

Tanggungjawab pengangkut terhadap hilangnya barang kiriman (studi kasus ekspedisi dharma raya Muntilan)

Rischa Indah Saputri¹, Bambang Tjatur Iswanto², Heniyatun^{3✉}, Nurwati⁴

^{1,2,3,4} Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Magelang, Magelang, Indonesia

✉ heniyatun@ummgl.ac.id

Article info

Submitted:
2021-02-22

Reviewed:
2021-07-22

Accepted:
2021-08-16



This work is licensed under
a Creative Commons
Attribution-NonCommercial
4.0 International License

Publisher

Universitas Muhammadiyah
Magelang

Keywords: : Liability, Land
Freight, Agreement, Default,
Overmacht

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa tanggungjawab pengangkut terhadap hilangnya barang yang diangkut dan hambatan pengirim saat melakukan klaim ganti kerugian kepada pengangkut terhadap hilangnya barang. Jenis penelitian yang digunakan yuridis normatif, dengan pendekatan undang-undang (*statute approach*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut bertanggungjawab terhadap barang yang dibawa mengacu berdasarkan Pasal 468 KUHD. Akan tetapi, dalam prakteknya saat proses pengangkutan sering terjadi barang hilang dikarenakan : a) barang dicuri bajing loncat; b) barang dicuri supir truk dan dijual kembali saat harga cabai mahal; c) barang dicuri saat bongkar di pasar; d) Barang dicuri saat barang disimpan di Kantor Ekspedisi Dharma Raya Muntilan. Hambatan pengirim cabai saat meminta ganti kerugian terhadap pengangkut ada 3 macam: a) Pengangkut terlambat memberikan laporan hilangnya barang kepada pengirim; b) Kurang teliti dalam menulis surat muatan; c) Pengangkut meminta tenggang waktu saat akan memberikan ganti rugi. Berdasarkan Pasal 468 KUHD yaitu perjanjian pengangkutan apapun faktor kehilangannya pengangkut harus memberikan pertanggungjawaban.

Kata Kunci: Tanggungjawab, Pengangkutan Darat, Perjanjian, Wanprestasi, Overmacht.

ABSTRACT

This study aims to analyze the responsibility of the carrier for the loss of the goods transported and the obstacles of the sender when claiming compensation to the carrier for the loss of goods. The type of research used is normative juridical, with a statute approach. The results of the study indicate that in the carriage agreement, the carrier is responsible for the goods carried by referring to Article 468 of the KUHD. However, in practice, during the transportation process, goods are often lost because: a) goods are stolen by jumping squirrels; b) goods are stolen by truck drivers and resold when chili prices are high; c) goods stolen during unloading at the market; d) Goods are stolen when they are stored at the Dharma Raya Muntilan Expeditionary Office. There are 3 kinds of obstacles for chili senders when asking for compensation from the carrier: a) The carrier is late in reporting the loss of goods to the sender; b) Lack of thoroughness in writing bill of lading; c) The carrier asks for a grace period when it will provide compensation. Based on Article 468 of the KUHD, namely the transportation agreement, whatever the loss factor, the carrier must provide accountability.

I. PENDAHULUAN

Peraturan perundang-undangan mengatur beberapa kewajiban yang harus dipatuhi oleh perusahaan pengangkutan dalam menjalankan usahanya, apabila dalam melaksanakan tanggungjawabnya ekspedisi melakukan pelanggaran maka sepenuhnya menjadi tanggungjawab pihak ekspedisi. Pada Pasal 91 KUHD disebutkan bahwa pengangkut harus mengganti kerugian yang diderita oleh para pihak yang dirugikan. Pengaturan kewajiban tersebut dipertegas dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat UU No 22 Tahun 2009) (Supit, 2013) bahwa pengusaha angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang, karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Ekspedisi Dharma Raya pun dalam menjalankan proses pengangkutan meminimalisir terjadinya kelalaian yang mengakibatkan barang yang diangkut hilang, sehingga tidak sampai di tempat tujuan atau sampai tujuan, tetapi jumlahnya sudah berkurang. Hilangnya barang tersebut kemungkinan hilang dalam perjalanan karena dicuri orang saat angkutan melaju, yang dalam istilah umum di jalan disebut “bajing loncat”. Hal tersebut jika ditelisik dapat dikatakan merupakan kelalaian perusahaan, sehingga dapat dikatakan bahwa perusahaan ekspediter telah wanprestasi. Dalam pengangkutan, hilangnya barang yang diangkut oleh perusahaan Ekspedisi Dharma Raya tersebut, karena dicuri oleh “bajing loncat”. Sehingga menimbulkan pertanyaan apakah dicurinya barang oleh bajing loncat tersebut termasuk salah satu katagori yang tersebut dalam Pasal 91 KUHD yaitu *overmacht*. Perjanjian pengangkutan barang merupakan perjanjian antara pihak pengangkut dengan pihak yang akan mengirimkan barang yaitu pihak pengangkut mengikatkan diri dengan pihak pengirim dengan melakukan pengangkutan dari suatu tempat ke tempat yang dituju dengan keadaan selamat dan barang dalam keadaan baik. Pihak Pengirim, yang mengirimkan barang mengikatkan diri dengan membayar uang angkutan.

