuat hak dan kewajiban pengirim dan Pengangkut. Dokumen ini menjadi suatu tanda bukti bahwa telah terjadi kesepakatan antara pengirim dengan Pengangkut untuk mengadakan pengiriman barang.

Pelaksanaan Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengangkutan Barang dalam Pengiriman Barang

Tahapan Proses Pengiriman Barang yang dilakukan oleh Pengangkut

Berdasarkan hasil observasi penulis terhadap implementasi tanggung jawab, proses pengiriman barang yang dilakukan oleh Pengangkut diperoleh data sebagai berikut :

- a. Pihak penerima barang melakukan pemesanan barang ke Pengangkut dalam bentuk P.O (*Pre Order*), dikirim ke Pengangkut
- b. Pemesan (Pengangkut) melakukan pemesanan disertakan dengan P.O, dan P.O tersebut harus dipastikan sampai kepada pihak penerbit
- c. Pihak Penerbit melakukan pengiriman buku, sesuai dengan P.O yang telah diterbitkan oleh pemesan
- d. Pihak Penerima Barang sekaligus Ekspeditur (Pengangkut) menerima barang, melakukan pengecekan kesesuaian kuantitas barang, jenis dan merk buku. Jika sesuai, maka ada penandatanganan faktur pengiriman yg telah diserahkan oleh pihak penerbit
- e. Pihak ekspeditur mengirim barang dengan menggunakan armada yg dimiliki, dilengkapi surat-surat kendaraannya, dipastikan bahwa buku yang dikirim telah sesuai dengan pesanan sekolah. Dan memastikan jumlah serta jenis barang sampai dengan aman, serta kondisi yang baik
- f. Penerima barang (Pengirim) menerima barang, melakukan pengecekan barang, dan melakukan pembayaran. Pembayaran diberi jangka waktu hingga 2 bulan.

Pada perusahaan pengangkutan Pengangkut mengangkut barang menggunakan model by box. Model by box, yaitu menggunakan jenis pengangkutan dengan mobil pengangkut barang atau truk pengangkut barang yang digunakan untuk mengangkut

barang hantarandengan model door to door atau barang yang diangkut sampai kepadaalamat tujuan yang tertera pada surat perjanjian pengangkutan.

Pertanggung Jawaban oleh Kantor Sinar Indonesia ke Pengirim dimulai dari Gudang ke Pengangkut

Sebelum menyelenggarakan pengangkutan, terlebih dahuluada perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan pemilik barang. Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dimana pengangkutmengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang darisuatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan pemilik barangmengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Perjanjianpengangkutan selalu diadakan secara lisan, tetapi didukung olehdokumen yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi danmengikat.

Pengangkut selain bertindak atas nama pengirim barang, juga bertindak atas nama pengangkut. Pengangkut adalah ekspediter yang berhubungan langsung dengan pengangkutan. Dengan demikian, pengirim diwajibkan untuk tunduk pada peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang pengangkutan darat.

Standar Operasional Kerja yang ditetapkan oleh pihak pengangkut pada dasarnya berkaitan erat dengan tanggung jawab yang dilekatkan kepadanya. Tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak barang dimuat ke dalam alat pengangkut sampai barang dibongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada penerima.

Pengangkut wajib bertanggung jawab sejak diterimanya barangtersebut sampai terlaksananya perjanjian pengangkutan tersebut yangberarti telah sampainya barang ke alamat penerima sesuai dengankeadaan pada saat diterimanya barang dan sesuai dengan estimasi waktuyang diperjanjikan untuk diterimanya barang tersebut kecuali terjadikeadaan diluar tanggung jawab pengangkut yang tidak bisa diantisipasi sebelumnya oleh para pihak yang berkepentingan.

Pada penelitian yang telah dilakukan oleh penulis, telahdikumpulkan data-data yang berkaitan dengan bentuk pelaksanaan tanggung jawabpengangkutan yang diimplementasikan oleh Pengangkut. Diambil dari hasil wawancara pada perusahaan pengirim/penjual Pengangkut menyangkut hubungan hukum antara pihak pengirim/penjual dengan pihak penerima/pembeli.

