

### **BAB III**

## **PRAKTEK TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP KERUSAKAN DAN KEHILANGAN BARANG**

### **A. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerusakan Dan Kehilangan Barang Yang Menggunakan Multimoda Transport**

Dalam hukum pengangkutan terdapat 3 (tiga) prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu sebagai berikut: Prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*), Prinsip tanggungjawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*) dan Prinsip tanggungjawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*).

Berkaitan dengan tanggung jawab Pengangkut terhadap kerusakan dan kehilangan barang yang menggunakan multimoda transport, dalam prakteknya sebelum membuat perjanjian multimoda kedua belah pihak antara pihak pengirim dan pihak distributor (pihak pengangkut) harus mencapai kesepakatan mengenai klausula-klausula yang akan dimasukkan kedalam perjanjian multimoda, sesuai dengan Pasal 1313 KUHPerdara yang menyatakan bahwa perjanjian harus mengikat antara orang dengan orang maupun dengan badan hukum. Kesepakatan dalam perjanjian multimoda perlu dicapai mengikat selain harus sesuai dengan Pasal 1320 KUHPerdara objek yang menjadi benda adalah barang yang memiliki sifat yang berbeda-beda dan memiliki perhatian tertentu, seperti misalnya barang elektronik dan

barang yang merupakan bahan makanan ataupun makhluk hidup yang tentunya memiliki beberapa hal yang bersifat sensitive dan memungkinkan untuk membutuhkan tenaga ahli dari pihak lain memungkinkan pemerintah turut serta secara langsung dalam pengawasan selama proses distribusinya.

Mengenai dirugikanya pengirim maupun penerima atas tidak terlaksananya kewajiban atas pihak pengangkut terhadap pengirim yang dalam hal ini sebagai konsumen, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Pengangkutan Multimoda, dinyatakan bahwa:

Pasal 11

Badan usaha yang telah memiliki izin usaha angkutan multimoda wajib:

- a. Melaksanakan ketentuan yang tercantum dalam izin usaha angkutan multimoda;
- b. Melaporkan secara tertulis apabila terjadi perubahan direktur utama atau penanggung jawab dan/atau pemilik, npwp perusahaan, dan domisili perusahaan kepada menteri;
- c. Melakukan kegiatan operasional paling lambat 6 (enam) bulan terhitung sejak dikeluarkannya izin; dan
- d. Melaporkan kegiatan operasionalnya kepada menteri setiap 6 (enam) bulan sekali.

Selanjutnya, dalam Pasal 12 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Pengangkutan Multimoda dinyatakan bahwa Selain kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, badan usaha angkutan Multimoda dalam setiap melaksanakan kegiatan angkutan multimoda wajib: menerbitkan dokumen angkutan multimoda; mengangkut barang sesuai dengan perjanjian yang tertuang dalam dokumen angkutan multimoda; menjaga keselamatan dan keamanan pelaksanaan kegiatan angkutan multimoda; melakukan tindakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan terhadap barang khusus dan barang berbahaya;

menyelesaikan klaim yang diajukan oleh pengguna jasa; dan mengasuransikan tanggung jawabnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Selain itu, pengguna jasa multimoda transport juga dapat menggunakan instrument Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, sebagai upaya hukum bagi konsumen untuk memperoleh hak-hak konsumen sebagaimana diatur dalam Pasal 4 dan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yang dikenal sebagai 4 (empat) hak dasar konsumen, yang meliputi: hak untuk mendapatkan keamanan (*the right of safety*); hak untuk mendapatkan informasi (*the right to be informed*); dan hak untuk memilih (*the right to chose*); hak untuk di dengar (*the right to be heard*).

Hak-hak dasar tersebut diakui secara internasional dan dalam perkembangannya organisai-organisasi konsumen yang tergabung dalam IOCU (*Internasional Organization of Consumers Union*) menambahkan lagi beberapa hak seperti hak mendapatkan pendidikan konsumen, hak mendapatkan ganti rugi dan hak mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan juga sehat.

