

**KAJIAN YURIDIS TERHADAP PASAL 88 KITAB
UNDANG-UNDANG HUKUM DAGANG
TENTANG TANGGUNG JAWAB EKSPEDISI
TERHADAP BARANG¹**

Oleh : Isaac T. F. Sundah²

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab pihak ekspediter dalam hal terjadinya kerugian terhadap angkutan barang dan bagaimana penyelesaian hukum yang dapat ditempuh oleh pengirim dalam hal terjadinya kerugian terhadap angkutan barang. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normative, disimpulkan: 1. Sengketa yang terjadi pada prakteknya mengedepankan penyelesaian sengketa non-litigasi yang mana pemberian ganti kerugian tidak sepenuhnya mematuhi ketentuan dalam perjanjian klausula baku namun bisa saja terjadi negosiasi harga terhadap kerusakan, dan kehilangan pada barang hantaran yang pada akhirnya tidak sesuai dengan kerugian yang diderita oleh pihak pengirim sehingga bertentangan dengan ketentuan. Negosiasi dilakukan untuk menemukan jalan keluar untuk menyelesaikan sengketa yang mana pengangkut tidak bertanggung jawab seluruhnya tapi hanya sebagian saja, dan kemudian sebagian lainnya ditanggung oleh pihak pengirim. Pengangkut bertanggung jawab penuh terhadap kerugian yang diderita oleh pengirim dan tidak mengalihkan kerugian tersebut kepada pihak pengirim. 2. Negosiasi sangat berguna dalam menyelesaikan perselisihan dalam pengangkutan akan tetapi hak-hak penuh yang seharusnya didapatkan oleh pihak pengirim tidak boleh diabaikan, pengirim berhak mendapatkan penggantian kerugian yang sepadan dengan kerusakan, kehilangan dan keterlambatan pada barang hantaran untuk penggantian kerugian umumnya melalui negosiasi untuk menemukan kesepakatan jumlah penggantian kerugian, apabila pengirim/konsumen tetap menuntut penggantian kerugian secara keseluruhan sesuai dengan harga barang yang mengalami

kerusakan/kehilangan maka pengangkut hanya memberikan kompensasi maksimum sebesar 10 kali biaya ongkos kirim.

Kata kunci: Kajian Yuridis, Tanggung Jawab, Expedisi, Barang

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pengangkutan adalah perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.³

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Dengan demikian, tujuan pengangkutan yaitu meningkatkan daya guna dan nilai. Dalam hal ini, bila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan, sebab merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi si pedagang. Fungsi pengangkutan sebagaimana disebutkan di atas, tidak hanya berlaku di dunia perdagangan saja, tetapi juga berlaku di bidang pemerintahan, politik, sosial, pendidikan, hankam dan lain-lain.

Pasal 88 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yaitu "Ia(Ekspediter) juga harus menanggung kerusakan atau kehilangan barang-barang sesudah pengirimannya yang disebabkan oleh kesalahan atau keteledorannya.

Dalam perjanjian pengangkutan bukti adanya perjanjian pengangkutan yaitu biasanya dalam wujud surat angkutan berupa tiket penumpang. Surat angkutan ini bersifat mengikat pengangkut dan penumpang, sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 1338 KUHPerdara yaitu "semua persetujuan yang dibuat secara sah, berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya".

Hukum pengangkutan sebagai hukum perjanjian merupakan suatu perjanjian yang tunduk pada ketentuan sebagaimana diatur dalam Buku III KUHPerdara, yang bersifat

¹ Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing: Dr. Anna S. Wahongan, SH, MH; Fatmah Paparang, SH, MH

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 14071101366

³ Purwosutjipto, *pengertian pokok hukum dagang Indonesia 3*, Djambatan, Jakarta, 1987, hlm.2

terbuka dan menganut asas atau prinsip konsensualitas, kebebasan berkontrak, serta juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disingkat KUHD). Usaha pengangkutan bertujuan untuk mencari nilai tambah atau keuntungan. Dengan demikian, maka kegiatan perjanjian pengangkutan kemudian dikategorikan di dalam istilah jual beli perusahaan, dalam arti perbuatan yang direncanakan lebih dulu tentang untung ruginya dan segala sesuatunya dicatat dalam pembukaannya. Jual beli ini tidak untuk dikonsumsi sendiri tetapi untuk kepentingan perusahaan atau jabatannya dalam perusahaan itu.⁴