Bentuk pelaksanaan tanggung jawab yang terjadi selama proses pengiriman barang diantaranya :

- a. Pengirim yang dalam hal ini adalah konsumen Pengangkut menandatangani perjanjian kontrak yang telah disepakati dengan Pengangkut. Isi perjanjian kontrak itu mengenai bentuk kerjasama, pemesanan, pembayaran dan kompensasi, dana bantuan, jangka waktu perjanjian serta sengketa.
- b. Selanjutnya Pengangkut memberikan kompensasi di muka untuk melakukan pemesanan buku pelajaran sesuai permintaan Pengirim ke PT. Tiga Serangkai. Judul buku pelajaran dan jumlah unit yang dipesan Pengangkutsesuai dengan surat pesanan yang dibuat Pengirim ditambah buku gratis untuk pegangan guru bidang studi.
- c. Pihak penerbit PT. Tiga Serangkai akan mengirimkan paket buku pelajaran sesuai permintaan Pengangkut dengan prosedur yang sudah ditentukan. Adapun barang yang

sudah sampai di pihak Pengangkut merupakan tanggung jawab PT. Tiga Serangkai apabila terdapat kerusakan, keterlambatan pengiriman, dan lain-lain.

- d. Pengangkut adalah perusahaan ekspedisi yang melakukan usahanya di Depok memiliki gudang sendiri. Barang akan diperiksa tentang kelayakan atau dapat dikirim atau tidak oleh pihak Pengangkut sesuai dengan prosedur dan aturan.
- e. Setelah itu barang akan disimpan digudang untuk menunggu pengiriman sesuai dengan reservasi kargo. Namun terkadang dengan alasan kepercayaan pada konsumen, barang-barang langsung diantar ke konsumen pihak penerima/pembeli secara berangsur tanpa menunggu semua pesanan ada. Barang-barang dipacking sesuai dengan peraturan angkutan darat. Didalam bungkusan kardus atau kemasan lainnya tidak dimasukkan uang, barang-barang berharga atau barang-barang yang berbahaya bagi pengangkutan dan yang melanggar hukum.
- f. Pengangkut harus mengikuti ketentuan-ketentuan standar pengiriman yang ditetapkan untuk mengirim barang konsumen. Ketentuan tersebut berupa standar pengepakan, waktu pengiriman yang sudah disepakati, dan juga barang yang akan dikirim harus sesuai dengan pemesanan konsumen Pengirim.
- g. Faktur kirim baru diserahkan ketika pengangkutan yang terakhir terjadi. Setiap pesanan diterima konsumen, akan dilakukan pengecekan yang dilakukan oleh pihak ekspediter dan konsumen. Namun tidak ditentukan batasan waktu klaim komplain dari buku yang pertama tiba hingga terakhir diterima.

Adapun alasan penggunaan perjanjian tidak tertulis dalam pengangkutan barang oleh pihak Pengangkut dikarenakan "penggunaan perjanjian tidak tertulis dapat diperkenankan untuk digunakan dalam setiap perjanjian yang dibuat antara pelaku usaha dengan konsumen, asalkan tidak bertentangan dengan kebiasaan dan kepatutan yang berlaku dalam pengangkutan barang, ketentuan peraturan perundang-undangan, ketertiban umum, dan kesusilaan. Ketentuan-ketentuan yang ditetapkan oleh Pengangkut mengacu pada aturan-aturan yang berlaku menurut norma-norma dan kebiasaan-kebiasaan dalam bidang ekspedisi muatan darat. Perjanjian yang tidak tertulis akan muncul dengan alasan kepraktisan dan keefektifan. Tetapi para pihak jasa ekspediter menganggap bahwa semua konsumen sudah mengetahui hak dan kewajiban masing-masing