II. METODE

Metode yang digunakan yaitu yuridis normatif, dengan pendekatan undang-undang (*statute approach*). Bahan hukum dalam enelitian ini terdiri atas bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan Hukum Primer yaitu bahan hukum yang bersumber dari peraturan perundang- yaitu Kitab Undang – Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan dan Bahan Hukum Sekunder adalah bahan hukum yang bersumber dari buku-buku literatur, jurnal ilmiah. Selanjutnya bahan hukum primer dan bahan hukum akan dinalisis secara deskriptif kualitatif.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Pengangkutan Barang

Pengertian transportasi sendiri berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti sebrang, dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi berarti membawa atau mengangkut (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat

lainnya (Anantyo et al., 2012). Oleh sebab itu, transportasi dapat diberi definisi sebagai kegiatan dan usaha membawa atau mengangkut barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain yang dituju atau ke tempat lainnya. Ditegaskan lagi bahwa transportasi adalah jasa yang dipergunakan sebagai alat untuk memperoleh keuntungan-keuntungan ekonomis dalam berbagai kegiatan usaha dan hubungan kemasyarakatan. Bentuk-bentuk jasa dalam pengangkutan, yaitu :

1. *Bulk Freight Service*

Jasa angkutan ini untuk mengangkut barang-barang dasar yang bersifat *bulky*, seperti hasil-hasil pertanian dan ternak, hasil-hasil tambang, hasil-hasil hutan, hasil-hasil perkebunan, dan hasil-hasil industri.

2. *Merchandise Freight and Express Service*

Terdiri atas angkutan dalam jumlah kecil, yang jika diangkut dengan kereta api biasanya dikenal dengan *less-than-carload freight*. *Express services* sifatnya adalah untuk “jasa angkutan barang yang mewah” dari rumah ke rumah, yang meliputi jasa-jasa untuk atau diantara rumah-rumah perusahaan, rumah-rumah perorangan, atau kantor-kantor tertentu.

3.2. Tanggungjawab dalam Pengangkutan

Istilah dari tanggungjawab dalam arti liability dapat diartikan sebagai tanggung gugat. Tanggung gugat merupakan kewajiban untuk menanggung ganti kerugian sebagai akibat pelanggaran norma (Putra iPosende, 2019). Perbuatan melanggar norma tersebut dapat terjadi disebabkan karena perbuatan melawan hukum dan wanprestasi dan merupakan bentuk spesifik dari tanggungjawab hukum menurut hukum perdata. Prinsip-prinsip tanggung jawab dalam pengangkutan, antara lain:

1. Prinsip tanggungjawab berdasarkan adanya unsur kesalahan.

Menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggungjawab membayar ganti kerugian atas kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu. Prinsip ini berdasarkan pada Pasal 1366 KUHPperdata yang berbunyi “Setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya”. Dalam pengangkutan, prinsip tanggungjawab berdasarkan adanya unsur kesalahan ini yang dimaksud unsur kesalahan yaitu kelalaian atau kurang hati-hatinya pengangkut. Jadi, ketika terjadinya hilang atau rusaknya barang yang dikarenakan kelalaian oleh pengangkut, pengirim harus membuktikan adanya unsur kesalahan tersebut agar pengangkut bertanggungjawab atas hilang atau rusaknya barang yang diangkut.

2. Prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga

Prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga ini, beban pembuktian berada pada pihak yang melakukan perbuatan melawan hukum. Hal ini berarti perbedaan prinsip tanggungjawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*)

dengan prinsip tanggungjawab berdasarkan atas unsur kesalahan (*fault liability* atau *liability based on fault principle*) adalah pihak yang dibebani pembuktian (Labatjo, 2019). Prinsip tanggungjawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan, beban tanggungjawab berada pada pihak yang dirugikan, sedang pada prinsip tanggungjawab berdasarkan atas praduga, pihak yang merugikan harus membuktikan. Berdasarkan prinsip tanggungjawab ini, konsumen yang merasa dirugikan dapat menggugat bahwa pelaku usaha telah melanggar kewajiban dan larangan yang semestinya tidak boleh dilakukan oleh pelaku usaha. Pelaku usaha atau pihak yang dirugikan bertanggungjawab atas kerugian yang timbul, kecuali dapat membuktikan dalam keadaan memaksa (*force majeure* atau *overmacht*) atau kesalahan yang dirugikan.

3. Prinsip Tanggungjawab Mutlak

Prinsip Tanggungjawab Mutlak, pengangkut selalu bertanggungjawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah (Jaya et al., 2020). Artinya, dalam prinsip ini memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak. Berdasarkan prinsip tanggungjawab tanpa kesalahan, bahwa seseorang harus bertanggungjawab ketika kerugian terjadi, terlepas dari ada tidaknya kesalahan pada dirinya, sehingga faktor kesalahan bukan lagi merupakan unsur yang harus dibuktikan di pengadilan.

Perjanjian pengangkutan yaitu adanya kesepakatan antara pengguna jasa dengan pengangkut, dimana masing-masing pihak memiliki hak dan kewajiban. Sebagai suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan aman. Sedangkan pihak yang lain menyanggupi untuk membayar ongkos. Perjanjian pengangkutan terlibat dua pihak, yaitu:

- a. Pengangkut
- b. Pengirim barang atau penumpang

Kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan, yaitu pengangkut dan pengirim sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, dimana para pihak tidak sama tinggi yakni, majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi dari si buruh. Kedudukan tersebut disebut Sub-ordinasi (*gesubordineerd*) (Nabila, 2015), sedangkan dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukan sama tinggi atau koordinasi (*Geeoordineerd*). Syarat sahnya perjanjian berdasarkan Pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, syarat sahnya perjanjian, yaitu:

- a. Kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
- c. Suatu hal tertentu
- d. Suatu sebab yang halal

Syarat sahnya perjanjian pengangkutan sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdata, bahwa pihak pengangkut dan pihak pengirim harus membuat kesepakatan sesuai dengan esensi dari perjanjian pengangkutan. Selain itu dalam perjanjian pengangkutan bahwa pengangkut dan pengirim harus sudah cakap menurut hukum yaitu bahwa para pihak harus sudah dewasa dan tidak di bawah pengampuan/kuratil.

Syarat ketiga dalam perjanjian pengangkutan yaitu suatu hal tertentu artinya bahwa barang yang diangkut harus jelas jenis barangnya dan jumlahnya, selain itu juga harus juga disebutkan dari mana dan kemana tujuan barang akan diangkut. Jadi prestasi yang harus dilakukan debitor harus tertentu. Berikutnya syarat keempat dalam perjanjian pengangkutan yaitu suatu sebab yang halal. Sebab yang halal dalam perjanjian pengangkutan artinya bahwa isi dalam perjanjian pengangkutan tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, tidak boleh bertentangan dengan kesusilaan dan tidak boleh bertentangan dengan ketertiban umum, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1335 dan Pasal 1337 KUHPerdota.

Syarat sahnya perjanjian tersebut (Pasal 1320 KUHPerdota) jika syarat kesepakatan dan kecakapana tidak terpenuhi maka perjanjian tersebut dapat dibatalkan, karena merupakan syarat subyektif. Adapun syarat ketiga dan keempat (suatu hal tertentu dan suatu sebab yang halal) disebut syarat objektif karena berkaitan dengan objek dalam perjanjian. Jika syarat objektif tidak terpenuhi maka perjanjian ini batal demi hukum (Fatahillah, 2015).