Pada Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen disebutkan hak dan kewajiban konsumen yaitu sebagai berikut:

1. Hak untuk mendapatkan keamanan, ketenangan, keselamatan dalam mengkonsumsi dan menikmati barang dan jasa;

2. Hak untuk memilih barang dan jasa yang diinginkan dan sesuai dengan jaminan yang dijanjikan terhadap barang tersebut;
3. Hak untuk mendapatkan informasi yang benar mengenai kondisi dan jaminan barang dan jasa yang dijanjikan;
4. Hak untuk didengarkan keluhannya atas barang dan jasa yang dikonsumsi dan digunakan;
5. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara layak;
6. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen dalam menikmati barang dan jasa;
7. Hak untuk dilayani secara benar dan jujur tanpa adanya pembedaan suku, ras, agama dalam mendapatkan barang dan jasa;
8. Hak untuk mendapatkan ganti rugi jika barang dan jasa yang diterima tidak sesuai dengan yang dijanjikan; dan
9. Hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan yang lain.

Jadi, dalam hal ini pengguna jasa multimoda transport adalah konsumen selaku konsumen multimoda transport, maka konsumen tersebut berhak untuk mendapatkan perlindungan hukum terhadap hak-haknya sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, termasuk hak-haknya sebagaimana ketentuan undang-undang yang berlaku di bidang pengangkutan.

Sedangkan bentuk pertanggungjawaban pengangkut berdasarkan Pasal 234 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi :

1. Pertanggungjawaban atas kerugian yang diderita oleh pemilik barang dan/atau pihak ketiga atas kelalaian. Adapun yang dimaksud dengan “pihak ketiga” yaitu: orang yang berada di luar kendaraan bermotor, dan instansi yang bertanggung jawab di bidang Jalan serta sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Pertanggungjawaban atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi.

Terhadap bentuk pertanggungjawaban pengangkut sebagaimana disebutkan diatas, tidak berlaku jika:

1. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
2. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau
3. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Adapun terhadap pertanggungjawaban pengangkut terhadap pihak ketiga, berdasarkan Pasal 194 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat dilaksanakan apabila pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian yang dideritanya tersebut merupakan bentuk kesalahan dan kelalaian pihak pengangkut. Kemudian apabila dalam hal tersebut diatas terdapat kekurangan jumlah barang, terlambat

datangnya barang, tidak adanya penyerahan (musnah), terdapat kerusakan pada barang yang terjadi selama pelaksanaan pengangkutan, maka hal tersebut merupakan tanggungjawab pihak pengangkut. Pengangkut harus bertanggungjawab atas kerugian yang timbul dari akibat-akibat tersebut dan harus mengganti kerugian yang terjadi atas kerusakan pada barang itu. Hal tersebut sebagaimana telah diatur dalam Pasal 193 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan bahwa :“Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.”

Jadi, tanggungjawab pengangkut dapat ditiadakan, apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian itu timbul sebagai akibat dari cacat pada barang itu sendiri atau kesalahan dan kealpaan si pemilik barang angkutan/pengirim, keadaan memaksa sebagaimana ditentukan dalam Pasal 91 KUHD yaitu “Para pengangkut dan jurangan kapal harus bertanggung jawab atas semua kerusakan yang terjadi pada barang-barang dagangan atau barang-barang yang telah diterima untuk diangkut, kecuali hal itu disebabkan oleh cacat barang itu sendiri, atau oleh keadaan di luar kekuasaan mereka atau kesalahan atau kelalaian pengirim atau ekspediter”.

Dalam praktek dapat dilihat kerugian akibat dari kerusakan atau kemusnahan barang yang terjadi karena keadaan memaksa atau di luar

tanggungjawab pihak pengangkut. Maksudnya, pengangkut tidak diharuskan untuk mengganti kerugian jika kerugian itu terjadi karena keadaan memaksa. Misalnya terjadi kebakaran pada kendaraan tersebut, maka dalam hal ini pihak yang memikul risiko terhadap rusaknya barang tersebut adalah pihak pengirim atau penerima barang kecuali pihak pengangkut tidak dapat membuktikan risiko itu terjadi diluar kekuasaannya.