Pada dasarnya setiap tanggung jawab pengangkut terhadap baranghantaran didasarkan pada perjanjian pengangkutan, perjanjian tersebut diuraikan dalam bentuk klausula baku yang ditetapkan terlebih dahulu oleh pengangkut. Dalam perjanjian baku dimaksud, terdiri dari 6 Pasal, Pasal 1 mengatur tentang Bentuk Kerjasama, Pasal 2 tentang Pemesanan, Pasal 3 tentang Pembayaran dan Kompensasi, Pasal 4 tentang Dana Bantuan, Pasal 5 tentang Jangka Waktu Perjanjian, dan Pasal 6 tentang Sengketa.

Berdasarkan hasil pengamatan penulis, ditemukan praktik klausula eksonerasi dalam perjanjian baku tersebut. Pada pasal 3 Ayat 2 perjanjian baku dimaksud, tertera ketentuan : Pihak Kedua yang dalam hal ini sebagai pengirim/penjual menyatakan siap menanggung/mengganti buku paket pembelajaran yang rusak/cacat akibat kesalahan dari pengiriman.

Pelaksanaan tanggung jawab pengirim yang tidak lain adalah penjual buku kepada penerima sekaligus pembeli buku, ternyata tidaklah dilakukan secara penuh, melainkan hanya diganti 50% (lima puluh persen) dari setiap kerusakan akibat kesalahan pengiriman oleh pihak pengirim/penjual. Sayangnya, karena pelaksanaan tanggung jawab pengirim/penjual tersebut, tidak dimuat secara eksplisit dalam perjanjian, tetapi hanya didasarkan pada penafsiran atau lebih tepat disebut kebijakan khusus oleh pengirim/penjual barang yaitu Pengangkut.

Jika ditinjau dari segi prinsip tanggung jawab, maka pelaksanaan tanggung jawab oleh Pengangkut tersebut diatas, merupakan bentuk manifestasi prinsip tanggung jawab karena kesalahan (fault of liability) yaitu setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Hal ini sesuai dengan maksud Pasal 188, Pasal 191 dan Pasal 192 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Pasal 188

“Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan”

Pasal 191

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

Pasal 192

- (1) “Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang.*
- (2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan.*
- (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak Penumpang diangkut dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati.*
- (4) Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.*
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai besarnya ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah.”*

Jika memperhatikan secara seksama praktik tanggung jawab Pengangkut yang hanya menanggung 50% (lima puluh persen) atas kerusakan/cacat barang yang di kirim/dijual, maka secara keperdataan dapat dikategorikan sebagai Tindakan wanprestasi. Sebab dalam Pasal 1238, 1243 dan 1244 KUHPerduta dapat disimpulkan bahwa seseorang melakukan cidera janji/wanprestasi apabila :

- a. Tidak memenuhi prestasinya sesuai dengan isi perjanjian sebagaimana mestinya
- b. Prestasi dipenuhi, tetapi hanya sebagian

- c. Prestasi dipenuhi tetapi terlambat atau tidak sesuai dengan waktu yang diperjanjikan
- d. Melakukan perbuatan yang justru dilarang dalam perjanjian.

Berdasarkan hal tersebut, maka pihak penerima/pembeli sebenarnya mempunyai hak untuk menuntut ganti rugi kepada pengirim/penjual yang terbukti memang cidera janji/wanprestasi. Ganti rugi dimaksud mencakup ganti rugi materiil dan immateriil. Ganti rugi materiil berarti pihak penerima/pembeli menuntut ganti rugi yang nyata nyata dialami yaitu 50% (lima puluh persen) dari jumlah yang belum di ganti oleh pengirim/penjual. Hal ini juga dapat ditambah dengan ganti rugi atas biaya biaya yang telah dikeluarkan, bunga, sekurang-kurangnya moratorium dan biaya biaya lain yang berkait langsung dengan perjanjian kedua belah pihak. Sedangkan ganti rugi immateriil mencakup semua kerugian yang bersandarkan pada perasaan atau kehormatan dan sejenisnya dengan nilai yang tidak berpola/perhitungan secara matematika melainkan hanya dalam bentuk perkiraan/estimasi.