Berdasarkan ketentuan di atas, ekspediter yaitu hanya seorang perantara yang bersedia mencarikan pengangkut bagi pengirim dan tidak mengangkut sendiri barang-barang yang telah diserahkan kepadanya itu. Perjanjian yang dibuat antara ekspediter dan pengirim disebut perjanjian ekspedisi, sedangkan perjanjian antara ekspediter, atas nama pengirim dengan pengangkut disebut perjanjian pengangkutan. Kecuali Pasal 86 sampai dengan 90 KUHD, juga Pasal 95 KUHD mengenai persoalan daluwarsa bagi gugatan terhadap ekspediter dan lain-lain berlaku bagi ekspediter. Daluwarsa bagi gugatan terhadap ekspediter hanya satu tahun bagi pengiriman-pengiriman dalam wilayah Indonesia dan dua tahun terhadap pengiriman dari Indonesia ke luar negeri.

Di antara para perantara pengangkutan, hanya ekspediter sajalah yang mendapat pengaturannya dalam undang-undang. Bagi ekspediter berlakulah Pasal 86 sampai dengan 90 KUHD. Di samping itu berlaku juga Pasal 95 KUHD tentang daluwarsa gugatan hukum terhadap ekspediter. Peraturan ini semua adalah peraturan pelengkap dan berlaku juga bagi ekspediter yang tidak tetap, yaitu ekspediter insidental. Sementara pengangkut diatur dalam Pasal 466 KUHD yaitu orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan. Sedangkan ekspediter menurut Pasal 86 KUHD adalah orang yang bersedia untuk mencarikan pengangkut bagi pengirim.

Hubungan hukum antara ekspediter dengan pengangkut yaitu bahwa pengangkut adalah orang yang bersedia menyelenggarakan seluruh pengangkutan dengan satu jumlah uang

angkutan yang ditetapkan sekaligus untuk semuanya, tanpa mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan itu sendiri.

Untuk mengetahui lebih jauh tentang tanggung jawab pengangkut terhadap barang, maka penulis akan menyusun skripsi dengan judul : **“Kajian Yuridis terhadap Pasal 88 Kitab Undang-undang Hukum Dagang Tentang tanggung jawab ekspedisi terhadap barang”**.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana tanggung jawab pihak ekspediter dalam hal terjadinya kerugian terhadap angkutan barang ?
2. Bagaimana penyelesaian hukum yang dapat ditempuh oleh pengirim dalam hal terjadinya kerugian terhadap angkutan barang?

C. Metode Penelitian

Dalam kaitannya penelitian empiris penulis menggunakan pendekatan yuridis normative yaitu pendekatan dari sudut pandang berbagai aturan hukum atau perundang-undangan yang berlaku. Dalam penelitian ini pendekatan perundang-undangan yang berkaitan adalah KUHD, KUHPdata, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalanan dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Barang Hantaran atas Kerusakan, Kehilangan, Keterlambatan dan Resiko Teknis di Yogyakarta

1. Tinjauan Umum Tanggung Jawab Pengangkutan di Kota Yogyakarta

Pada dasarnya setiap tanggung jawab pengangkut terhadap barang hantaran didasarkan pada perjanjian pengangkutan, perjanjian tersebut diuraikan dalam bentuk klausula baku yang ditetapkan terlebih dahulu oleh pengangkut. Sebelum menyelenggarakan pengangkutan, terlebih dahulu ada perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan pemilik barang. Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat tujuan

⁴ H. Djafar Al Bram, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Buku I): Pengertian, Asas-Asas, Hak Dan Kewajiban Para*

Pihak, Cet. I, Pusat Kajian Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasila, Jakarta, 2011, h.1.

tertentu dengan selamat dan pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan, tetapi didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi dan mengikat.⁵

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.⁶

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

Pada penelitian yang telah dilakukan oleh penulis telah dikumpulkan data-data yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkutan pada implementasi yang terjadi di lingkungan pengangkutan di Yogyakarta, diambil beberapa hasil wawancara pada perusahaan pengangkutan yang ada di Yogyakarta. Data tersebut berupa bentuk klausula baku yang tercantum pada surat bukti pengiriman barang dan hasil wawancara langsung terkait dengan permasalahan yang senyatanya terjadi pada hubungan hukum antara pihak pengangkut dengan pihak pengirim.

