

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kemajuan dan kelancaran sarana transportasi akan menunjang pelaksanaan pembangunan berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan dan distribusi hasil pembangunan berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan. Berbagai macam sarana transportasi, seperti transportasi darat, laut dan udara, sarana transportasi udara banyak dibutuhkan di wilayah Indonesia karena luas wilayah Indonesia yang terdiri dari berbagai pulau. Di Indonesia, transportasi melalui udara, laut maupun darat banyak dibutuhkan, terutama untuk keperluan pengiriman barang. Dalam hal pengiriman barang, sarana transportasi pengiriman yang dibutuhkan untuk mengirim barang biasa disebut dengan jasa pengiriman barang.

Pengiriman barang memungkinkan perorangan, pengusaha atau kalangan usahawan untuk memanfaatkan jasa pengiriman barang tersebut sebagai sarana untuk mengirim barang miliknya sesuai dengan keinginannya. Jasa pengiriman barang memegang peranan penting dan saling mengisi dalam menjalankan fungsinya sebagai alat angkut barang atau orang.

Dewasa ini banyak berkembang perusahaan yang bergerak dalam sektor jasa pengiriman barang, perusahaan tersebut tidak hanya dimiliki oleh negara, tetapi juga dimiliki oleh swasta atau perorangan, salah satunya adalah

PT. JNE yang salah satu kantornya terletak di Kota Yogyakarta. Adanya sejumlah perusahaan milik swasta maupun negara ini dimaksudkan untuk memenuhi jumlah permintaan dan kebutuhan jasa pengiriman barang dari masyarakat, yang makin hari mengalami peningkatan, terutama di hari-hari tertentu, seperti hari liburan sekolah, sebelum dan sesudah hari raya Idul Fitri.

Masalah pelaksanaan perjanjian pengiriman barang mengacu pada aturan-aturan yang terdapat dalam KUHPerdara dan KUHD serta berbagai peraturan perundangan lainnya. Dalam perjanjian pengiriman barang, maka pihak pengirim sebagai penyelenggara jasa pengiriman barang mempunyai hak untuk menerima pembayaran atas biaya pengiriman dari pengirim.

Sebagai perusahaan jasa pengiriman barang, maka PT. JNE mempunyai tanggung jawab untuk mengirimkan barang sampai di tempat tujuan dengan keadaan baik, namun demikian dalam pelaksanaannya bisa saja terjadi adalah keterlambatan barang sampai di tempat tujuan. Disamping hal tersebut, masalah yang sering timbul dalam pengiriman adalah kerusakan atau kehilangan atas barang yang dikirim, sehingga dalam hal ini tentu saja pihak pengirim mengalami kerugian. Hal ini tentu saja menimbulkan kerugian bagi pihak pengguna jasa atau pihak pengirim.

Pasal 87 KUHD menetapkan tanggung jawab ekspediter terhadap barang yang telah diserahkan pengirim kepadanya (ekspediter).¹ Seperti perjanjian lainnya yang menganut asas bebas berkontrak, dalam hal ini dapat

¹Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1987, hlm. 15.

dilihat pada Pasal 1338 KUHPerdara, dimana semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

Para pihak baik pengangkut (*carrier*) dan pengirim (*shipper*), diberikan kebebasan seluas-luasnya untuk menetapkan syarat-syarat dari isi perjanjian yang mereka buat dalam mengatur segala sesuatunya mengenai pengangkutan yang diselenggarakan. Bilamana para pihak telah mengetahui syarat dan isi perjanjian yang mereka buat, baik dalam bentuk surat muatan atau perjanjian pengangkutan lainnya, maka pihak pengangkut dapat dikatakan sudah mengakui menerima barang-barang dan menyanggupi untuk membawanya kepada orang yang dialamatkan, pengirim bersedia membayar ongkos pengiriman barang, dengan demikian pengangkut mempunyai kewajiban untuk menyerahkan barang sampai penyerahannya ke alamat yang ditunjuk. Demikian pula halnya dengan pengangkut juga mempunyai tanggung jawab untuk menjaga keselamatan barang yang diangkut, sejak barang mulai diserahkan lalu dimuat di atas pesawat udara hingga tiba ke tempat tujuannya.