Sepanjang pengalaman sebagai pengirim/penjual buku, Pengangkut belum pernah digugat oleh pihak manapun terkait dengan hak ganti rugi dari pihak penerima/pembeli. Hal ini terjadi karena pihak penerima/pembeli sudah cukup puas dengan pelayanan yang diberikan oleh pengirim/penjual meski hanya memberi ganti rugi 50% (lima puluh persen). Selain itu pihak penerima/pembeli diberikan tambahan kompensasi berupa penambahan diskon/rabat sebesar 5% dari total kerusakan buku pengiriman.

Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Hantaran atas Risiko Kerusakan

Pasal 470 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang antara lain melarang seorang pengangkut untuk menjanjikan bahwa ia tidak akan menanggung atau hanya akan menanggung sebagian saja kerusakan-kerusakan pada barang-barang yang diangkutnya, yang akan ditimbulkan oleh kurang baiknya alat pengangkutan atau kurang cakupnya pekerja-pekerja yang dipakainya. Perjanjian yang dibuat dengan melanggar larangan tersebut, diancam dengan pembatalan juga.

Ketentuan tersebut juga mengatur pengecualian atas Pasal 470 KUHD menyatakan pengangkut berwenang untuk mempersyaratkan, bahwa ia tidak akan bertanggung jawab untuk tidak lebih dari suatu jumlah tertentu atas tiap-tiap barang yang diangkut, kecuali jika pengirim memberitahukan terlebih dahulu tentang sifat dan nilai barangnya sebelum atau pada waktu penerimaan.

Akhirnya ketentuan tersebut memuat suatu peraturan yang menetapkan bahwa, meskipun telah diadakan pembatasan tanggung jawab, si pengangkut diwajibkan melengkapi sepatutnya alat pengangkutan yang dipakainya sedangkan kepadanya diletakkan beban pembuktian bahwa ia telah memenuhi kewajiban tersebut.

Ketentuan sebagaimana yang disebutkan diatas tidak lain merupakan bentuk manifestasi dari klausula eksonerasi, hal mana merupakan klausul yang dilarang dalam pasal 18 UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen meliputi :

- a. Pelaku usaha dalam menawarkan barang dan/atau jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian apabila :
 - 1) menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha;

- 2) menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali barang yang dibeli konsumen;
 - 3) menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali uang yang dibayarkan atas barang dan/atau jasa yang dibeli oleh konsumen;
 - 4) menyatakan pemberian kuasa dari konsumen kepada pelaku usaha baik secara langsung maupun tidak langsung untuk melakukan segala tindakan sepihak yang berkaitan dengan barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran;
 - 5) mengatur perihal pembuktian atas hilangnya kegunaan barang atau pemanfaatan jasa yang dibeli oleh konsumen;
 - 6) memberi hak kepada pelaku usaha untuk mengurangi manfaat jasa atau mengurangi harta kekayaan konsumen yang menjadi obyek jual beli jasa;
 - 7) menyatakan tunduknya konsumen kepada peraturan yang berupa aturan baru, tambahan, lanjutan dan/atau pengubahan lanjutan yang dibuat sepihak oleh pelaku usaha dalam masa konsumen memanfaatkan jasa yang dibelinya;
 - 8) menyatakan bahwa konsumen memberi kuasa kepada pelaku usaha untuk pembebanan hak tanggungan, hak gadai, atau hak jaminan terhadap barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran.
- b. Pelaku usaha dilarang mencantumkan klausula baku yang letak atau bentuknya sulit terlihat atau tidak dapat dibaca secara jelas, atau yang pengungkapannya sulit dimengerti.
 - c. Setiap klausula baku yang telah ditetapkan oleh pelaku usaha pada dokumen atau perjanjian yang memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dinyatakan batal demi hukum.
 - d. Pelaku usaha wajib menyesuaikan klausula baku yang bertentangan dengan Undang-undang ini.