Pada perusahaan pengangkutan PT. Index Transportama yang memiliki cabang di Yogyakarta mengangkut barang menggunakan 2 model yaitu *by train dan by box*. Model *by train* menggunakan jenis pengangkutan kereta api

yang mana perusahaan pengangkutan mengadakan perjanjian sewa gerbong pada PT. Kereta Api Indonesia untuk mengangkut barang yang akan diangkut oleh PT. Index Transportama. Yang kedua adalah model *by box*, yaitu menggunakan jenis pengangkutan dengan mobil pengangkut barang atau truk pengangkut barang yang digunakan untuk mengangkut barang hantaran dengan model *door to door* atau barang yang diangkut sampai kepada alamat tujuan yang tertera pada surat perjanjian pengangkutan.⁷

PT. Index Transportama memiliki Standar Operasional Kerja. Standar operasional kerja tersebut berisi ketentuan-ketentuan baku yang wajib ditaati oleh pengangkut sebagai pelaku usaha dan pengirim barang sebagai konsumen, standar operasional tersebut berisi:

- a. Barang kiriman wajib diasuransikan, *claim* hilang/rusak hanya dapat dilayani selambat-lambatnya 1 x 24 jam setelah barang diterima dan wajib disaksikan oleh pihak PT. Index Transportama dan hanya dapat diganti maksimum 10x biaya angkut.
- b. PT. Index Transportama bertanggung jawab atas kiriman yang diterima pada saat penyerahan kecuali yang isinya tidak diperiksa, kecelakaan kendaraan pengangkut, kerusakan teknik, packing yang kurang baik, kiriman yang mudah pecah, cepat rusak karena keadaan *force majeure*. Atau
- c. PT. Index Transportama tidak menerima kiriman (KBH) yang dilarang pemerintah.

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.⁸

Pada penelitian berikutnya yang dilakukan pada PT Rita Insan Mandiri yang merupakan perusahaan pengangkutan yang bekerjasama dengan PT. Index Transportama juga memiliki Standar Operasional Kerja yang berbentuk klausula baku yang dituangkan di dalam Surat Bukti Pengiriman yang berisi:

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Op.cit*, hlm. 46

⁶ Pasal 45 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁷ Hasil wawancara dengan Staff PT. Index Transportama pada tanggal 12 September 2017 Pukul 10.00

⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan*... hlm.47.

- a. PT. Rita Insan Mandiri bertanggung jawab atas kiriman yang diterima sampai pada saat penyerahan kecuali yang isinya tidak diperiksa, kecelakaan kendaran pengangkut, kerusakan teknis, kebakaran, perampokan, packing yang kurang baik, kiriman yang mudah pecah/cepat busuk dan/atau karena keadaan *force majeure*.
- b. Barang kiriman wajib diasuransikan, bila tidak *claim* hanya dapat diganti maksimum 10x bea angkut, *claim* hilang/rusak hanya dapat dilayani selambat-lambatnya 1 x 24 jam setelah barang diterima.
- c. *Kiriman* lunas CAD, COD, yang tidak diterimakan bukan karena kesalahan kami, biaya packing pergi wajib dibayar pengirim.
- d. *Apabila* penerima tidak mau bayar atau semua atau sebagian biaya kirim, pengirim wajib membayarnya.
 - e. Pengaduan oleh Nasabah bila lewat waktu (kadaluwarsa) sesudah (satu) bulan tidak dilayani.
- f. *Laporan kehilangan/rusak* wajib disaksikan oleh petugas pengantar barang.
- g. Untuk pembatalan pengiriman KBH apapun penyebabnya, pengirim/pembatalan dikenakan *potongan* sebesar 20%.
- h. *Walaupun* tanpa tanda tangan pengirim berarti telah menyetujui ketentuan-ketentuan pengiriman yang berlaku di PT. Rita Insan Mandiri.
- i. PT. Rita Insan Mandiri tidak menerima kiriman/isi KBH yang dilarang pemerintah.⁹

Pada sampel CV. Surya Cargo terdapat syarat-syarat pengiriman yang harus ditaati yaitu berupa klausula baku yang ditetapkan oleh perusahaan sebelumnya yang wajib ditaati oleh pengangkut dan konsumen, klausula baku tersebut berisi:

- a. Barang-barang harus dibungkus sesuai dengan peraturan angkutan udara. Didalam bungkusan peti atau kemasan lainnya tidak dimasukan uang, barang-barang berharga atau barang-barang yang berbahaya bagi penerbangan dan yang melanggar hukum.
- b. Kehilangan barang-barang kiriman, untuk dokumen kami hanya mengganti maksimal

Rp.500.000 dan untuk general cargo maksimal Rp.1.000.000.

