

BAB II

TINJAUAN UMUM TENTANG TANGGUNG JAWAB ATAS HILANGNYA BARANG PADA SAAT PENGIRIMAN OLEH PIHAK EKSPEDISI

A. Tanggung Jawab Hukum Pada Umumnya

1. Pengertian Tanggung Jawab Hukum

Tanggung jawab menurut kamus bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Bertanggung jawab menurut kamus umum bahasa Indonesia adalah berkewajiban menanggung, memikul, menanggung segala sesuatunya dan menanggung akibatnya. Tanggung jawab adalah kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatannya yang disengaja maupun yang tidak disengaja. Tanggung jawab juga berarti berbuat sebagai perwujudan kesadaran atau kewajiban. Tanggung jawab itu bersifat kodrati, artinya sudah menjadi bagian hidup manusia, bahwa setiap manusia dibebani dengan tanggung jawab, apabila dikaji tanggung jawab itu adalah kewajiban yang harus dipikul sebagai akibat dari perbuatan pihak yang berbuat. Tanggung jawab adalah ciri manusia yang beradab, manusia merasa bertanggung jawab karena ia menyadari akibat baik atau buruk perbuatannya itu, dan menyadari pula bahwa pihak lain memerlukan pengadilan atau pengorbanan (Mustamu, 2014).

Selanjutnya mengenai Tanggung jawab hukum, Ridwan Halim mendefinisikan tanggung jawab hukum sebagai sesuatu akibat lebih lanjut

dari pelaksanaan peranan, baik peranan itu merupakan hak dan kewajiban ataupun kekuasaan. Secara umum tanggung jawab hukum diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan sesuatu atau berperilaku menurut cara tertentu tidak menyimpang dari peraturan yang telah ada (Khairrunisa, 2008). Purbacaraka berpendapat bahwa tanggung jawab hukum bersumber atau lahir atas penggunaan fasilitas dalam penerapan kemampuan tiap orang untuk menggunakan hak atau/dan melaksanakan kewajibannya. Lebih lanjut ditegaskan, setiap pelaksanaan kewajiban dan setiap penggunaan hak baik yang dilakukan secara tidak memadai maupun yang dilakukan secara memadai pada dasarnya tetap harus disertai dengan pertanggungjawaban, demikian pula dengan pelaksanaan kekuasaan (Purbacaraka, 2010).

Konsep tanggung jawab hukum berkaitan erat dengan konsep hak dan kewajiban. Konsep hak merupakan suatu konsep yang menekankan pada pengertian hak yang berpasangan dengan pengertian kewajiban. Pendapat umum mengatakan bahwa hak pada seseorang senantiasa berkorelasi dengan kewajiban pada orang lain (Rahardjo, 2000). Konsep tanggung jawab juga dikemukakan oleh pencetus teori hukum murni yaitu Hans Kelsen. Menurut Hans, tanggung jawab berkaitan erat dengan kewajiban, namun tidak identik. Kewajiban tersebut muncul karena adanya aturan hukum yang mengatur dan memberikan kewajiban kepada subyek hukum. Subyek hukum yang dibebani kewajiban harus melaksanakan kewajiban tersebut sebagai perintah dari aturan hukum. Akibat dari tidak dilaksanakannya kewajiban maka akan menimbulkan sanksi. Sanksi ini

merupakan tindakan paksa dari aturan hukum supaya kewajiban dapat dilaksanakan dengan baik oleh subyek hukum. Menurut Hans, subyek hukum yang dikenakan sanksi tersebut dikatakan “bertanggung jawab” atau secara hukum bertanggung jawab atas pelanggaran (Kelsen, 2008).

Salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam pembangunan hukum di bidang angkutan adalah terkait dengan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang bus umum, khususnya dalam hal terjadi kecelakaan angkutan yang menimbulkan kerugian bagi penumpangnya. Terhadap persoalan tanggung jawab pengangkut tersebut, E. Saefullah Wiradipradja berpendapat: bahwa titik sentral setiap pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut pada umumnya terletak pada prinsip tanggung jawab (liability principle) yang diterapkan (Saefullah, 1989).