Permasalahan yang biasanya terjadi dalam perjalanan pengangkutan barang, ketika barang kiriman yang telah sampai ke tempat tujuan, kadang-kadang sudah tidak utuh lagi sebagaimana dalam keadaan semula sewaktu barang akan dikirim atau ada sebagian barang yang hilang. Dengan adanya kesalahan atau kelalaian tersebut, tentunya dapat mengakibatkan suatu kerugian kepada pihak pemilik barang, sehingga dapat menimbulkan suatu tuntutan atau klaim terhadap pihak pengangkut, seperti contoh kasus yang

terjadi pada pengiriman dari PT. JNE Lampung tujuan Yogyakarta. Salah seorang konsumen PT. JNE mengirimkan barangnya melalui PT. JNE Lampung tujuan Yogyakarta, barang yang dikirim adalah berupa Handphone dan dokumen kendaraan bermotor yaitu STNK dan BPKB. Proses pengiriman dijadikan satu, dalam arti handphone dikemas dengan kotak pengaman, sedangkan STNK dan BPKB dibungkus dan ditempelkan menjadi satu dengan kotak pengamannya. Sesampainya di tempat tujuan penerima, ternyata STNK dan BPKB nya tidak ada, hanya handphone yang terkirim. Penerima kemudian melaporkan hal tersebut di Kantor PT. JNE Yogyakarta. Menurut keterangan dari PT. JNE Yogyakarta, ketika barang kiriman sampai di PT. JNE Yogyakarta memang STNK dan BPKB nya sudah tidak ada. Akibat kejadian tersebut konsumen penerima meminta pertanggungjawaban dari PT. JNE, akan tetapi ternyata prosesnya berbelit karena menurut pihak PT. JNE, pihak penerima yang harus melaporkan terlebih dahulu kepada pihak Kepolisian bahwa telah kehilangan barang.

Berdasarkan hal tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul, **“Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengirim Terhadap Hilangnya Barang Pada PT. JNE”**.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka yang menjadi permasalahan dalam penulisan hukum ini adalah:

1. Bagaimanakah tanggung jawab perusahaan jasa pengirim terhadap hilangnya barang pada PT. JNE?
2. Bagaimanakah penyelesaian ganti rugi terhadap hilangnya barang dalam proses pengiriman pada PT. JNE?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang telah dikemukakan, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui tanggung jawab perusahaan jasa pengirim terhadap hilangnya barang pada PT. JNE.
2. Untuk mengetahui penyelesaian ganti rugi terhadap hilangnya barang dalam proses pengiriman pada PT. JNE.

D. Tinjauan Pustaka

Perhubungan adalah salah satu sektor kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Untuk itu kemajuan dalam sektor perhubungan terutama pengangkutan diharapkan mampu menunjang pembangunan diberbagai bidang. Dalam bidang ekonomi pengangkutan diharapkan mampu memperluas penyebaran perdagangan barang dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari maupun kebutuhan pembangunan, dan bidang pendidikan pengangkutan diharapkan mampu menunjang sarana dan prasarana pendidikan serta mobilitas penyelenggaraan pendidikan di seluruh pelosok tanah air.

Menurut arti kata, pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa, atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa, atau mengirimkan, sedangkan pengangkutan berarti pengangkatan dan pembawaan, pemuatan dan pembawaan atau pengiriman. Dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain. Pengangkutan tersebut dapat berupa barang atau orang/penumpang.²

Pengangkutan baik barang atau orang/penumpang, banyak dijumpai kegiatan tentang penawaran dan penerimaan secara timbal balik yang dilakukan oleh pihak pengangkut dan pihak pengirim atau penumpang, yang diwujudkan dalam perjanjian pengangkutan.