- c. Bilamana terjadi kehilangan, kerusakan, kebakaran karena *force majeure* bukan tanggung jawab SURYA CARGO SERVICE.
- d. Barang-barang cair dan pecah belah dirundingkan dengan kami sebelum dikirim.
- e. Dalam waktu 2 (dua) minggu tidak ada pengaduan, kami anggap kiriman sudah diterima dengan baik.

Pada perkembangan jasa pengiriman barang dewasa ini, ekspedisi bertindak sebagai pengangkut, dengan mengangkut sendiri barang kiriman yang dititipkan padanya. Seperti pada CV.Surya Cargo yang melayani pengiriman barang yang diantar langsung sampai alamat, maka pada saat tersebut CV. Surya Cargo disebut sebagai pengangkut dan tanggung jawab CV.Surya Cargo sama dengan tanggung jawab sebagai pengangkut yaitu berupa kewajiban pengangkut yang wajib ditaati.

CV. Surya Cargo juga menjalin kerjasama dengan perusahaan angkutan udara, maka antara CV.Surya Cargo dengan perusahaan angkutan udara juga melakukan perjanjian pengangkutan, pada surat muatan udara yang ditetapkan oleh perusahaan pengangkutan udara dengan standar yang ada juga terdapat klausula baku yang tertera di bagian belakang dari bukti surat muatan udara tersebut. CV. Surya Cargo sebagai pihak pengangkut dalam hal ini bertanggung jawab terhadap barang hantaran yang diterimanya untuk dikirim ke alamat tujuan.

Pada PT. Panca Kobra Sakti juga terdapat ketentuan-ketentuan umum yang menjadi ketetapan baku yang ditetapkan oleh pihak pengangkut yaitu:

- a. Kehilangan/Kerusakan/Kebakaran akibat '*Force Majeure*' bukan tanggung jawab kami.
- b. Kehilangan barang titipan diganti 10 kali dari biaya titipan.
- c. Isi titipan tanggung jawab si penitip (pengirim) sepenuhnya.
- d. Kerusakan/kehilangan isi titipan akibat perpaking kurang baik adalah tanggung jawab Pengirim.

⁹ KBH adalah kiriman barang hantaran yang diantar sampai ke rumah/alamat tujuan yang tertera pada surat bukti pengiriman

- e. Paket cair/mudah patah/pecah/retak, bibit tanaman diluar tanggung jawab kami.
- f. Paket yang berisikan perhiasan, uang *cheque*, dokumen, dan barang-barang berharga lainnya tidak ditanggung tanpa sepengetahuan kami.
- g. PT. Panca Kobra Sakti tidak bertanggung jawab atas kerugian apapun atas kerugian apapun yang diakibatkan oleh kelambatan dalam pengangkutan/pengantaran.
- h. Resi tanda terima yang tidak diambil, dan pengaduan serta tuntutan atas tidak diterimanya titipan berlaku 2 (dua) bulan, terhitung mulai tanggal *real* (TTT), lewat waktu tersebut diluar tanggung jawab PT. Panca Kobra Sakti.
- i. Pembayaran/biaya titipan termasuk P.P.N.
PT. Panca Kobra Sakti menjalankan pengangkutan dengan moda transportasi *by box*, yaitu mengantar semua barang kiriman menggunakan *truck box*, barang-barang tersebut dikirim dengan estimasi waktu 2-3 hari pengiriman sampai ke alamat tujuan, yang berarti bahwa barang hantaran tersebut diantar tidak hanya sampai kepada agen atau gudang di kota tersebut akan tetapi diantar sampai ke rumah/kantor/pabrik dan lainlain sesuai dengan alamat tujuan yang tertera pada

B. Penyelesaian Sengketa dan Ganti Kerugian oleh Pengangkut terhadap Barang Hantaran atas Kerusakan, Kehilangan, Keterlambatan dan Resiko Teknis Pengangkutan

Pada perusahaan pengangkutan di Yogyakarta apabila terjadi suatu permasalahan atau sengketa dengan pengirim maka penyelesaian atas sengketa tersebut dilakukan secara kekeluargaan dengan dilakukan negosiasi demi terjaganya hubungan antara pihak pengangkut dan pengirim serta penerima, karena ketatnya persaingan usaha pengangkutan di Yogyakarta sehingga pelaku usaha ingin memenangkan persaingan diantara perusahaan-perusahaan pengangkutan lainnya. Apabila perusahaan pengangkutan tidak sesuai dan cenderung merugikan pengirim maka di kemudian hari pengirim tidak memberikan rasa

percaya kepada pihak pengangkut. Tentulah hal ini akan merugikan pelaku usaha pengangkutan yang sedang bersaing untuk memberikan pelayanan yang baik untuk bersaing dengan perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengangkutan lainnya.