2. Hubungan Tanggung Jawab Dengan Wanprestasi dan Perbuatan Melawan Hukum

Konsep dasar persoalan tanggung jawab apabila dihubungkan dengan wanprestasi dan perbuatan melawan hukum, dapat dibedakan menjadi 2 (dua) macam prinsip tanggung jawab, yaitu: prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan dan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan (Agustina, 2003). Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (fault liability principle) dapat lebih dirinci menjadi: Pertama, tanggung jawab berdasarkan kesalahan karena melakukan wanprestasi (tanggung jawab berdasarkan wanprestasi); Kedua, tanggung jawab berdasarkan kesalahan karena melakukan perbuatan melawan hukum, baik seperti yang dimaksud

dalam Pasal 1365 KUH Perdata. Sedangkan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan (*no fault liability principle*) dapat dibedakan menjadi 2 (dua) macam yaitu; *strict liability principle* dan *absolute liability principle*. Perbedaan yang mendasar dari kedua prinsip tanggung jawab tersebut terletak pada unsur kesalahan, artinya apakah diperlukan adanya unsur kesalahan dalam menuntut tanggung jawab seseorang. Jika disyaratkan adanya unsur kesalahan maka berlakulah *fault liability principle*, sedangkan *no fault liability principle* diberlakukan apabila tidak disyaratkan adanya unsur kesalahan (Mahfiroh, 2020).

Secara umum dalam hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab hukum pengangkut, yaitu sebagai berikut (Martono, 2007):

- a. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liabilitybased on fault principle*).

Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atauliability based on fault principle*), dalam ajaran ini bahwa dalam menentukan tanggung jawab hukum pengangkutan di dasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dirugikan atau penggugat. Dalam hukum positif Indonesia, prinsip ini dapat menggunakan Pasal 1365 BW, yang sangat terkenal dengan pasal perbuatan melawan hukum (*onrecht matigedaad*). Menurut konsepsi pasal ini mengharuskan pemenuhan unsur-unsur untuk menjadikan suatu perbuatan melanggar hukum

dapat dituntut ganti rugi, yaitu antara lain: a. adanya perbuatan; b. adanya unsur kesalahan; c. adanya kerugian yang diderita; d. adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

Menurut Pasal 1365 KUHPerdara, maka yang dimaksud dengan perbuatan melanggar hukum adalah perbuatan yang melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang karena sahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Dalam ilmu hukum dikenal 3 (tiga) kategori dari perbuatan melawan hukum, yaitu sebagai berikut:

1. Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan.
2. Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan maupun kelalaian).
3. Perbuatan melawan hukum karena kelalaian (Fuady, 2003).

Makna dari perbuatan melawan hukum, tidak hanya perbuatan aktif tetapi juga perbuatan pasif, yaitu meliputi tidak berbuat sesuatu dalam hal yang seharusnya menurut hukum orang yang harus berbuat. Penetapan ketentuan Pasal 1365 BW ini memberi kebebasan kepada penggugat atau pihak yang dirugikan untuk membuktikan bahwa kerugian itu timbul akibat perbuatan melanggar hukum dari tergugat, sedangkan aturan khusus mengenai tanggung jawab hukum pengangkut berdasarkan prinsip kesalahan biasanya ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.

- b. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*).

Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (rebuttable presumption of liability principle), menurut prinsip ini tergugat dianggap selalu bersalah kecuali tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan. Jadi dalam prinsip ini hampir sama dengan prinsip yang pertama, hanya saja beban pembuktian menjadi terbalik yaitu terletak pada tergugat untuk membuktikan bahwa tergugat tidak bersalah (Soewikromo, 2021).

Dalam KUH Dagang, prinsip tanggung jawab atas dasar praduga bersalah dapat ditemukan dalam Pasal 468 yang menyatakan “Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau rusaknya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Perusahaan pengangkut bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipkerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu”.

Perkara yang perlu dijelaskan dalam prinsip ini adalah defenisi tentang subjek pelaku kesalahan yang dalam doktrin hukum dikenal

asas *vicarious liability* dan *corporate liability*. *Vicarious liability* mengandung pengertian, majikan bertanggung jawab atas kerugian pihak lain yang ditimbulkan oleh orang atau karyawan yang dibawah pengawasannya. *Corporate liability* memiliki pengertian yang sama dengan *vicarious liability*. Menurut doktrin ini, lembaga yang menaungi suatu kelompok pekerja mempunyai tanggung jawab terhadap tenaga yang diperkerjakannya (Kristiyanti, 2008).

- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*).

Prinsip yang Ketiga, prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*). Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggung jawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada.

Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab hukum dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang. Prinsip ini dapat dirumuskan dalam kalimat pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan. Dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan prinsip

tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak mungkin diatur karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan risiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti para pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan, hal tersebut berdasarkan asas perjanjian yang bersifat kebebasan berkontrak (Muhammad, 1991).

Dalam perspektif hukum perdata, tanggung jawab hukum (liability) timbul karena adanya pelanggaran terhadap kewajiban yang ditentukan oleh hukum maupun oleh perjanjian. Dua bentuk utama pelanggaran yang menimbulkan tanggung jawab hukum adalah wanprestasi dan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*). Keduanya memiliki dasar hukum yang berbeda, namun sama-sama menuntut pihak yang dirugikan untuk mendapatkan ganti kerugian.

Pertama, hubungan tanggung jawab dengan wanprestasi. Wanprestasi diatur dalam Pasal 1243 KUHPerdata yang menyatakan bahwa ganti kerugian karena tidak dipenuhinya suatu perikatan baru diwajibkan apabila debitur telah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya. Dengan demikian, tanggung jawab yang timbul akibat wanprestasi bersumber dari adanya suatu perjanjian antara pihak pengirim dan pihak ekspedisi. Apabila ekspedisi tidak melaksanakan kewajiban pengiriman sesuai perjanjian, misalnya terjadi kehilangan barang akibat kelalaian, maka ekspedisi dianggap telah melakukan wanprestasi. Dalam konteks ini, tanggung jawab

ekspedisi diwujudkan dalam bentuk kewajiban mengganti kerugian kepada pihak pengirim atau penerima barang.

Kedua, hubungan tanggung jawab dengan perbuatan melawan hukum.

Perbuatan melawan hukum diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara yang menyebutkan bahwa tiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian pada orang lain mewajibkan pelaku untuk mengganti kerugian tersebut. Dalam hal pengiriman barang, apabila pihak ekspedisi melakukan tindakan yang bertentangan dengan hukum, kepatutan, atau norma masyarakat—misalnya dengan sengaja merusak atau mengalihkan barang yang dikirim—maka tanggung jawab ekspedisi bukan hanya berdasarkan perjanjian, tetapi juga berdasarkan ketentuan perbuatan melawan hukum.

Dengan demikian, perbedaan utama antara tanggung jawab akibat wanprestasi dan perbuatan melawan hukum terletak pada sumber kewajiban. Wanprestasi timbul dari pelanggaran terhadap kewajiban yang disepakati dalam suatu perjanjian, sedangkan perbuatan melawan hukum timbul dari tindakan yang bertentangan dengan hukum tanpa perlu adanya perjanjian. Namun, dalam praktik, sering kali keduanya dapat berjalan beriringan, karena suatu pelanggaran kontrak juga dapat sekaligus dikualifikasikan sebagai perbuatan melawan hukum. Oleh sebab itu, dalam konteks tanggung jawab ekspedisi, penentuan apakah kehilangan barang dikategorikan sebagai wanprestasi atau perbuatan melawan hukum

bergantung pada fakta peristiwa dan konstruksi hukum yang digunakan hakim dalam memutus perkara.

B. Ekspedisi Pada Umumnya

1. Pengertian Ekspedisi

Menurut KBBI, pengertian ekspedisi yaitu pengiriman barang ataupun perusahaan pengangkutan barang. Selain itu, pengertian ekspedisi juga bisa penyelidikan ilmiah didaerah tertentu maupun pengiriman perang untuk para tentara. Dalam dunia bisnis, arti Ekspedisi lebih condong kepada pengiriman barang. Sebuah perusahaan pengangkut barang pun dinamai sebagai ekspedisi. Jadi dapat dikatakan ekspedisi adalah pemindahan barang secara fisik dari satu titik ke titik lain, seperti pemindahan barang dagang di gudang ke pelanggan. Proses pengiriman barang meliputi pengepakan untuk menjaga keamanan barang. Semua kegiatan ini tentunya dikendalikan oleh perusahaan yang menyediakan jasa ekspedisi. Diantara semua jenis bisnis, bisnis e-commerce yang paling membutuhkan jasa ekspedisi, hal ini agar produk bisa dikirim kemanapun hingga ke wilayah produk bisa dikirim ke manapun hingga ke wilayah pelosok, bahkan ke luar negeri. Ekspedisi dilakukan dengan menggunakan sejumlah mode transportasi., mulai dari moda transportasi darat, lau, hingga udara.