Unsur-unsur yang terdapat dalam pengangkutan antara lain. Pelaku (berbentuk perseorangan atau badan usaha), alat pengangkutan (berupa motor, kapal laut, pesawat udara), barang/penumpang, perbuatan (proses kegiatan pengangkutan), tujuan pengangkutan.³

Pelaksanaan pengangkutan dapat terjadi apabila ada kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak pengirim barang atau penumpang yang diwujudkan dalam suatu perjanjian pengangkutan. Maksud dari pihak pengangkut adalah pihak yang mempunyai kewajiban untuk mengangkut barang ataupun orang dan suatu tempat ke tempat lain dengan selamat, sedangkan pihak pengirim barang atau orang (pemakai jasa angkutan) adalah

²Purwadarminta, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1995, hlm. 341.

³ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Cetakan kedua, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hlm. 19.

pihak yang berkewajiban menyerahkan ongkos yang disepakati serta menyerahkan barang yang dikirim pada alamat tujuan dengan jelas.⁴

Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik dengan 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 biaya pengangkutan.⁵

Perjanjian pengangkutan merupakan persetujuan timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim, penerima, atau penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.⁶

Mengenai perjanjian pengangkutan Subekti mengemukakan bahwa perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa barang atau orang dari satu tempat ke lain tempat, sedangkan pihak lainnya menyanggupi untuk membayar ongkos.⁷

Dalam perjanjian pengangkutan, istilah selamat mengandung arti bahwa apabila pengangkutan berjalan tidak selamat, itu menjadi tanggung jawab pengangkut, dan pengangkut wajib memberikan ganti rugi. Mengenai

⁴ Soegijatna Tjakra Negara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 67.

⁵ Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang*, Jilid III, Djambatan, Jakarta, 1984, hlm. 2.

⁶ Soekardono .R, *Hukum Dagang Indonesia*, Jilid III, Rajawali, Jakarta, 1984, hlm. 14.

⁷ Subekti, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, Cetakan ke dua puluh tiga, Pradnya Paramita, Jakarta, 1997, hlm. 69.

tanggung jawab pengangkut terhadap barang atau penumpang, KUHD mengaturnya dalam Pasal 468 KUHD ditentukan bahwa apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan seluruh atau sebagian, atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, tetapi pengangkut tidak bertanggungjawab mengganti kerugian apabila ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan seluruh atau sebagian rusaknya barang karena peristiwa yang tidak dapat dicegah. Dalam Pasal 522 KUHD, ditentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian yang disebabkan oleh luka yang dialami oleh penumpang karena pengangkut itu, kecuali jika ia dapat membuktikan bahwa luka itu disebabkan oleh suatu peristiwa yang dapat dicegah atau dihindari terjadinya, atau kesalahan penumpang sendiri.

Tentang tanggung jawab pengangkut dan juragan perahu, Pasal 91 KUHD menyatakan: “Pengangkut dan juragan perahu harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang-barang dagangan dan lainnya setelah barang itu mereka terima untuk diangkut kecuali kerusakan-kerusakan yang diakibatkan karena sesuatu cacat pada barang-barang itu sendiri karena keadaan yang memaksa, atau karena ekspediter”.

Pasal 92 KUHD yang berbunyi: “Pengangkut atau juragan perahu tidak bertanggung jawab atas terlambatnya pengangkutan, jika hal ini disebabkan karena keadaan yang memaksa”.

Pasal 93 KUHD yang berbunyi: “Apabila barang-barang dagangan dan lainnya yang diangkut itu telah disampaikan dan diterima, dan upah pengangkutan telah dibayar pula, maka dengan itu gugurlah segala hak

menuntut kerugian terhadap si pengangkut atau jurangan perahu karena rusak atau kurangnya barang-barang tadi, jika satu sama lain pada waktu itu dapat dilihat dari luar”.