Pemenuhan Prestasi adalah hakikat dari suatu perjanjian.¹⁰ Seseorang dapat dikatakan wanprestasi atau cidera janji apabila ia pada suatu kondisi di mana debitor tidak melaksanakan kewajiban yang ditentukan di dalam perikatan, khususnya perjanjian (kewajiban kontraktual). Wanprestasi dapat juga terjadi di mana debitor tidak melaksanakan kewajibannya yang ditentukan dalam undang-undang.¹¹

Negosiasi dilakukan untuk menemukan jalan keluar untuk menyelesaikan sengketa yang mana pengangkut tidak bertanggung jawab seluruhnya tapi hanya sebagian saja, dan kemudian sebagian lainnya ditanggung oleh pihak pengirim. Pengangkut seharusnya bertanggung jawab penuh terhadap kerugian yang diderita oleh pengirim dan tidak mengalihkan kerugian tersebut kepada pihak pengirim. Negosiasi sangat berguna dalam menyelesaikan perselisihan dalam pengangkutan akan tetapi hak-hak penuh yang seharusnya didapatkan oleh pihak pengirim tidak boleh diabaikan, pengirim berhak mendapatkan penggantian kerugian yang sepadan dengan kerusakan, kehilangan dan keterlambatan pada barang hantaran.

Pengangkut menurut kebiasaan umum dalam pengangkutan mengadakan negosiasi untuk menemukan kesepakatan apabila terjadi perselisihan yang tidak menemukan jalan keluar untuk terjadinya kesepakatan. Namun antara pengangkut dan pengirim yang mengalami perselisihan biasanya akan bernegosiasi dengan cara membuktikan terlebih dahulu pihak mana yang bersalah waktu melakukan pengangkutan dan menimbulkan kerugian, misalnya ketika sebelum barang diterima kondisi paking kurang baik padahal sudah diperingatkan oleh pihak pengangkut sehingga menyebabkan rusaknya isi kiriman ketika diangkut oleh pihak pengangkut, atau ketika melakukan proses memuat barang

¹⁰ Ridwan Khairandy, Hukum Kontrak Indonesia Dalam Perspektif

Perbandingan (Bagian Pertama), Ctk. Ke-2, FH UII Press, hlm.277

¹¹ Ridwan Khairandy, *Hukum Kontrak. . .*, *ibid*, hlm. 278

terjadi kesalahan pada karyawan pengangkut dengan tidak memperlakukan paket kiriman dengan baik seperti memuat barang ke alat angkutan dengan cara melempar paket kiriman, menindih paket kiriman yang beresiko mudah rusak, dan/atau memaksakan jumlah muatan yang seharusnya tidak dilakukan demi terhindarnya kerusakan pada barang kiriman.

Penggantian kerugian atas kehilangan dan keterlambatan merujuk kepada Pasal 472 yang menentukan bahwa:

“Ganti rugi harus dibayar oleh pengangkut karena tidak menyerahkan seluruhnya atau sebagian dari barang-barang, dihitung menurut nilai barang yang macam dan sifatnya sama di tempat tujuan, pada waktu barang itu seharusnya diserahkan, dikurangi dengan apa yang dihemat untuk bea, biaya dan biaya angkutan karena tidak adanya penyerahan. Bila muatan selebihnya dengan ketentuan tujuan yang sama, sebagai akibat suatu sebab untuk hal mana pengangkut tidak bertanggung jawab, tidak sampai kepada tujuannya, maka ganti ruginya dihitung menurut nilai barang yang macam dan sifatnya sama di tempat pada waktu barang itu didatangkan.”

Ketentuan lainnya diatur tentang penggantian kerugian apabila terjadi kerusakan yaitu pada Pasal 473 yang berbunyi:

“Dalam hal adanya kerusakan, maka harus diganti jumlah uang yang diperoleh dengan mengurangi nilai yang dimaksud dalam pasal 472 dengan nilai barang yang rusak, dan selisih ini dikurangi dengan apa yang dibutuhkan untuk bea, biaya, dan biaya angkutan karena adanya kerusakan.”