Ekspedisi dalam perkonomian itu penting dikarenakan perputaran barang dan jasa menghidupkan perputaran uang di pasar, sehingga jasa ekspedisi diperlukan untuk melancarkan perputaran tersebut, jadi dalam bisnis ekspedisi dibutuhkan untuk pengiriman barang dan pemenuhan

komoditas di berbagai wilayah. Tidak semua produsen atau manufaktur bisa mengantar produknya sendiri hingga ke konsumen akhir. Oleh karena itu terbentuklah bisnis yang menawarkan jasa ekspedisi. Ekspedisi atau Jasa pengiriman barang yaitu sebuah perusahaan yang bergerak dalam bidang pengiriman barang yang saat ini tumbuh pesat dalam dunia bisnis. Perusahaan dalam bidang ini bersaing untuk memberikan pelayanan terbaik pada pelanggannya baik dalam hal ketetapan waktu sampai pada ketetapan barang pada tempat tujuan maupun sistem transaksi pengiriman barang yang berhubungan langsung dengan pelanggan (Kamal & Widjajanto, 2017).

Perusahaan penyedia jasa layanan atau sering disebut sebagai ekspedisi adalah perusahaan yang bergerak pada bidang pengiriman barang melalui jalur laut, udara, dan darat untuk memenuhi kepuasan pelanggan dalam pengiriman barang (Lion Parcel, 2018). Dalam menjalankan tugasnya perusahaan penyedia jasa layanan wajib menerima dan mengatur pengiriman produk dengan aman dari tempat asal ke tujuan yang ditentukan. Mengingat perusahaan pengiriman barang menyediakan jasa, faktor penting yang perlu diperhatikan ketika menggunakan jasa layanan pengiriman barang adalah keyakinan bahwa barang yang dikirimkan akan sampai dengan selamat ke tempat tujuan.

Dalam pelaksanaan pengiriman barang menggunakan jasa ekspediter terdapat dua perjanjian yaitu perjanjian ekspedisi dan perjanjian pengiriman. Perjanjian ekspedisi merupakan perjanjian tertulis maupun

lisan yang di dalamnya mengatur hak dan kewajiban antara pihak jasa pengiriman dan pihak pengirim. Adanya hubungan timbal balik antara ekspediter dan pengirim, dimana pihak ekspediter berkewajiban untuk mencarikan pengangkut jasa bagi pengirim sedangkan pengirim berkewajiban untuk membayar ongkos kirim kepada pihak ekspediter.⁵ Dalam perjanjian ekspedisi ini memiliki sifat hukum yang rangkap, yaitu pelayanan berkala dan pemberian kuasa. Sedangkan perjanjian pengiriman mengatur tentang hak dan kewajiban antara pihak jasa ekspediter yang bertindak atas nama pengirim dan pihak pengangkut.

Pengertian ekspedisi yaitu pengiriman barang ataupun perusahaan pengangkutan barang. Selain itu, pengertian ekspedisi juga bisa penyelidikan ilmiah di daerah tertentu maupun pengiriman perang untuk para tentara. Ekspedisi pengiriman barang kini sering kita temui di Indonesia karena banyaknya orang yang sekarang melakukan transaksi via online ataupun melakukan transaksi di kota tertentu (Suharya & Ramadhan, 2021). Pengiriman barang dari suatu kota ke kota lain akan terasa lebih mudah dengan adanya jasa ekspedisi. Jasa ekspedisi ini biasanya akan memberi harga pengiriman barang berdasarkan berat barang dan jarak kota yang ditempuh. Semakin berat suatu barang, harga yang dikeluarkan untuk mengirimnya ke daerah tertentu semakin mahal. Semakin jauh jarak, harga pengiriman barang juga semakin mahal. Sebenarnya pengiriman barang yang ada di Indonesia ada yang menggunakan kendaraan pribadi dan juga ada yang menggunakan kendaraan umum. Untuk berbagai jenis ekspedisi

yang cukup terkenal, mereka akan menitipkan barang yang dikirim di kendaraan umum yang memang telah bekerja sama dengan mereka. Jadi kendaraan yang beroperasi pada hari itu akan membawa barang-barang para pelanggan.