Hubungan hukum dalam perjanjian pengangkutan diantara pengangkut dan pengirim terjadi karena adanya suatu perjanjian (Pasal 1320 KUHPerdota). Pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan yaitu pengangkut dan pengirim barang atau penumpang. Dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya atau ongkos pengangkutan. Hak dan kewajiban yang timbul, antara lain:

- a. Hak pengangkut mendapatkan upah
- b. Kewajiban Pengangkut, berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 186, 187, 188 dan 189 bahwa kewajiban dari pengangkut ialah mengangkut atau menyelenggarakan pengangkutan barang dari tempat pemuatan itu dapat diserahkan kepada penerima dengan lengkap dan utuh, tidak rusak atau kurang, ataupun terlambat.
- c. Hak pengirim, ialah untuk mendapatkan pelayanan yang baik serta penyampaian barang secara tepat waktu dan selamat sampai ke tangan penerima.
- d. Kewajiban pengirim membayar ongkos kepada pengangkut

Pada dasarnya pengangkut bertanggungjawab atas musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut sejak barang tersebut diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim/pemilik barang, merupakan suatu konsekuensi perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang atau pengirim barang. Tanggung jawab pengangkut (*Liability of the Carrier*) dapat dilihat di dalam Pasal 468 KUHD (Suryono & Isnaini, 2012), sebagai suatu pengaturan mengenai pertanggungjawaban pengangkut yang membawa konsekuensi bagi pengangkut. Pasal 468 KUHD menyebutkan 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

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.”

Selain hal tersebut, dalam Pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut (Heckman et al., 1967). Dijelaskan dalam Pasal 477 KUHD bahwa “pengangkut bertanggungjawab 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.”

Tanggungjawab pengangkut tersebut (Pasal 468 KUHD) jika dikaitkan dengan Pasal 1366 jo Pasal 1367 KUHPerdara yaitu bahwa pengangkut harus bertanggungjawab memberikan ganti rugi yang disebabkan perbuatannya, juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungan pengangkut. Misalnya supir yang lalai saat membawa barang yang menyebabkan hilangnya barang, dalam hal ini yang bertanggungjawab adalah pengangkut (perusahaan pengangkutan), karena supir berada pada tanggungan pengangkut.

Ketentuan Pasal 468 KUHD tersebut, bahwa tanggungjawab pengangkut ketika tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barang yang diangkut atau karena kerusakan harus memberikan ganti rugi kepada pengirim. Kecuali jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerusakan barang atau tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barang tersebut akibat suatu kejadian yang tidak dapat dihindarinya. Misalnya saja kecelakaan yang menyebabkan barang yang dibawa jatuh dan berserakan.

Ketentuan tersebut sesuai dengan yang diatur dalam Pasal 477 KUHD, bahwa pengangkut juga harus bertanggungjawab atas kerugian yang ditimbulkan atas keterlambatan barang, kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan itu terjadi akibat kejadian yang tidak dapat dicegah. Misalnya, saat proses pengangkutan ada hujan badai yang menyebabkan alat transportasi harus berhenti dahulu.

Menurut Kamus Hukum, wanprestasi berarti kelalaian, kealpaan, cedera janji, tidak menepati kewajibannya dalam perjanjian (Haloho et al., 2018). Adapun yang dimaksud wanprestasi adalah suatu keadaan yang dikarenakan kelalaian atau kesalahannya, debitur tidak dapat memenuhi prestasi seperti yang telah ditentukan dalam perjanjian dan bukan dalam keadaan memaksa. Bentuk dan syarat wanprestasi, yaitu:

- a. Tidak memenuhi prestasi sama sekali. Sehubungan dengan dengan debitur yang tidak memenuhi prestasinya maka dikatakan debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali.
- b. Memenuhi prestasi tetapi tidak tepat waktunya. Apabila prestasi debitur masih dapat diharapkan pemenuhannya, maka debitur dianggap memenuhi prestasi tetapi tidak tepat waktunya.
- c. Memenuhi prestasi tetapi tidak sesuai atau keliru. Debitur yang memenuhi prestasi tapi keliru, apabila prestasi yang keliru tersebut tidak dapat diperbaiki lagi maka debitur dikatakan tidak memenuhi prestasi sama sekali.

Sedangkan menurut Subekti, bentuk dan syarat tertentu hingga terpenuhinya wanprestasi adalah sebagai berikut:

- a. Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya.
- b. Melaksanakan apa yang dijanjikannya, tetapi tidak sebagaimana dijanjikan.
- c. Melakukan apa yang dijanjikannya tetapi terlambat.
- d. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya.

3.3. Akibat Hukum Wanprestasi

1. Kewajiban membayar ganti rugi

Ganti rugi adalah membayar segala kerugian karena musnahnya atau rusaknya barang-barang milik kreditur akibat kelalaian debitur. Untuk menuntut ganti rugi harus ada penagihan atau (somasi) terlebih dahulu, kecuali dalam peristiwa-peristiwa tertentu yang tidak memerlukan adanya teguran.