Dalam perjanjian timbal balik prestasi yang satu berkaitan erat sekali dengan prestasi yang lain. Dijanjikan prestasi yang satu adalah dengan

memperhitungkan akan diterimannya prestasi yang lain¹², Menurut pasal 1249 KUHPerdara yang menjelaskan tentang ganti rugi jumlah tertentu dijelaskan bahwa “Jika dalam suatu perikatan ditentukannya, bahwa si yang lalai memenuhinya, sebagai ganti rugi harus membayar suatu jumlah uang tertentu, maka kepada pihak yang lain tak boleh diberikan suatu jumlah yang lebih maupun yang kurang dari pada jumlah itu.” Dalam hal ini berarti apabila

telah diperjanjikan jika terjadi kerugian baik terjadi kerusakan, dan kehilangan pada barang hantaran yang bukan disebabkan karena keadaan memaksa (*force majeure*)/kesalahan pengangkut sendiri, maka jika diperjanjikan mendapatkan penggantian kerugian sebesar maksimum 10 kali biaya ongkos kirim, pengangkut wajib memberikan penggantian kerugian tersebut sesuai dengan yang diperjanjikan. Misalnya: apabila biaya ongkos kirim sebesar Rp.100.000 (seratus ribu rupiah). maka apabila terjadi kerusakan/kehilangan/barang tidak sampai ke alamat tujuan, pengangkut membayar ganti rugi kepada pihak pengirim sebesar Rp.1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Pada klausula baku yang terdapat pada ketentuan PT. Index Transportama menyatakan bahwa apabila terjadi kerugian maka hanya dapat diganti maksimum 10 kali biaya ongkos kirim, dari klausula tersebut sudah cukup jelas bahwa sebarangpun nilai barang milik pengirim yang mengalami kerugian maka dari pihak pengangkut hanya akan mengganti kompensasi atas kerugian tersebut sejumlah 10 kali biaya ongkos kirim. Hal ini sangatlah memberatkan pengirim/konsumen karena pada dasarnya pengangkut harus bertanggung jawab penuh terhadap barang yang diangkutnya sesuai dengan keadaan dan kondisi pada saat barang tersebut dititipkan untuk dikirim.

Kelalaian dapat terjadi dalam praktek pengangkutan, dalam hal pengangkut lalai dan berbuat kesalahan sehingga menyebabkan kerusakan/kehilangan maka pengangkut harus kembali kepada isi dalam perjanjian pengangkutan yaitu membayar ganti rugi sesuai dengan klausula yang tertera pada surat bukti pengiriman, kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut bukan diakibatkan oleh kesalahan pengangkut maka pengangkut dapat melepaskan diri dari tanggung jawab tersebut. Hal mana pengangkut tidak mengganti rugi sesuai dengan perjanjian antara pengangkut dengan pengirim maka pengangkut telah wanprestasi konsekuensinya adalah pengangkut dapat dituntut di muka pengadilan atas terjadinya wanprestasi tersebut dan dianggap tidak bertanggung jawab terhadap kelalaian/kesalahan yang diakibatkan olehnya.

¹² J. Satrio, *Hukum Perikatan, Perikatan Pada Umumnya*, Ed-1, Ctk-3, PT.

Alumni, Bandung, 1999, hlm. 240

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Sengketa yang terjadi pada prakteknya mengedepankan penyelesaian sengketa non-litigasi yang mana pemberian ganti kerugian tidak sepenuhnya mematuhi ketentuan dalam perjanjian klausula baku namun bisa saja terjadi negosiasi harga terhadap kerusakan, dan kehilangan pada barang hantaran yang pada akhirnya tidak sesuai dengan kerugian yang diderita oleh pihak pengirim sehingga bertentangan dengan ketentuan. Negosiasi dilakukan untuk menemukan jalan keluar untuk menyelesaikan sengketa yang mana pengangkut tidak bertanggung jawab seluruhnya tapi hanya sebagian saja, dan kemudian sebagian lainnya ditanggung oleh pihak pengirim. Pengangkut bertanggung jawab penuh terhadap kerugian yang diderita oleh pengirim dan tidak mengalihkan kerugian tersebut kepada pihak pengirim.
2. Negosiasi sangat berguna dalam menyelesaikan perselisihan dalam pengangkutan akan tetapi hak-hak penuh yang seharusnya didapatkan oleh pihak pengirim tidak boleh diabaikan, pengirim berhak mendapatkan penggantian kerugian yang sepadan dengan kerusakan, kehilangan dan keterlambatan pada barang hantaran untuk penggantian kerugian umumnya melalui negosiasi untuk menemukan kesepakatan jumlah penggantian kerugian, apabila pengirim/konsumen tetap menuntut penggantian kerugian secara keseluruhan sesuai dengan harga barang yang mengalami kerusakan/kehilangan maka pengangkut hanya memberikan kompensasi maksimum sebesar 10 kali biaya ongkos kirim.