Dari uraian-uraian di atas, maka apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu terjadi di luar kesalahannya, maka risiko dan tanggungjawab dipikul pengirim maupun oleh pihak penerima sendiri. Karenanya ada tanggungjawab yang sangat besar pada perjanjian pengangkutan, maka biasanya diusahakan adanya pembatasan tanggungjawab. Dalam prinsip Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation of Liability*) ini menjelaskan bahwa apabila jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan oleh Pasal 468 KUHD itu tidak dibatasi, maka ada kemungkinan pengangkut akan menderita rugi dan jatuh pailit. Untuk menghindari hal ini, maka undang-undang memberikan batasan tentang ganti rugi. Dengan demikian, pembatasan ganti rugi dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan, konosemen atau charter party, dan oleh pembentuk undang-undang, hal ini diatur dalam Pasal 475, 476 dan Pasal 477 KUHD. Pembatasan tanggungjawab tersebut oleh undang-undang tidak dilarang, karena ketentuan seperti ini bersifat tidak memaksa asal tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan,

dimana biasanya ketentuan tanggungjawab itu dimuat pada surat angkutan yang menyertai barang tersebut.

Walaupun ada kemungkinan bagi pengangkut untuk memperjanjikan bahwa ia sama sekali tidak bertanggungjawab tetapi hal seperti itu tidak jarang terjadi, sebab para pengirim akan memilih pengangkut yang mau bertanggungjawab. Dengan demikian, jika ada sama sekali tidak bertanggungjawab atas barang yang diangkut akan mengakibatkan kehilangan langganannya, sehingga akan merugikan perusahaannya sendiri.

Apabila kemusnahan atau kerusakan itu adalah akibat dari kesalahan penempatan atau kurang tepatnya cara penempatan barang di dalam angkutan, jika hal ini dapat dibuktikan oleh pihak pengirim atau pemilik barang, maka yang wajib mengganti kerugian itu adalah pihak pengangkut. Pengangkut dalam hal ini bukanlah supir atau kru yang menjalankan kendaraan tersebut, tetapi yang dimaksud adalah majikan atau perusahaan angkutan, hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 1367 KUHPerdara yang menyatakan bahwa : Seseorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri tetapi juga kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah penguasaannya”.

Dengan demikian timbulnya suatu kerugian yang diderita oleh si pengirim atau si pemilik barang angkutan, karena suatu kejadian atas kelalaian atau kesalahan yang mengakibatkan rusak atau musnahnya barang tersebut, maka bentuk tanggungjawab yang diberikan oleh pihak pengangkut yaitu



berupa ganti rugi dalam bentuk uang sesuai dengan ketentuan yang termuat dalam surat perjanjian pengangkutan barang. Dalam hal jumlah ganti rugi yang telah ditentukan pada perjanjian pengangkutan barang, maka ganti rugi yang dapat dipenuhi oleh pengangkut hanyalah sebesar yang dimuat dalam perjanjian. Ketentuan besarnya ganti rugi tersebut termuat dalam surat yang dikeluarkan oleh pihak pengangkut.

Jadi, bentuk tanggung jawab pengangkut multi moda transport atas rusak dan hilangnya barang, yang dikarenakan adanya kelalaian dan/atau kesalahan pihak pengangkut, maka pihak pengangkut sesuai dengan isi perjanjian pengangkutan maupun peraturan perundang-undangan yang mengaturnya wajib mengganti kerugian sesuai dengan jumlah barang yang rusak dan musnah tersebut. Adapun pada dasarnya bentuk ganti rugi yang lazim dipergunakan yaitu berupa uang, karena menurut para ahli Hukum Perdata, uang merupakan alat yang paling praktis, yang paling sedikit menimbulkan selisih dalam menyelesaikan suatu sengketa. Kemudian apabila terjadi wanprestasi dalam hal pelaksanaan ganti kerugian sesuai dengan isi perjanjian pengangkutan, maka perusahaan pengangkutan dapat digugat ke pengadilan.