Pengertian ekspediter menurut ketentuan Pasal 86 KUHD adalah: “Orang yang pekerjaannya mencari pengangkut barang di darat atau di perairan bagi pengirim”. Dilihat dari perjanjiannya dengan pengirim, ekspediter adalah pihak yang mengikat diri untuk mencari pengangkut yang baik bagi pengirim, sedangkan pengirim mengikat diri untuk membayar upah kepada ekspediter.⁸

Berdasarkan pengertian-pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan barang yang diangkut, kecuali terhadap kerusakan barang yang dikarenakan cacat pada barang itu sendiri, terjadi keadaan memaksa, kesalahan atau kelalaian pengirim atau ekspediter. Dalam perjanjian pengangkutan, pengirim dan pengangkut mempunyai kedudukan yang sama tinggi atau sering disebut dengan kedudukan sejajar. Ada empat sifat pokok pengangkutan yang mendasari perjanjian pengangkutan yaitu, bersifat konsensual, bersifat koordinatif, bersifat campuran, dan bersifat tidak ada hak retensi.

Maksud dari sifat konsensual adalah sifat ini tidak mengisyaratkan perjanjian itu berbentuk tertulis sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak para pihak. Dalam kenyataannya hampir semua perjanjian pengangkutan darat,

⁸ Abdul Kadir, *op.cit.*, hln. 36.

laut, udara, dibuat secara tidak tertulis, tetapi selalu didukung dengan dokumen pengangkutan.

Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan antara para pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis karena kewajiban dan hak para pihak telah ditentukan dalam undang-undang, mereka hanya menunjukkan atau menerapkan ketentuan Undang-Undang saja, tetapi apabila undang-undang tidak menentukan atau tidak mengatur kewajiban dan hak, maka yang harus mereka penuhi adalah kebiasaan yang berakar pada kepatutan. Apabila terjadi perselisihan mereka selesaikan melalui di luar pengadilan (musyawarah) atau dapat melalui pengadilan. Dalam kenyataannya sedikit sekali atau hampir tidak ada perkara mereka yang diselesaikan melalui pengadilan. Mereka memegang prinsip, lebih baik rugi sedikit daripada rugi banyak karena biaya pengadilan yang belum tentu pula memuaskan semua pihak.

Bersifat koordinasi adalah mengisyaratkan kedudukan yang sejajar antara para pihak dalam perjanjian pengangkutan, walaupun perjanjian pengangkutan merupakan pelayanan jasa, lain halnya dengan perjanjian dalam perburuhan bersifat subordinatif yaitu antara majikan dan perburuhan.

Maksud dari bersifat campuran adalah pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari, pelayanan berkala, penyimpanan barang dari pengirim ke pengangkut. Pelayanan berkala adalah pelayanan yang dilakukan apabila ada amanat dari pemberi kuasa, dan

perbuatan ini dilakukan kadang kala saja yakni bila jasanya dibutuhkan, sedangkan penyimpanan barang, pengangkut wajib untuk menjaga keselamatan barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkannya barang tersebut.

Tidak adanya hak retensi pada pengangkut, ialah hak untuk menahan barang-barang angkutan, penggunaan hak retensi dalam perjanjian pengangkutan tidak dibenarkan sebab penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan dan hanya akan menyulitkan pengangkut sendiri, misalnya penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang.

Dalam memenuhi tanggung jawab pengangkutan setidaknya-tidaknya ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkutan yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*Fault liability*), prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*Presumption liability*), dan prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute liability*).⁹

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan adalah setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggungjawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum berlaku

⁹Sutiono Usman Adji, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, *Pengantar Hukum Pengangkutan*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm. 35.

seperti yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hukum.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga adalah pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Maksud dari “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban kerugian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

Prinsip tanggung jawab mutlak adalah pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian adanya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan.

Pengangkutan darat merupakan rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (disembarkasi) sebagai tempat penurunan

penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan itu meliputi kegiatan:

1. Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut;
2. Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan;
3. Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

Pengangkutan darat yang meliputi tiga kegiatan ini merupakan satu kesatuan proses yang disebut pengangkutan darat dalam arti luas. Di samping dalam arti luas, pengangkutan darat juga dapat dirumuskan dalam arti sempit. Dikatakan dalam arti sempit karena hanya meliputi kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun/terminal/pelabuhan/bandara tempat pemberangkatan ke stasiun/terminal/pelabuhan/bandara tujuan. Untuk menentukan pengangkutan darat itu dalam arti luas atau arti sempit tergantung pada perjanjian yang dibuat oleh pihak-pihak, bahkan kebiasaan masyarakat.