2. Pembatalan perjanjian

Sebagai sangsi yang kedua akibat kelalaian seorang debitur yaitu berupa pembatalan perjanjian. Sangsi atau hukuman ini apabila seseorang tidak dapat melihat sifat pembatalannya tersebut sebagai suatu hukuman dianggap debitur malahan merasa puas atas segala pembatalan tersebut karena seseorang merasa dibebaskan dari segala kewajiban untuk melakukan prestasi.

3. Peralihan risiko

Akibat wanprestasi yang berupa peralihan risiko ini berlaku pada perjanjian yang objeknya suatu barang, seperti pada perjanjian pembiayaan leasing. Dalam hal ini seperti yang terdapat pada pasal 1237 KUHPerdara ayat 2 yang menyatakan, Jika si berutang lalai akan menyerahkannya, maka semenjak saat kelalaiannya kebendaan adalah atas tanggungannya.

Hubungan perjanjian pengangkutan dengan wanprestasi, yaitu apabila pengangkut melakukan wanprestasi, pengangkut harus bertanggung jawab untuk mengganti kerugian kepada pihak pengirim atau pihak yang dirugikan, bila terjadi kerugian yang disebabkan karena sebab-sebab yang menjadi tanggung jawab pengangkut, yang disebut oleh undang-undang. Selain wanprestasi yang dilakukan oleh pengangkut, wanprestasi juga terkadang dilakukan oleh pihak pengirim, pengirim dianggap melakukan wanprestasi apabila terdapat ketidaksesuaian antara apa isi barang dengan apa yang tertulis dalam bukti pengiriman, dalam hal tersebut pengirim termasuk melakukan wanprestasi karena memberikan keterangan palsu terhadap barang yang akan dikirimkannya.

Dalam kamus hukum *Overmacht* mempunyai arti keadaan memaksa, yaitu keadaan yang menghalangi penunaian perikatan yang membebaskan seseorang dari kewajiban mengganti biaya, kerugian dan bunga (Kasenda, 2016). Dalam bahasa Perancis disebut dengan istilah Force Majeure yang artinya sama dengan keadaan memaksa.

Pengertian *overmacht* di atas, pengangkut dapat bebas dari tanggungjawab terhadap hilangnya barang yang diangkut, maksudnya pengangkut tidak punya kewajiban ganti

rugi kepada pengirim apabila hilangnya barang diakibatkan *overmacht*. Unsur-unsur *overmacht*, yaitu:

- a. Ada halangan bagi debitur untuk memenuhi kewajiban, artinya bahwa kreditur tidak dapat meminta pemenuhan prestasi kepada debitur karena suatu halangan. Contoh: Adanya wabah corona menyebabkan debitur tidak memenuhi kewajiban misalnya pembayaran kredit.
- b. Halangan itu bukan karena kesalahan debitur, artinya bahwa debitur tidak dapat lagi dinyatakan lalai. Contoh: Jika prestasinya berupa kewajiban melakukan sesuatu yang sifatnya pribadi (tidak dapat digantikan dengan orang lain), misal menyanyi dalam suatu konser, penyanyi tersebut dapat dibebaskan dari pelaksanaan kewajiban sebagaimana dijanjikan dengan alasan wabah penyakit.
- c. Tidak disebabkan oleh keadaan yang menjadi resiko dari debitur, artinya resiko tidak beralih kepada debitur. Contohnya, adanya bencana alam yang mengakibatkan pembangunan proyek terhenti. Namun, kerugian yang dialami kreditur dalam proyek tersebut tidak dapat dilimpahkan ke kreditur.

Jadi, dengan adanya *overmacht* tidak melenyapkan adanya perikatan, hanya menghentikan berlakunya perikatan. Hal ini penting bagi adanya *overmacht* yang bersifat sementara. Dalam suatu perjanjian timbal balik, apabila salah satu dari pihak karena *overmacht* terhalang untuk berprestasi maka lawan juga harus dibebaskan untuk berprestasi (Sahban, 2019). Dasar Hukum *overmacht* tercantum pada:

- a. Pasal 1244 KUHPerdara menjelaskan bahwa tentang penggantian ganti rugi harus dibayarkan ketika debitur tidak dapat membuktikan bahwa hilangnya barang diakibatkan karena adanya kejadian memaksa. Misalnya, dalam perjanjian pengangkutan pihak pengangkut menjanjikan mengirimkan barang dengan selamat sampai tujuan. Tetapi, barang yang dibawa hilang dikarenakan adanya keadaan yang memaksa, keadaan memaksa yang dimaksud dalam hal ini ketika proses pengangkutan terjadi bencana alam (tanah longsor) yang menyebabkan kerusakan pada truk dan barang yang diangkut hilang tertimbun tanah. Apabila pengangkut bisa membuktikan barang itu hilang karena keadaan memaksa (*overmacht*) pengangkut tidak bertanggungjawab mengganti kerugian barang yang hilang.
- b. Pasal 1245 KUHPerdara menjelaskan bahwa. Tidak ada penggantian biaya, kerugian dan bunga bila karena keadaan memaksa atau karena hal yang terjadi secara kebetulan, debitur terhalang untuk memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau melakukan suatu perbuatan yang terlarang baginya.

Dalam ketentuan pasal ini, ada lima hal yang menyebabkan debitur tidak dapat melakukan penggantian biaya, kerugian, dan bunga, yakni:

- a. Terjadi suatu peristiwa yang tidak terduga (tidak termasuk dalam asumsi dasar dalam pembuatan kontrak)
- b. Peristiwa yang terjadi tidak dapat dipertanggungjawabkan pada pihak debitur
- c. Peristiwa yang terjadi di luar kesalahan pihak debitur
- d. Peristiwa yang terjadi di luar kesalahan para pihak yang terkait
- e. Tidak ada itikad yang buruk dari pihak debitur

3.4. Tanggung Jawab Ekspedisi Dharma Raya Muntilan terhadap Hilangnya Barang Kiriman

Hubungan hukum dalam perjanjian pengangkutan diantara pengangkut dan pengirim terjadi karena adanya suatu perjanjian (Pasal 1320 KUHPerdara). Pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan yaitu pengangkut (Ekspedisi Dharma Raya Muntilan) dan pengirim barang (pengirim cabai dan sayur). Pihak ketiga, yaitu supir truk yang bekerja pada Ekspedisi Dharma Raya yang membawa barang ke tempat yang dituju, yaitu Jakarta. Perjanjian pengangkutan merupakan suatu perjanjian di mana satu pihak menyanggupi untuk membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan aman. Sedangkan pihak yang lain menyanggupi untuk membayar ongkos. Perjanjian pengangkutan terlibat dua pihak, yaitu pengangkut dan pengirim barang. Berdasarkan Pasal 468 KUHD, perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahan. Tetapi, tidak selalu dalam proses pengangkutan berjalan sesuai apa yang sudah diperjanjikan, adakalanya pengangkut tidak dapat berprestasi sebagaimana yang telah diperjanjikan dalam perjanjian pengangkutan tersebut. Misalnya, barang yang diangkut tersebut hilang dicuri orang dalam perjalanan atau dalam pencurian ini disebut dengan istilah "bajing loncat". Bajing loncat dalam istilah ini yaitu pencurian barang yang terjadi di jalanan dalam kondisi kendaraan (truk) yang mengangkut barang dalam perjalanan (bukan dalam keadaan berhenti).

Selain barang hilang dalam perjalanan, bisa juga hilang ketika sudah sampai tujuan. Namun, adakalanya tidak berprestasinya pengangkut juga karena barang yang diangkut rusak, karena sifat dari barang tersebut. Hal ini akan mempengaruhi sampai seberapa tanggungjawab pengangkut.

Pengangkut dalam bertanggungjawab terhadap hilangnya barang yang diangkut yaitu dengan memberikan ganti kerugian terhadap pengirim. Tanggungjawab pengangkut terhadap hilangnya barang mengacu berdasarkan Pasal 1366 KUHPerdara jo Pasal 1367 KUHPerdara jo Pasal 468 KUHD, dimana pengangkut bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya tetapi juga bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungan pengangkut. Misalnya, supir truk yang bekerja di Ekspedisi Dharma Raya menghilangkan barang berupa cabai yang dibawa, ganti kerugian ditanggung oleh ekspedisi sebagai pengangkut. Berdasarkan Pasal 468 KUHD, pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan sebagian atau seluruhnya barang, kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa tidak menyerahkan barang tersebut karena suatu kejadian yang tidak dapat dicegah.