Dalam realita yang terjadi di lapangan, Pengangkut melayani klaim kerusakan tanpa batasan waktu setelah barang diterima dan tidak ada kewajiban yang dikenakan pada Pengangkut. Hal ini dikarenakan banyaknya barang yang dikirim sehingga hanya dilakukan pengecekan terhadap jumlah barang, tidak menyeluruh terhadap kondisi barang. Pengecekan hanya dilakukan untuk menghitung jumlah barang yang sudah diterima konsumen secara berangsur.

Seharusnya kewajiban klaim hilang/rusak tersebut hanya dapat dilayani apabila pihak pengangkut menyaksikan sendiri bahwa barang tersebut senyatanya hilang/rusak, apabila tidak disaksikan oleh Pengangkut maka klaim hilang/rusak tidak dapat dipenuhi yang artinya bahwa pihak pengangkut tidak mau bertanggung jawab atas barang kiriman yang rusak tersebut.

Pada bagian berikutnya dinyatakan bahwa pengangkut dalam hal ini Pengangkut bertanggung jawab atas kiriman yang diterima, diantaranya : melakukan pemeriksaan barang sebelum pengangkutan, pengepakan yang baik, dan pengecekan kendaraan pengangkut untuk menghindari kecelakaan, kerusakan teknik. Sedangkan pengecualian tanggung jawab terhadap keadaan *force majeure*. *Force majeure* dalam hal ini adalah keadaan memaksa yang terjadi selama proses pengangkutan yang mana kejadian tersebut tidak bisa diantisipasi sebelumnya.

Dalam hal pengangkut menyatakan bertanggungjawab jika terjadi kecelakaan kendaraan pengangkut, maka pengangkut seharusnya mempersiapkan kondisi alat angkut yang baik dengan melakukan pengecekan berkala sebelum melakukan pengangkutan, apabila kecelakaan tersebut disebabkan karena lalainya pihak pengangkut termasuk karyawan yang menjadi tanggung jawabnya maka pengangkut tetap harus bertanggung jawab atas Risiko kecelakaan tersebut. Namun apabila pengangkut sudah melakukan persiapan dan pengecekan kondisi alat angkut serta kondisi supir/karyawan yang akan mengangkut barang tersebut dengan baik, maka pihak pengangkut dapat bebas dari tanggung jawab untuk mengganti kerugian tersebut.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Sales Marketing Pengangkut menyebutkan bahwa : Pada bulan oktober 2016 telah terjadi keriuhan antara pendukung Persija vs PS TNI di Wilayah Stadion Pakansari yang mengakibatkan macetnya kondisi lalu lintas, fasilitas seperti minimarket, dan kendaraan yang tengah parkir juga menjadi sasaran amuk oknum pendukung Persija. Pada saat itu kendaraan yang mengangkut barang pesanan pembeli, menjadi sasaran amuk massa. Sehingga barang pesanan yang diangkut, sebagian mengalami kerusakan. Akibat peristiwa itu juga, menyebabkan terjadinya keterlambatan dalam pengiriman barang, sehingga barang yang seharusnya dikirim saat itu, tertunda pengirimannya. Lantaran kendaraan yang mengangkut barang tidak dapat meneruskan perjalanan ke tujuan pengiriman, karena harus kembali ke kantor Pengangkut untuk melakukan reparasi.

Untunglah para pemesan dapat memaklumi keadaan tersebut sehingga Pengangkut bebas dari tuntutan apapun bersandarkan minimal 2 (dua) instrument pembelaan diri yaitu *Force Majeure Overmacht* (Keadaan Memaksa) dan *Rechts Verwerking*.