Pada pengangkutan darat dengan kereta api, tempat pemuatan dan tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang disebut stasiun. Pada pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor disebut terminal, pada pengangkutan perairan dengan kapal disebut pelabuhan, dan pada pengangkutan udara dengan pesawat terbang disebut bandara (bandar udara). Dengan demikian, proses yang digambarkan dalam konsep pengangkutan darat berawal dari stasiun/terminal/pelabuhan/bandara pemberangkatan dan berakhir di stasiun/terminal/pelabuhan/bandara tujuan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian.

Untuk menyelenggarakan pengangkutan darat, lebih dahulu harus ada perjanjian antara pengangkut dan penumpang/pengirim. Perjanjian pengangkutan darat adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan penumpang atau pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan tetapi didukung oleh dokumen pengangkutan yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi.

Dalam undang-undang ditentukan bahwa pengangkutan baru diselenggarakan setelah biaya angkutan dibayar lebih dahulu. Tetapi di samping ketentuan undang-undang juga berlaku kebiasaan masyarakat yang dapat membayar biaya angkutan kemudian. Perjanjian pengangkutan darat biasanya meliputi kegiatan pengangkutan dalam arti luas, yaitu kegiatan memuat, membawa, dan menurunkan/membongkar, kecuali jika dalam perjanjian ditentukan lain.

Pengangkutan darat dalam arti luas ini erat hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Artinya tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak penumpang dan/atau barang dimuat ke dalam alat pengangkut sampai penumpang diturunkan dari alat pengangkut atau barang di bongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada penerima. Tanggung jawab dapat diketahui dari kewajiban yang telah ditetapkan dalam perjanjian atau undang-undang. Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan

pengangkutan. Kewajiban ini mengikat sejak penumpang atau pengirim melunasi biaya angkutan.

Apabila penumpang mengalami kecelakaan ketika naik alat pengangkut, atau selama diangkut, atau ketika turun dari alat pengangkut, maka pengangkut bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kecelakaan yang terjadi itu. Demikian juga halnya pada pengangkutan barang, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan sejak pemuatan sampai pembongkaran di tempat tujuan, kecuali jika diperjanjikan lain, tetapi tanggung jawab pengangkut ini dibatasi oleh undang-undang. Dalam undang-undang ditentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan/kelalaian mengangkut, sedangkan mengenai kerugian yang timbul akibat:

1. Keadaan memaksa (*force majeure*);
2. Cacat pada penumpang atau barang itu sendiri;
3. Kesalahan/kelalaian penumpang atau pengirim;

Kerugian akibat keadaan tersebut di atas, maka pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Pembatasan atau pembebasan tanggung jawab pengangkut yang ditentukan dalam undang-undang maupun perjanjian disebut eksonerasi.

Luas tanggung jawab pengangkut dapat dibaca dalam Pasal 1236 dan 1246 KUHPerdara. Menurut ketentuan Pasal 1236 KUHPerdara, pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita, dan bunga

yang layak diterima bila dia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan. Dalam Pasal 1246 KUHPerdara ditentukan bahwa biaya, kerugian, dan bunga pada umumnya terdiri dari kerugian yang telah diderita dan laba yang seharusnya akan diterima. Apabila tanggung jawab tersebut tidak dipenuhi, maka dapat diselesaikan melalui gugatan ke muka pengadilan yang berwenang.