Dilihat dari prinsip-prinsip tanggungjawab, tanggungjawab pengangkut Ekspedisi Dharma Raya Muntilan ini menerapkan prinsip tanggungjawab mutlak, yaitu pengangkut selalu bertanggungjawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Penerapan prinsip tanggungjawab mutlak karena pada dasarnya, tanggungjawab pengangkut yaitu mengantarkan barang dengan selamat sampai

tujuan. Jadi dalam hal terjadi apapun yang menimpa barang yang diangkut maka pengangkut yang bertanggungjawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh pihak pengangkut ataupun orang yang bekerja di pengangkutan tersebut.

Perjanjian pengangkutan dapat dibuat tidak secara tertulis, namun seyogyanya dibuat secara tertulis karena hak dan kewajiban para pihak, yaitu pengangkut dan pengirim akan lebih jelas kepastian hukumnya. Selain itu jika dikemudian hari ada salah satu pihak yang wanprestasi maka akan lebih mudah dalam pembuktiannya. Meskipun perjanjian yang dibuat secara lisan juga tetap mengikat para pihak karena ada kata sepakat atau kesepakatan saat perjanjian itu dibuat (Pasal 1320 KUPerdata).

Berdasarkan Pasal 468 KUHD menyebutkan bahwa perjanjian pengangkutan menjajikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Berdasarkan ketentuan pasal tersebut, seharusnya pengangkut berprestasi sesuai yang diperjanjikan dalam perjanjian pengangkutan. Akan tetapi, dalam prakteknya saat proses pengangkutan terjadi barang hilang. Ada beberapa faktor yang menyebabkan barang hilang, yaitu:

1. Barang dicuri bajing loncat
2. Barang dicuri supir truk dan dijual kembali saat harga cabai mahal
3. Barang dicuri supir termasuk dalam kategori kelalaian pengangkut
4. Barang dicuri saat bongkar di pasar, hal ini termasuk dalam kelalaian, karena supir tidak berhati-hati saat bongkar di pasar.
5. Barang dicuri saat barang disimpan di Kantor Ekspedisi Dharma Raya Muntilan

Salah satu kelalaian dari pengangkut, kurangnya pengamanan di kantor Ekspedisi Dharma Raya. Dalam hal perjanjian dan tanggungjawab terhadap hilangnya barang yang diangkut oleh Ekspedisi Dharma Raya Muntilan, tanggungjawab ditanggung oleh pengangkut. Hal ini karena, apabila pengangkut tidak ganti rugi atas hilangnya barang, nama Ekspedisi Dharma Raya Muntilan akan jelek dimata pengirim-pengirim dan akan kehilangan pelanggan, jadi tanggungjawab seluruhnya ditanggung pengangkut untuk menjaga nama baik ekspedisi dan menjaga kepercayaan pihak pengirim cabai.

Hambatan pengirim cabai saat meminta ganti kerugian terhadap pengangkut ada tiga macam, yaitu:

- a. Pengangkut terlambat memberikan laporan hilangnya barang kepada pengirim
- b. Kurang teliti dalam menulis surat muatan
- c. Pengangkut meminta tenggang waktu saat akan memberikan ganti rugi

Hambatan pengirim saat meminta ganti kerugian kepada pengangkut, berdasarkan Pasal 1234 KUHPerdata yang berbunyi "Tiap-tiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu". Pengangkut dalam hal ini memberikan ganti rugi terhadap barang yang hilang sesuai dengan perjanjian yang sudah disepakati dan pengangkut jika dikaitkan dengan Pasal 1234 KUHPerdata pengangkut memberikan sesuatu dan berbuat sesuatu yaitu memberikan ganti rugi terhadap barang yang hilang dan dalam hal berbuat sesuatu, pengangkut melakukan tanggungjawabnya

sebagai ekspedisi dimana ekspedisi harus bertanggungjawab atas hilangnya barang yang dibawa.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut bertanggungjawab terhadap barang yang dibawa mengacu berdasarkan Pasal 468 KUHD yaitu perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang sampai di tempat yang dituju. Berdasarkan ketentuan pasal tersebut, seharusnya pengangkut berprestasi sesuai yang diperjanjikan dalam perjanjian pengangkutan. Akan tetapi, dalam prakteknya saat proses pengangkutan terjadi barang hilang. Ada beberapa faktor yang menyebabkan barang hilang, yaitu: a. Barang dicuri bajing loncat; b. Barang dicuri supir truk dan dijual kembali saat harga cabai mahal; c. Barang dicuri saat bongkar di pasar; dan d. Barang dicuri saat barang disimpan di Kantor Ekspedisi Dharma Raya Muntilan. Tanggungjawab pengangkut terhadap hilangnya barang yang dibawa, menurut hasil penelitian tanggungjawab pengangkut dilakukan dengan menggunakan prinsip tanggungjawab mutlak dimana pengangkut harus bertanggungjawab atas hilangnya barang tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Penerapan prinsip tanggungjawab mutlak karena pada dasarnya, tanggungjawab pengangkut, yaitu mengantarkan barang dengan selamat sampai tujuan. Hambatan pengirim cabai saat meminta ganti kerugian terhadap pengangkut ada tiga macam, yaitu: a. Pengangkut terlambat memberikan laporan hilangnya barang kepada pengirim; b. Kurang teliti dalam menulis surat muatan; dan c. Pengangkut meminta tenggang waktu saat akan memberikan ganti rugi