## **B. Kasus Kerusakan Dan Kehilangan Barang Yang Menggunakan Multimoda Transport**

Adapun mengenai kasus kehilangan barang yang menggunakan multimoda transport, penulis menguraikan kasus yang terdapat pada

Pengadilan Negeri Jakarta Timur NO : 273/PDT.G/2010/PN JKT TIM,  
dengan uraian sebagai berikut:

1. Para Pihak

a. Penggugat

Ir. E. ROSITA K. DEWIYANI. Dalam hal ini selaku Direktur, bertindak untuk dan atas nama PT. VINCCINDO ASIA SEPATU, beralamat di Jl. DR. Sahardjo Kav. 150. Tebet Jakarta Selatan

b. Tergugat

1) PT. CARAKA JAYA SENTOSA. Beralamat di Jl. Raya Mabes Hankam No.35  
Cipayung Jakarta Timur 13880 (Tergugat I)

2) SUNARTO Direktur Utama CV. Duta Trans yang beralamat di Jl. Kampung Bandang Gudang PJKA Pintu 5 Kelurahan Ancol Kecamatan Pademangan Jakarta Utara (Tergugat II)

2. Kronologis

- a. Bahwa Penggugat adalah suatu badan hukum yang merupakan pemegang hak waralaba sepatu dengan merk dagang VNC;
- b. Bahwa Penggugat berdasarkan Perjanjian waralaba (franchise Agreement) tertanggal 4 Februari 2005 dengan Specialties Centre SDN BHD. suatu badan hukum dari Malaysia dimana PENGGUGAT mempunyai hak untuk menggunakan merk dagang VNC dengan wilayah penjualan di Indonesia dengan produk sepatu, tas dan aksesoris wanita lainnya;
- c. Bahwa Penggugat yang merupakan penerima waralaba (franchisee) atas perjanjian waralaba tersebut memiliki outlet sebanyak 5 (lima) tempat di Indonesiayang berlokasi di Jakarta, Bandung, Surabaya;
- d. Bahwa sekitar awal tahun 2010, outlet Penggugat yang berada di Mall Galaxy Surabaya memberikan rencana penjualan untuk masa liburan yang bertepatan

dengan Tahun Baru Imlek. Penggugat hendak mengirimkan sebanyak 1094 (seribu sembilan puluh empat) pasang sepatu dan 21 (dua puluh satu) buah tas ke outlet di Surabaya dengan menggunakan jasa pengiriman barang yaitu Tergugat I;

- e. Bahwa untuk mengirim barang-barang tersebut, maka Penggugat pada tanggal 10 Februari 2010 menghubungi Tergugat I melalui telepon (lisan) guna meminta jasa pengiriman 1094 (seribu sembilan puluh empat) pasang sepatu dan 21 (dua puluh satu) buah tas (selanjutnya disebut sepatu dan tas) dengan total nominal sebesar Rp. 298.355.000.- (Dua Ratus Sembilan Puluh Delapan Juta Tiga Ratus Lima Puluh Lima Ribu Rupiah) pada outlet Penggugat di Mal Galaxy Surabaya dengan alat angkut yang disepakati adalah melalui pengangkutan dengan Kereta Api
- f. Bahwa berdasarkan kesepakatan antara Penggugat dan Tergugat I, maka prosedur pengiriman barang yang disepakati oleh PENGGUGAT dengan Tergugat I adalah barang akan dikirimkan oleh Tergugat 1 sesuai dengan kesepakatan dengan menggunakan kereta api, dimana Barang sejumlah 1094 (seribu sembilan puluh empat) pasang sepatu dan 21 (Dua puluh Satu) buah tas atau 53 koli dengan total nominal sebesar Rp. 298.355.000.- (Dua ratus Sembilan puluh Delapan juta Tiga ratus Lima puluh Lima ribu rupiah) akan diambil/diterima oleh TERGUGAT I di gudang PENGGUGAT pada tanggal 11 Februari 2010;
- g. Pada tanggal 11 Februari 2010 pengiriman barang dari PENGGUGAT sebanyak 53 koli yang seharusnya dikirim melalui kereta api tanpa pemberitahuan kepada TERGUGAT I dikirim melalui trucking oleh TERGUGAT II yang sampai dengan saat ini barang tersebut belum sampai ke tujuan. Dan juga didalam suratnya TERGUGAT I menyampaikan telah melakukan upaya hukum dengan membuat laporan kepada pihak kepolisian untuk mencari keberadaan barang;