Dalam menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang, pengangkut berkewajiban untuk mengangkut barang mulai dari tempat pemuatan sampai tempat tujuan dengan selamat. Apabila penyelenggaraan pengangkutan tidak selamat menjadi tanggung jawab pengangkut. Apabila penyelenggaraan pengangkutan tidak selamat, akan terjadi dua hal yaitu barangnya sampai di tempat tujuan tidak ada (musnah) atau, ada tetapi rusak sebagian/seluruhnya.¹⁰

Barang tidak ada mungkin disebabkan karena terbakar. Tenggelam, dicuri orang, dibuang di laut dan lain-lain. Sedangkan barang rusak sebagian atau seluruhnya disebabkan barangnya ada tapi tidak dapat dipergunakan sebagaimana mestinya. Dimaksudkan dengan barang muatan tidak ada atau ada tapi rusak menjadi tanggung jawab pengangkut adalah bahwa pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang yang musnah atau rusak, kecuali kerugian itu disebabkan oleh keadaan memaksa (*overmacht* atau *force majeure*), cacat pada barang itu sendiri, kesalahan atau kelalaian si pengirim atau si ekspediter (Pasal 91 KUHD), keterlambatan datangnya di tempat

¹⁰*Ibid*, hlm. 34.

tujuan yang disebabkan keadaan memaksa, tapi barang tidak rusak dan musnah (Pasal 92 KUHD).

Kesalahan dan kelalaian pengirim biasanya terletak pada pembungkusan barang, disamping yang tidak kalah pentingnya surat-surat yang sehubungan dengan barang. Dalam hal pembungkus sering dilipat kurang sempurna mudah dimasuki air dan sebagainya, sehingga merusak barang maupun pembungkusnya sendiri, dalam hal pengangkutan mengetahui kelalaian ini harus memperingatkan ataupun menolak atau paling sedikit mencatat dalam surat angkutan bahwa pembungkusannya kurang sempurna, sehingga kelak di kemudian hari bila klaim barang, sebagai bukti pengangkut untuk menolak.

Keadaan memaksa dapat dibuktikan dengan dua cara yaitu secara obyektif dan subyektif. Keadaan obyektif dalam hal ini sebab akibatnya tidak dapat diduga sebelumnya dan apabila pengangkut dapat membuktikan atas peristiwa tersebut maka dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya. Sedangkan keadaan memaksa subyektif perlu diketahui apakah benar si debitur dalam menjalankan kewajiban dalam persetujuan apakah sudah dijalankan segala usaha atau ikhtiar pencegahan semaksimal mungkin, apakah benar-benar sama sekali tidak ada kesalahan pengangkut, meskipun dilihat dari segi pengangkut sangat memberatkan.

Untuk dua sebab dan akibat timbulnya kekurangan dan kerusakan ini lebih condong melihat dari sudut keadaan konkrit, menjalankan segala ikhtiar pencegahan dan reaksi dari pengirim dan penerima barang dalam menuntut

klaim. Dimaksud dengan pengusaha pengangkutan adalah perusahaan yang mengusahakan pekerjaannya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dengan kendaraan umum keseluruhan dari tempat barang itu dimuat atau diterima dari tangan pengirim dengan memperhitungkan biaya pengangkutan.¹¹

Pengusaha pengangkutan bertanggungjawab atas keselamatan barang, keterlambatan datangnya barang, baik kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut, dengan demikian posisi pengusaha pengangkutan sama dengan pengangkutan yang dimaksud dalam Pasal 91 KUHD.

Luas tanggung jawab pengangkut ditentukan oleh Pasal 1236 dan Pasal 1246 KUHPerdara menentukan bahwa pengangkut wajib memberi ganti rugi atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak yang diterimanya, bila dia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang-barang muatan. Pasal 1236 KUHPerdara menentukan biaya kerugian dan bunga itu pada umumnya terdiri atas kerugian yang dideritanya dan laba yang sedianya akan diterimanya. Kerugian yang harus diganti ialah harga pembelian barang, biaya pengiriman barang dan laba yang layak diterimanya.

Luas tanggung jawab pengangkut tersebut diatas dibatasi oleh Pasal 1247 KUHPerdara dan Pasal 1248 KUHPerdara yaitu kerugian tersebut ialah kerugian yang diperkirakan secara layak pada saat timbulnya perikatan,

¹¹ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 74.

kerugian itu harus merupakan akibat yang langsung dari tidak terlaksananya perikatan dari perjanjian pengangkutan.