2. Ketentuan Hukum Jasa Ekspedisi

Pengaturan mengenai tanggung jawab perusahaan ekspediter di Indonesia terhadap kerugian yang dialami konsumen akibat kerusakan atau kehilangan barang diatur dalam beberapa peraturan hukum yang terkait dengan perlindungan konsumen dan hukum perdata. Dasar hukum utama yang mengatur aspek ini adalah KUH Perdata dan KUHD, yang memberikan landasan bagi konsumen untuk menuntut ganti rugi atas kerugian yang disebabkan oleh kelalaian pihak ekspediter. Dalam KUH Perdata, khususnya Pasal 1365, menjadi landasan hukum utama dalam menentukan tanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh kelalaian perusahaan ekspediter. Pasal ini menyebutkan bahwa, "Setiap perbuatan yang melanggar hukum dan merugikan orang lain mewajibkan orang yang karena kesalahannya menimbulkan kerugian itu untuk mengganti kerugian." (Cecilia Nugroho & Gunadi, 2024).

Ketentuan ini berlaku juga dalam konteks ekspediter, di mana perusahaan ekspediter memiliki suatu kewajiban hukum untuk memastikan bahwa barang yang mereka kirimkan tidak mengalami kerusakan atau kehilangan selama proses pengiriman.¹⁰ Selain Pasal 1365, Pasal 1367 KUH Perdata mengatur bahwa seseorang tidak hanya bertanggung jawab

atas perbuatannya sendiri tetapi juga atas perbuatan orang-orang yang berada di bawah pengawasannya (Auli, 2024). Dalam konteks perusahaan ekspediter, hal ini berarti bahwa perusahaan bertanggung jawab atas tindakan para pegawai atau agen mereka yang mungkin menyebabkan kerusakan atau kehilangan barang milik konsumen.

Regulasi mengenai tanggung jawab perusahaan ekspediter tidak hanya tercantum dalam KUH Perdata. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang juga mengatur tanggung jawab ekspediter dalam mengelola barang yang mereka kirim. Menurut Pasal 86 sampai Pasal 90 KUHD, ditekankan bahwa ekspediter adalah pihak yang mengatur pengangkutan barang yang dipercayakan oleh pengirim. Dalam perjanjian ini, ekspediter diharuskan menjalankan tugasnya dengan kehati-hatian untuk menjaga agar barang yang dikirim tidak mengalami kerusakan atau kehilangan selama proses pengiriman. Pasal 88 KUHD menyebutkan ekspediter bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi jika barang yang dikirim mengalami kerusakan atau kehilangan yang disebabkan oleh kelalaian mereka. Ketentuan ini menegaskan bahwa perusahaan ekspedisi harus menanggung kerugian yang timbul akibat kesalahan mereka dalam menjaga barang yang dikirim (Sundah, 2019).

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 1988 tentang Jasa Pengurusan Transportasi, yang dimaksud dengan jasa pengiriman barang adalah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang, untuk mengurus semua kegiatan yang

diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut, dan udara yang dapat mencakup kegiatan penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, klaim asuransi, atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya berkaitan dengan pengiriman barang-barang tersebut sampai dengan diterimanya barang oleh yang berhak menerimanya (Dwi et al., 2024).

Perusahaan jasa ekspedisi selaku pelaksana pengiriman barang bertanggung jawab atas barang-barang yang dititipkan kepadanya oleh pengirim barang untuk dikirimkan sesuai perjanjian. Hal tersebut diatur dalam KUHD, pada Pasal 87 dan Pasal 88. Secara umum, perusahaan jasa pengiriman barang atau ekspedisi memiliki kewenangan untuk menetapkan tarif sesuai dengan kebijakan pihak perusahaan. Hal ini dikarenakan, masih belum adanya regulasi hukum yang secara khusus mengatur nominal tarif yang harus diikuti oleh seluruh perusahaan ekspedisi, terutama dalam peraturan perundang-undangan. Adapun pada pelaksanaan pengiriman barang, muncul sebuah sistem pembulatan nilai berat timbangan yang diterapkan oleh seluruh perusahaan ekspedisi.