- h. Bahwa TERGUGAT I mempersalahkan TERGUGAT II dalam hal perubahan pengiriman yang semula menggunakan jalur kereta api akan tetapi berubah menjadi jalur darat/truck;
  - i. Bahwa pada kenyataannya barang yang seharusnya dikirimkan, ternyata tidak sampai, dan tidak sampainya barang milik Penggugat tersebut ke Surabaya diakui oleh hilang karena digelapkan oleh pegawai Tergugat II, yang oleh Tergugat II hal ini telah dilaporkan ke Polda Metro Jaya. Selanjutnya hal ini dikuatkan dengan bukti dari Tergugat II berupa petikan Putusan pidana Pengadilan Negeri Jakarta Utara;
3. Pertimbangan Hakim
- a. Menimbang, bahwa dengan demikian terbukti bahwa barang-barang milik Penggugat tersebut hilang dan tidak sampai ketempat tujuan yaitu Surabaya.
  - b. Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut diatas terbukti bahwa Tergugat I telah melakukan wanprestasi. Menimbang, bahwa Tergugat I dalam jawabannya mendalilkan bahwa peristiwa hilangnya barang Pengugat tersebut sebagai suatu keadaan memaksa (*Overmach/force majeure*).
  - c. Menimbang, bahwa resiko hilangnya barang karena perampokan atau penggelapan bukanlah kemungkinan yang tidak dapat diperkirakan atau diperhitungkan sebelumnya. Hal ini berbeda dengan terjadinya gempa bumi atau bencana alam lainnya yang diluar perkiraan manusia, sehingga sebab hilangnya barang Pengugat tersebut tidak termasuk sebagai suatu keadaan memaksa atau force majeure yang dapat melepaskan kewajiban Tergugat I untuk memenuhi prestasinya.
  - d. Menimbang, bahwa dengan demikian dalil bantahan Tergugat I untuk tidak memenuhi prestasinya sebagai keadaan memaksa atau overmacht harus dinyatakan ditolak.
  - e. Menimbang, bahwa karena Tergugat I dinyatakan terbukti melakukan

wanprestasi, maka Tergugat I berkewajiban untuk mengganti kerugian yang ditimbulkan dari perbuatan wanprestasi itu.

#### 4. Putusan

##### a. Dalam Eksepsi

- 1) Menerima eksepsi Tergugat II.
- 2) Mengeluarkan Tergugat II sebagai pihak dalam perkara ini.
- 3) Membebaskan Tergugat II dari seluruh tuntutan hak yang diajukan Penggugat.

##### b. Dalam Pokok Perkara

- 1) Mengabulkan gugatan Penggugat terhadap Tergugat I untuk sebagian.
- 2) Menyatakan Tergugat I telah melakukan Wanprestasi.
- 3) Menghukum Tergugat I untuk membayar ganti kerugian kepada Penggugat uang sebesar Rp.353.108.250,- (Tiga ratus lima puluh tiga juta seratus delapan ribu dua ratus lima puluh rupiah).
- 4) Menghukum Tergugat I untuk membayar uang paksa sebesar Rp. 100.000,-(seratus ribu rupiah) setiap hari, terhitung sejak putusan ini memiliki kekuatan hukum tetap sampai dengan dibayarnya ganti rugi tersebut oleh Tergugat I kepada Penggugat.
- 5) Menolak gugatan Penggugat selain dan selebihnya.
- 6) Menghukum Tergugat I untuk membayar biaya perkara sebesar Rp. 281.000,- (dua ratus delapan puluh satu ribu rupiah);

Berdasarkan uraian pada kasus tersebut diketahui bahwa, hubungan hukum menjadi penting dalam rangka meminta pertanggungjawaban hukum pengangkut oleh pengguna jasa angkutan, selain itu dalam pertimbangan putusan tersebut mempertegas apa yang disebut dengan force majeure, dimana resiko hilangnya barang karena perampokan atau penggelapan bukanlah kemungkinan yang tidak dapat diperkirakan

atau diperhitungkan sebelumnya. Hal ini berbeda dengan terjadinya gempa bumi atau bencana alam lainnya yang diluar perkiraan manusia, sehingga sebab hilangnya barang tidak termasuk sebagai suatu keadaan memaksa atau force majeure yang dapat melepaskan kewajiban untuk memenuhi prestasinya.