Tinjauan Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Hantaran atas Risiko Kehilangan
Pada praktek pengangkutan sering sekali ditemukan barang yang dititipkan untuk diangkut hilang dengan berbagai macam alasan atas hilangnya barang tersebut. Kehilangan pada barang tentunya menimbulkan kerugian pada pihak pengirim barang, karena pengirim memiliki kepentingan dan hak atas keamanan barang tersebut.

Menurut Pasal 1366 KUHPerdara, "setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatiannya". Maka setiap pengangkut wajib bertanggung jawab terhadap kerugian yang disebabkan karena perbuatannya juga karena kelalaian atau kurang hati-hati.

Penggantian kerugian yang menjadi tanggung jawab hanyalah kehilangan barang titipan yaitu mendapat kompensasi penggantian kerugian sebanyak kuantitas buku yang hilang/tidak ada berdasarkan yang tertera pada surat pesanan. Penggantian kerugian tersebut pada dasarnya tidaklah beda dengan pengangkutan lainnya, hal ini menjadi suatu ketentuan yang menjadi suatu norma umum pada perusahaan-perusahaan pengangkutan di Depok.

Hal ini sesuai dengan prinsip tanggung jawab yang melekat pada pengangkut. Pada dasarnya tanggung jawab pengangkut terhadap penerima barang dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkannya barang kepada penerima barang. (Pasal 45 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan sebagaimana telah diganti dengan UU Nomor 22 Tahun 2009 khususnya Pasal 188 dan Pasal 193 yaitu :

Pasal 188

“Perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan”

Pasal 193

- (1) *“Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim*
- (2) *Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami.*
- (3) *Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati.*
- (4) *Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang.*
- (5) *Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah”*

Tinjauan Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Hantaran atas Risiko Keterlambatan

Risiko keterlambatan merupakan Risiko yang menjadi bagian dari tanggung jawab pengangkut. Pengangkut baik secara lisan maupun tertulis menentukan estimasi waktu untuk diterimanya barang hantaran oleh penerima barang di tujuan. Pengangkut sudah mengadakan perjanjian dengan pihak penerima kemudian pihak pengangkut setelah menentukan kesepakatan mendapatkan hak untuk menagih prestasi atas ketepatan waktu yang harus ditunaikan oleh pengangkut.

Menurut Pasal 468 Kitab Undang Undang Hukum Dagang berisi ketentuan bahwa: “Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau rusaknya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.”

Hal ini ditegaskan kembali dalam Pasal 477 Kitab Undang Undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa: “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.”

Pasal 19 ayat (1) undang-undang perlindungan konsumen menyatakan bahwa, pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran,

dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Hal ini berarti bahwa kerugian konsumen akibat keterlambatan pada pengiriman baik kerugian material maupun immaterial yang diderita menjadi tanggung jawab pelaku usaha dalam hal ini adalah pengangkut dan pemberian ganti kerugian berdasarkan peraturan tersebut tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana.

Sebetulnya ketentuan mengenai risiko juga diatur dalam KUH Perdata khususnya pada pasal 1460 sampai 1462.

Pasal 1460

"Jika barang yang dijual itu berupa barang yang sudah ditentukan, maka sejak saat pembelian, barang itu menjadi tanggungan pembeli, meskipun penyerahannya belum dilakukan dan penjual berhak menuntut harganya."

Pasal 1461

"Jika barang dijual bukan menurut tumpukan melainkan menurut berat, jumlah dan ukuran, maka barang itu tetap menjadi tanggungan penjual sampai ditimbang, dihitung dan diukur."

Pasal 1462

"Sebaliknya jika barang itu dijual menurut tumpukan, maka barang itu menjadi tanggungan pembeli, meskipun belum ditimbang, dihitung atau diukur."