Deklarasi Penulis

Kontribusi dan tanggung jawab penulis - Para penulis memberikan kontribusi secara substantif pada konsepsi dan desain penelitian. Penulis bertanggungjawab dalam analisis data, interpretasi, dan diskusi hasil. Para penulis membaca dan menyetujui naskah akhir.

Pendanaan – Tidak ada informasi pendanaan dari penulis

Ketersediaan data dan bahan - Semua data tersedia dari penulis.

Konflik kepentingan - Para penulis menyatakan tidak ada konflik kepentingan.

Informasi tambahan – Tidak ada informasi tambahan dari penulis.

Referensi

- Anantyo, S., Susetyo, H., & Budiharto. (2012). Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan Pada Pengangkutan Melalui Laut. *Diponegoro Law Review*, 1(4), 1–6.
- Fatahillah. (2015). Pengaturan perlindungan hukum terhadap pengguna jasa transportasi di darat atas kehilangan dan kerusakan barang kiriman. *Jurnal Ilmu Hukum Reuseum*, 4(1), 89–103.
- Haloho, R. D., Sidauruk, J., Utomo, U., Pengangkut, T., Niaga, B., & Hukum, U. (2018). *Tanggung jawab perusahaan jasa angkutan terhadap barang niaga melalui darat*. 07, 178–191.
- Heckman, J. J., Pinto, R., & Savelyev, P. A. (1967). Tanggung Jawab Perusahaan

- Pengangkutan Java Motor Transport Semarang Terhadap Pemilik Barang Apabila Terjadi Keterlambatan Dan Kerusakan Barang Angkutan. *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952., 60–69.
- Jaya, K. A., Budiarta, I. N. P., & Ujianti, N. M. P. (2020). Tanggungjawab Perusahaan Ekspedisi terhadap Kerusakan dan Kehilangan Barang Muatan dalam Pengangkutan Darat. *Jurnal Interpretasi Hukum*, 1(1), 66–71. <https://doi.org/10.22225/juinhum.1.1.2188.66-71>
- Kasenda, D. G. G. (2016). *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Keselamatan dan Keamanan Barang Dalam Kapal*. 1(1), 34–42.
- Labatjo, R. (2019). Analisis yuridis tentang Kedudukan prinsip tanggungjawab mutlak (absolut of liability) dalam penyelenggaraan pengangkutan barang dengan kapal laut. *Jurnal Yustisiabel*, 3(1), 1–14.
- Nabila. (2015). Wanprestasi pada suatu bill of lading dalam pengangkutan barang melalui laut. *Pakuan Law Review*, 1(2), 61–112.
- Putra iPosende, L. iance. (2019). Tanggungjawab Pengangkut Pada perjanjian Pengangkutan Barang melalui Laut ditinjau dari pasal 468 KUHD Tentang Pengangkutan barang (Analisa Putusan Mahkamah Agung Nomor 2316K/Pdt/2015). *Rechtsregel*, 2(2), 693–712.
- Sahban, S. (2019). Tanggung Jawab Persekutuan Komanditer Terhadap Cacatnya Barang Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang. *Al-Ishlah : Jurnal Ilmiah Hukum*, 22(1), 7–15. <https://doi.org/10.33096/aijih.v22i1.23>
- Supit, D. (2013). Tanggungjawab Pengangkut dalam Pengangkutan Kargo udara Domestik. *Supit D*, 1(3), 13–23.
- Suryono, & Isnaini. (2012). Tuntutan Ganti Rugi Atas Kehilangan Barang didalam Container Oleh Pengguna Jasaterminal Petikemas Belawanpt (Persero) Pelabuhan Indonesia I. *Jurnal Mercatoria*, 53(9), 1689–1699.