Berdasarkan ketentuan dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen, memberikan suatu pemahaman berkenaan dengan larangan bagi pelaku usaha, yang mana salah satu dari ketentuannya bertentangan dengan adanya praktik pembulatan nilai berat timbangan, sebagaimana pada Pasal

8 ayat (1) huruf c yang menyebutkan bahwa pelaku usaha dilarang memproduksi dan/ atau memperdagangkan barang dan/atau jasa yang tidak sesuai dengan ukuran, takaran, timbangan dan jumlah dalam hitungan menurut ukuran yang sebenarnya. Namun disisi lain, pada Pasal 16 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi, menjelaskan bahwasanya besaran tarif pelayanan jasa pengurusan transportasi dari pengirim dan kee penerima ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa dan pengguna jasa berdasarkan jenis, struktur, dan golongan tarif deengan meenggunakan peedoman peerhitungan tarif yang ditetapkan oleh Menteri. Apabila dilihat dari ketentuan pasal UUPK dan Peraturan Menteri Peerhubungan, peneliti berpandangan adanya sebuah inkonsistensi hukum perihal kenaikan tarif pengiriman barang akibat dari adanya praktek pembulatan nilai berat timbangan yang bertentangan dengan perbuatan yang dilarang oleh para pelaku usaha. Namun disisi lain besaran tarif pelayanan jasa pengurusan transportasi dari pengirim dan kee penerima ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa dan pengguna jasa. Adapun peedoman perhitungan tarif yang ditetapkan oleh Meenteeri tersebut tercantum jelas dalam Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia Nomor : 01/PER/ M.KOMINFO/01/2012 tentang Formula Tarif Layanan Pos Komersial. Dalam peraturan tersebut menjelaskan bahwa, besaran tarif layanan pos komersial tidak boleh lebih

rendah dari harga pokok produksi. Pada perusahaan jasa yang dimaksud dengan harga pokok adalah semua biaya-biaya operasional yang terkait dengan proses penyerahan jasa. Biaya-biaya yang termasuk dalam harga pokok jasa antara lain biaya tenaga kerja langsung (handling), biaya (overhead), biaya administrasi, dan biaya pemasaran (Lubis, 2023).

Pada umumnya, seluruh perusahaan ekspedisi akan merancang suatu kebijakan perusahaan yang sering disebut dengan syarat dan ketentuan perusahaan atau terms and conditions. Terms and conditions dalam jasa ekspedisi biasanya berfungsi sebagai perjanjian antara pengguna jasa dan penyedia layanan. Meskipun terms and conditions dapat mengatur kewajiban dan hak, namun tidak dapat sepenuhnya menggantikan undang-undang yang berlaku. Undang-undang tetap berperan sebagai landasan hukum utama, sementara terms and conditions harus sejalan dengan peraturan yang berlaku. Berdasarkan ketentuan dan syarat yang telah dibuat oleh perusahaan ekspedisi selaku pemberi jasa pelayanan pengiriman barang, apabila pihak pengirim barang atau konsumen telah sepakat terhadap ketentuan tersebut, maka akan terjadi sebuah aspek hukum perjanjian. Pengisian formulir Bukti Tanda Terima Kiriman Barang (BTTKB) adalah tahapan awal sebelum terjadi proses pengiriman barang oleh perusahaan ekspedisi. Dokumen tersebut merupakan dokumen penting karena didalamnya berisi bukti bahwa telah terjadi suatu perjanjian antara kedua belah pihak yang menjadi jaminan apabila sewaktu-waktu terjadi suatu wanprestasi (Trianti et al., 2022).

Terdapat hubungan hukum antara perusahaan ekspedisi dengan konsumen berdasarkan perjanjian yang telah tertuang dalam dokumen tertulis pengiriman barang. Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pada Pasal 1313, perjanjian diartikan sebagai suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang atau lebih. Dalam perjanjian ekspedisi, ekspediter berjanji untuk mencari pengangkut yang cocok bagi pengirim, sementara pengirim berjanji untuk membayar sejumlah tarif kepada ekspediter (Purwosutjipto, 1991). Adanya kesepakatan yang ditunjukkan melalui tanda tangan konsumen pada dokumen pengiriman barang, berdampak pada aspek hukum dari isi perjanjian tersebut. Tanda tangan konsumen diartikan sebagai bukti bahwa konsumen telah menerima dan menyetujui syarat serta ketentuan yang berkaitan dengan jasa pengiriman.