Ketentuan mengenai risiko dalam KUHPerdata tersebut diatas tidak dapat diterapkan dalam hal ini karena :

- a. Sesuai asas hukum *lex specialis derogate legi generalis* yang berarti hukum yang khusus lebih diutamakan dari hukum yang umum.
- b. Karena ketentuan risiko dalam KUH perdata tersebut diatas semuanya mengenai jual beli, padahal fokus utama kajian penelitian ini adalah pengangkutan

Pada pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa, "Perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan". Dari ketentuan ini muncul kesan bahwa apabila pengusaha angkutan terlambat dalam melaksanakan angkutan dan keterlambatan tersebut mengakibatkan kerugian terhadap penumpang, maka pengusaha angkutan bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang bersangkutan.

Faktor Pendukung dan Penghambat dalam Pelaksanaan Tanggungjawab Perusahaan Jasa Pengangkutan Barang terhadap Pengiriman Barang

Faktor Pendukung Pelaksanaan Tanggung Jawab Pengangkut :

- a. Karena tersedianya aturan hukum yang memastikan tentang pelaksanaan tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan dalam pengiriman barang.
Aturan hukum yang dimaksud diantaranya terdiri dari :
Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan konsumen.
- b. Adanya sistem kelembagaan yang berfungsi untuk memperlancar pelaksanaan tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan dalam pengiriman barang.

- c. Tersedianya sarana dan prasarana angkutan jalan yang didukung oleh teknologi yang menimbulkan pengangkutan dapat berlangsung secara mudah, murah, aman, nyaman, cepat, dan selamat.
- d. Adanya kesadaran hukum para *stakeholders* angkutan yang memungkinkan pelaksanaan tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan dalam pengiriman barang.

Faktor Penghambat Pelaksanaan Tanggung Jawab Pengangkut:

- a. Aturan hukum atau kebijakan yang saling tumpang tindih dan perubahan secara drastis sehingga mengganggu pelaksanaan tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan dalam pengiriman barang.
- b. Sistem transportasi yang belum memadai untuk menopang pelaksanaan tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan dalam pengiriman barang.
- c. Adanya inkonsistensi dari pihak tertentu dalam pengiriman barang yang lalai memenuhi kewajiban sehingga mempengaruhi pelaksanaan tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan dalam pengiriman barang.

KESIMPULAN

Berdasarkan uraian hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan, yaitu :

1. Pelaksanaan tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan barang dalam pengiriman barang berlangsung secara baik meski dalam beberapa kasus tertentu terjadi cedera janji terutama keterlambatan, kerusakan dan kehilangan barang. Namun, pihak pengirim barang senantiasa memberikan ganti rugi disertai penambahan diskon/rabat sebagai bentuk pelaksanaan tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan barang terhadap pengiriman barang. Selama ini belum pernah terjadi klaim/gugatan ganti rugi terhadap pengirim barang karena terjadinya keterlambatan atau rusak/hilangnya barang kiriman, selalu disebabkan oleh faktor keadaan memaksa sehingga penerima barang umumnya bisa memaklumi dengan melepaskan haknya untuk menuntut ganti rugi (*Rechts Verwerking*).
2. Faktor pendukung berpengaruh positif terhadap peran kedua belah pihak, yang mana mampu menopang terjadinya pelaksanaan tanggung jawab dalam pengiriman barang dengan cukup baik. Komponen faktor pendukung seperti tersedianya aturan hukum yang pasti, adanya sistem kelembagaan yang berfungsi untuk memperlancar pelaksanaan tanggung jawab, adanya sarana prasarana angkutan jalan yang didukung teknologi terkini, serta adanya kesadaran hukum para *stakeholders* angkutan. Faktor penghambat dalam pelaksanaan tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan barang dalam pengiriman barang karena masih adanya aturan hukum/kebijakan yang saling tumpang tindih, sistem transportasi yang belum memadai, serta adanya inkonsistensi dari pihak tertentu yang lalai memenuhi kewajiban. Secara keseluruhan faktor pendukung, faktor penghambat, serta peran diantara kedua belah pihak sangat berpengaruh dalam pelaksanaan tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan barang dalam pengiriman barang.

SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka dapat diberikan beberapa saran untuk perbaikan bagi pihak terkait sehubungan dengan pengiriman barang/buku melalui Perusahaan Jasa Pengangkutan Barang yaitu:

1. Untuk menyelesaikan solusi atas terjadinya cedera janji terutama keterlambatan, kerusakan dan kehilangan barang. Baiknya para pihak menggunakan asas Itikad baik (Pasal 1338 KUHPerdara) untuk melakukan renegotiasi kontrak, baik dalam bentuk rescheduling, restructuring ataupun reconditioning. Hasil renegotiasi yang telah disepakati dapat dicantumkan melalui addendum kontrak.
2. Adanya faktor pendukung selama pelaksanaan tanggung jawab pengangkutan Pengangkut, dalam hal tersedianya aturan hukum, adanya sistem kelembagaan yang fungsional, tersedianya sarana dan prasarana, serta adanya kesadaran hukum para *stakeholders* angkutan harus dipertahankan untuk meningkatkan dedikasi dan kepercayaan Penerima Barang kepada Pengangkut sebagai pelayanan jasa pengangkutan barang. Solusi atas faktor-faktor yang berpotensi menghambat terjadinya proses pelaksanaan tanggung jawab Pengangkut terhadap pengangkutan diantaranya :
 - a. Menyediakan aturan hukum yang baku mengenai penjelasan hak dan kewajiban antara kedua belah pihak. Juga perjanjian yang mendetail tersebut haruslah tertuang dalam surat perjanjian pengangkutan.
 - b. Menyediakan alat transportasi yang memadai untuk kelancaran proses pengangkutan. Diwajibkan juga bagi pengangkut, agar melakukan pengecekan alat transportasi secara berkala, melakukan perbaikan terhadap mesin yang rusak atau sudah lama, demi menghindari terjadinya resiko teknis pengangkutan.
 - c. Menghindari adanya inkonsistensi dari pihak tertentu yang dapat mempengaruhi prestasi pengangkutan Pengangkut. Kesepakatan bersama haruslah dibuat antara pihak penerbit dan Pengangkut, jika terjadi wanprestasi di antara salah satu pihak hendaknya semua pihak baik penerbit, pengirim barang, bersama-sama meningkatkan dedikasi kerja, pelayanan yang lebih baik kepada pelanggan, meningkatkan efisiensi dan efektifitas baik sarana maupun personal yang ada dan menunjukkan rasa tanggung jawab penuh.

DAFTAR RUJUKAN

- Amirudin, and Z Asikin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014.
- Fajar, M, and Y Achmad. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Belajar, 2009.
- Khairandy, R. *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*. Yogyakarta: Gama Media, 1999.
- Kristiyanti, C. T. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Sinar Grafika, 2008.
- Lumba, H. "Pertanggungjawaban Perusahaan Ekspediter Kepada Konsumen Berdasarkan UU No.8 Tahun 1999." *Jurnal Ilmu Hukum* (2014): 71–86.
- Martono, H., and A. Sudiro. *Hukum Angkutan Udara*. Jakarta: Rajawali Press, 2011.
- Muhammad, A. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008.
- . *Hukum Perikatan*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1990.
- Prodjodikoro, Wirjono. *Perbuatan Melanggar Hukum*. Bandung: Sumur Bandung, 1960.

- Purwosutjipto, H. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Djambatan, 1984.
- Putri, D. A., and Suwandi. "Rencana Pengembangan Bisnis Ekspedisi (Studi Pada Herona Express)." *Journal of Entrepreneurship, Management, and Industry* (2019): 69–76.
- Setiawan. *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*. Bandung: Putra A Bardin, 1999.
- Soekanto, S. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1986.
- Subekti. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Intermasa, 2010.
- . *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta: PT. Intermaja, 2003.
- Subekti, R. *Aneka Perjanjian*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014.
- Tirtodiningrat. *Ikhtisar Hukum Perdata Dan Hukum Dagang*. Jakarta: PT. Pembangunan, 1984.