Meskipun pengangkut (debitur) melakukan penipuan yang merupakan penerima atau pengirim, beban tanggung jawab mengganti kerugian oleh pengangkut debitur terbatas dengan ketentuan-ketentuan tersebut diatas. Pengurangan tanggung jawab pengangkut hanya mungkin bila ada persetujuan dari pengirim atau penerima (Pasal 1320 KUHPerdara). Sedangkan penghapusan tanggung jawab tidak mungkin dilakukan bila ada unsur kesengajaan dan ketidakjujuran pengangkut.

Adanya klausula pengurangan atau penghapusan tanggung jawab pengangkut itu boleh saja, asal klausula itu disetujui kedua belah pihak. Klausula itu tidak perlu tertulis dalam akta perjanjian pengangkutan bila pengirim sudah mengetahuinya begitu pula penerima. Adanya pengurangan tanggung jawab pengangkut menambah resiko pengirim, karena mengurangi hak pengirim untuk menuntut ganti kerugian. Pengurangan tanggung jawab pengangkut tersebut diadakan dengan maksud untuk mengurangi uang angkutan. Jadi pengirim atau penerima risikonya bertambah, uang angkutan yang harus dibayar oleh pengirim atau penerima menjadi kurang. Meskipun tindakan ini mengandung sifat keseimbangan ini jangan sedemikian rupa, sehingga barang-barang muatan tidak terjamin keselamatannya.

Pengurangan tanggung jawab pengangkut itu sudah terang merugikan penerima atau pengirim, dari itu penerima dan pengirim layak mendapat perlindungan dari pembentuk undang-undang. Untuk pengangkutan laut

campur tangan pembentuk undang-undang terlihat dalam Pasal 470 KUHD untuk pengangkutan barang dan Pasal 524 KUHD. Perlindungan kepada pengirim atau penerima ini perlu sekali, mengingat bahwa kedudukan ekonomis pengirim atau penerima dalam perjanjian pengangkutan kalah kuat daripada pengangkut.

Pasal 470 ayat (1) KUHD melarang pengangkut memperjanjikan bahwa sama sekali tidak atau hanya mau mengganti kerugian yang disebabkan karena kurang diusahakannya pemeliharaan/perlengkapan atau pernakabuan alat pengangkutan, kurang diusahakannya kelaikan (kesanggupan) atau karena salah memperlakukannya atau kurang penjagaannya terhadap barang yang diangkut.

Menurut Pasal 470 ayat (1) KUHD tersebut larangan kepada pengangkut untuk sama sekali tidak bertanggung jawab atau mengganti kerugian secara terbatas. Pada suatu jumlah tertentu itu bersyarat, apabila syarat-syarat tersebut tidak ada, maka larangan tersebut tidak berlaku. Meskipun ada kemungkinan bagi pengangkut untuk memperjanjikan sama sekali tidak bertanggung jawab, tetapi dalam praktek tidak ada pengangkut yang berbuat demikian, sebab para pengirim tentu akan memilih pengangkut yang bertanggung jawab terhadap barang-barangnya walaupun uang angkutannya agak tinggi. Dengan keadaan begini maka pengangkut sama sekali tidak mau bertanggung jawab akan kehilangan banyak langganan yang dapat merugikan perusahaannya.

Penerima barang boleh menolak barang-barang yang rusak ataupun tidak lengkap jumlahnya dengan cara membiarkan barang tersebut pada tangan pengangkut, kemudian penerima menuntut ganti rugi atas semua barang, sebagaimana halnya orang yang tidak berprestasi dalam tuntutan tersebut harus menurut asas yang tercantum dalam Pasal 1246 dan 1248 KUHPerdara, dimana asas ini membatasi tanggung jawab pengangkut pada batas yang hanya pada kerugian yang benar-benar ada menurut kenyataan, dengan maksud agar tidak timbul seorang atas hal itu dengan cara melawan hukum.¹²

Adapun bunyi Pasal 1246 KUHPerdara adalah biaya rugi dan bunga yang oleh si berpiutang boleh dituntut akan penggantiannya, terdiri pada umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya, dengan tidak mengurangi pengecualian-pengecualian serta perubahan-perubahan yang akan disebutkan. Pasal 1248 KUHPerdara berbunyi bahkan jika hal tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan tipu daya si berutang, rugi dan bunga sekedar mengenai kerugian yang dideritanya oleh si berpiutang dan keuntungan yang hilang baginya hanyalah terdiri atas apa yang merupakan akibat langsung dari tidak terpenuhinya perikatan.