B. Saran

1. Perlu adanya peningkatan pelayanan dibidang jasa pengangkutan yang mengedepankan kepentingan bersama baik kepentingan pihak pengangkut dan kepentingan pihak pengirim. Selain itu perlunya perubahan pada perusahaan pengangkutan yang menggunakan

klausula baku untuk tidak mencantumkan klausula baku yang menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha terhadap resiko teknis, kerusakan, keterlambatan, dan kehilangan pada barang hantaran sejak diterimanya barang hingga sampai ke tujuan, Penggantian kerugian apabila terjadi kerusakan dan kehilangan seharusnya diberikan sesuai dengan kerugian yang senyatanya terjadi, apabila terjadi kerusakan/kehilangan sebagian, maka penggantian kerugian dapat diberikan sesuai dengan ketentuan penggantian sejumlah 10 x biaya ongkos kirim, Namun jika terjadi kerusakan secara keseluruhan, maka penggantian kerugian diberikan secara keseluruhan. Pengangkut wajib bertanggung jawab terhadap barang yang berada pada pengawasannya.

2. Apabila terjadi keterlambatan, maka sudah sepantasnya pengangkut memberikan penggantian kerugian kepada pihak pengirim/penerima karena hak-hak pengirim atas prestasi yang didapat harus sesuai dengan perjanjian pengangkutan. Pengangkut dilarang menyatakan pada klausula bakunya bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas keterlambatan, kecuali jika keterlambatan itu disebabkan bukan karena kesalahannya dan dapat dibuktikan, Pihak pengirim sebaiknya mendokumentasikan barang yang hendak dikirim sehingga apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan dan bersifat merugikan maka pihak pengirim dapat meminta ganti rugi.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Halim Barkatullah, *Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Dalam Transaksi E-Commerce Lintas Negara di Indonesia*, Pascasarjana FH UII dan UII Press, Yogyakarta, 2009.
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Ctk-4, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008.
- Ahmadi Miru, *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum bagi Konsumen di Indonesia*, ctk.pertama, ed.1, Rajawali Pers, Jakarta, 2011.

- Az.Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Ctk. 2, Ed. Rev, Diadit Media, Jakarta, 2006.
- Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Ed. 1. Ctk.1. Sinar Grafika, Jakarta, 2008.
- J. Satrio, *Hukum Perikatan, Perikatan Pada Umumnya*, Ed-1, Ctk-3, PT. Alumni, Bandung, 1999.
- Marian Darus Badruzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung, 1994.
- Purwosutjipto, *pengertian pokok hukum dagang Indonesia 3*, Djambatan, Jakarta, 1987.
- Ridwan Khairandy, dkk, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*,: GamaMedia, Yogyakarta, 1999.
- Ridwan Khairandy, *Hukum Kontrak Indonesia Dalam Perspektif Perbandingan (Bagian Pertama)*, Ctk. Ke-2, FH UII Press
- R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Ctk-XI , PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014.
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta, 2000.
- Sudaryatmo, *Hukum dan Advokasi Konsumen*, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999.
- Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, Hari Pramono, *Hukum apengangkutan di Indonesia*, Ctk-1, Rineka Cipta, Jakarta 1990.

Disertasi

- Ahmadi Miru, *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen di Indonesia*, Disertasi Program Pascasarjana Universitas Airlangga, Surabaya, 2000.
- Martono., *“Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga di Permukaan Bumi”* dalam Seminar Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara terhadap Pihak Ketiga yang diselenggarakan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan, Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi, 22 November 2000, Jakarta.
- Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, ctk-1, Lembaga Penerbit FEUI, Jakarta.

Peraturan Perundang-Undangan

- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.