C. Tanggung Jawab Pihak Ekspedisi Atas Hilangnya Barang

1. Bentuk Tanggung Jawab Ekspedisi

Salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam pembangunan hukum di bidang angkutan adalah terkait dengan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang bus umum, khususnya dalam hal terjadi kecelakaan angkutan yang menimbulkan kerugian bagi penumpangnya. Terhadap persoalan tanggung jawab pengangkut tersebut, E. Saefullah Wiradipradja berpendapat: bahwa titik sentral setiap pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut pada umumnya terletak pada prinsip tanggung jawab (*liability principle*) yang diterapkan (Wirapradja, 1989).

Pertanggungjawaban berarti kewajiban memberikan jawaban yang merupakan perhitungan atas semua hal yang terjadi dan kewajiban untuk memberikan pemulihan atas kerugian yang mungkin ditimbulkannya (Soegeng Istanto, 1994:77). Apabila dikaitkan dengan pengangkutan adalah tanggung jawab pengangkut kesediaan membayar ganti kerugian kepada penumpang atau pengirim atau penerima atau pihak ketiga yang timbul akibat penyelenggaraan pengangkutan menurut undang-undang atau perjanjian pengangkutan (Amira, 2016).

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 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 (Muhammad, 1991).

Tanggung jawab merupakan keadaan wajib yang menanggung segala sesuatunya bila terjadi sesuatu hal diluar dugaan, boleh dituntut, dipermasalahkan, diperkarakan dan sebagainya. Sebagai pihak jasa pengangkutan barang maka jika terjadi persoalan hukum terhadap

konsumen perlu adanya pertanggungjawaban hukum. Tanggung jawab hukum adalah sebagai sesuatu akibat lebih lanjut dari pelaksanaan peranan, baik peranan itu merupakan hak dan kewajiban ataupun kekuasaan. Secara umum, tanggung jawab hukum dapat diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan sesuatu atau perilaku menurut cara tertentu tidak menyimpang dari peraturan yang telah ada (Yunita et al., 2022). Tanggungjawab yang dilakukan oleh pelaku usaha tercermin dalam kontrak yang dibuat antara pengusaha itu sendiri dan konsumen. Keterlambatan pengiriman yang harus dikompensasi tentunya merupakan keterlambatan yang disebabkan oleh kelalaian karyawan. Dalam hal *force majeure*, pengirim barang tidak akan menerima kompensasi apapun. Kelalaian pada bagian dari petugas layanan pengiriman dianggap kelalaian (Hamed, 2021).

Bentuk tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan barang di darat terhadap tidak berjalannya pengurusan barang dengan baik itu secara cacat, rusak, hilang atau tidak sampai lokasi tujuan. Bentuk itikad baik maka akan dilakukan tanggung jawab pengangkut terhadap pihak ketiga, berdasarkan Pasal 194 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Prinsip tanggungjawab menurut Pasal 194 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan berupa asas tanggung jawab berdasarkan asas tanggung jawab produksi, prinsip asumsi (prinsip tanggung jawab), dan prinsip tanggung jawab mutlak. Tanggung jawab yang harus dilakukan oleh pelaku usaha selain beritikad baik juga harus menjamin kualitas suatu jasa yang

ditawarkan. Konsumen memerlukan jaminan untuk barang yang/jasa yang ditawarkan, jaminan tersebut dapat digunakan sebagai jaminan kepastian hukum dari konsumen itu sendiri. Hal tersebut diatur dalam Pasal 26 UUPK yang menyatakan bahwa pelaku usaha yang memperdagangkan jasa wajib memenuhi jaminan dan/atau generasi yang disepakati dan/atau yang diperjanjikan.