Menurut ketentuan Pasal 1367 KUHPerdara berbunyi seorang tidak hanya bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada

¹² Purwosutjipto, *op.cit.*, hlm. 41.

dibawah pengawasannya, begitu juga berlaku bagi pengusaha pengangkutan dimana harus bertanggung jawab atas akibat dari perbuatan buruk karyawannya, misalnya pengemudi truck kendaraan umum, pembantunya dalam mengemudikan kendaraannya teledor, mengantuk hingga kendaraan yang dikemudikan membentur kendaraan lain dan masuk selokan atau jurang, kemudian adanya cacat yang diderita, meninggalnya penumpang. Dalam hal ini pengusaha pengangkutan harus bertanggung jawab dengan memberikan ganti rugi.

Mengenai penetapan besarnya ganti rugi, berlaku asas yang tercantum dalam Pasal 1246, Pasal 1247 dan Pasal 1248 KUHPerdara seperti yang telah disebutkan diatas, yang pada pokoknya mengganti apa yang hilang, rusak dan laba yang tidak diperoleh yang diperkirakan pada saat perjanjian itu dibuat, termasuk juga kerugian yang tidak dapat dinilai dengan uang seperti barang musnah, cacat penumpang dan jiwa meninggal dunia. Syarat mutlak tuntutan ganti rugi ialah bahwa kerugian itu disebabkan karena hal-hal yang berhubungan dengan pengangkutan akibat-akibat kelalaian perbuatan wan prestasi baik pengusaha angkutan karyawan atau buruh yang lalai dalam menjalankan prestasinya.

E. Metode Penelitian

Guna menjawab permasalahan yang telah dikemukakan, maka diadakan penelitian sebagai berikut:

1. Objek Penelitian

- a. Tanggung jawab perusahaan jasa pengirim terhadap hilangnya barang pada PT. JNE.
 - b. Penyelesaian ganti rugi terhadap hilangnya barang dalam proses pengiriman pada PT. JNE.
2. Subjek Penelitian
 - a. Pimpinan PT. JNE di Yogyakarta atau yang mewakilinya
 - b. Pihak pengguna jasa PT. JNE di Yogyakarta.
 3. Sumber Data
 - a. Data primer, yaitu data yang didapat langsung di PT. JNE sebagai subjek penelitian.
 - b. Data sekunder adalah berupa data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan (*library research*) yang terdiri atas:
 - a. Bahan hukum primer, dalam hal meliputi: KUHPerdata dan KUHD.
 - b. Bahan hukum sekunder, adalah bahan yang digunakan sebagai pelengkap bahan hukum primer, berupa buku-buku, literatur, dokumen-dokumen, maupun makalah-makalah yang berkaitan dengan obyek penelitian.
 4. Teknik Pengumpulan Data
 - a. Wawancara, yaitu pengumpulan data dengan melakukan tanya jawab secara langsung kepada subjek penelitian.
 - b. Kepustakaan, yaitu dilakukan dengan cara mempelajari buku-buku, perundang-undangan, karya ilmiah maupun tulisan-tulisan ilmiah.

5. Metode Pendekatan

Metode yang dilakukan oleh penulis adalah yuridis normatif, yang mana penelitian lebih menitikberatkan pada aspek-aspek yuridis dan melakukan analisa data yang diperoleh dari objek penelitian dengan menggunakan asas-asas hukum, teori-teori hukum serta ketentuan perundang-undangan.

6. Metode Analisis Data

Data yang telah terkumpul dianalisis secara deskriptif kualitatif, yaitu menganalisa hasil penelitian dengan menggambarkan hubungan yang ada antara hasil penelitian yang diperoleh tersebut untuk memaparkan dan menjelaskan suatu persoalan, sehingga sampai pada suatu kesimpulan.