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

a. Kesalahan (*Liability Based on Fault*)

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

Pada pengangkutan dengan kendaraan umum, pengusaha pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita

oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga, karena kelalaian atau kesalahan dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Besarnya ganti kerugian adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga. Tanggung jawab pengusaha terhadap pemilik barang dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim dan atau penerima barang. (Pasal 45 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

b. Praduga Selalu Bertanggung Jawab (*presumption of liability*)

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

Dalam Pasal 193 ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal ini menentukan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim

barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.

c. Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability*)

Menurut prinsip tanggung jawab mutlak, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian dan unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Cara membedakan prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut pada dasarnya diletakkan pada masalah pembuktian, yaitu mengenai ada tidaknya kewajiban pembuktian, dan kepada siapa beban pembuktian dibebankan dalam proses penuntutan. Pasal 1365 KUHPerdara Indonesia menjelaskan: “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Pengangkutan berarti dapat dituntut ganti rugi dari rusaknya barang kecuali 4 hal yang harus diperhatikan sebagaimana pasal 91 KUHP: 1) Keadaan memaksa *Overmacht* 2) Cacat barang itu sendiri 3) Kesalahan si pengirim 4) Terlambat barang sampai tujuan karena rusak.

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata), tanggung jawab hukum diatur dalam Pasal 1365 dan Pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata. Menurut Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang biasa disebut perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigdaad*) setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian. Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang harus bertanggung jawab (*liable*) secara hukum atas perbuatan sendiri artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada orang lain, maka orang tersebut harus bertanggung jawab (*liable*) untuk membayar ganti kerugian yang diderita. Tanggung Jawab dalam hukum pada Pasal 1364 KUHPerdata mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok perbuatan melawan hukum, yaitu: a. adanya perbuatan; b. adanya unsur kesalahan; c. adanya kerugian yang diderita; d. adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

Tanggung jawab pelaku usaha menurut Pasal 19 UUPK : a. Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan; b. Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan

peraturan perundangundangan yang berlaku; c. Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi.

Tanggung jawab berdasarkan KUHPerdara terbagi dari tanggung jawab karena wanprestasi dan tanggung jawab karena kesalahan. Tanggung Jawab karena wanprestasi, debitur mengemban kewajiban untuk memenuhi prestasi, dan jika tidak melaksanakan kewajibannya tersebut bukan karena keadaan memaksa, maka debitur dianggap melakukan wanprestasi atau ingkar janji. Terdapat 3 (tiga) bentuk wanprestasi, yaitu: Tidak memenuhi prestasi sama sekali; Terlambat memenuhi prestasi; Memenuhi prestasi secara tidak baik. Adapun tanggung jawab karena kesalahan, semuanya terkait dengan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*). Dalam pasal 1365 sampai dengan pasal 1380 KUH Perdata telah diatur mengenai pertanggung jawaban atas perbuatan melawan hukum. Moegni Djojodirjo didalam bukunya Perbuatan Melawan Hukum, selain menggunakan istilah pertanggung jawaban juga menggunakan istilah tanggung gugat. Menurut beliau kedua istilah tersebut memiliki pengertian yang sama, dan digunakan tanpa mendahulukan yang satu dari yang lain. Menurut Moegni Djojodirjo pengertian istilah “tanggung gugat” untuk melukiskan adanya *aansprakelijkheid* adalah untuk mengedepankan bahwa karena adanya tanggung gugat pada seorang pelaku perbuatan melawan hukum, maka si pelaku harus bertanggung jawab atas perbuatannya dan karena pertanggung jawab tersebut si pelaku tersebut harus mempertanggung jawabkan perbuatannya. Tanggung jawab dalam perbuatan melawan hukum dapat

dibagi dalam 3 (tiga) bentuk, yang pertama adalah tanggung jawab tidak hanya karena perbuatan melawan hukum yang dilakukan sendiri tetapi juga berkenaan dengan perbuatan melawan hukum orang lain dan barang-barang dibawah pengawasannya, yang kedua adalah tanggung jawab atas perbuatan melawan hukum terhadap tubuh dan jiwa manusia, dan ketiga adalah tanggung jawab atas perbuatan melawan hukum terhadap nama baik (Djojodirdjo, 1982).

2. Batasan Tanggung Jawab Ekspedisi

Banyak konsumen yang merasa tidak mendapatkan informasi yang cukup mengenai hak-hak mereka dalam hal kerusakan atau kehilangan barang selama proses pengiriman. Hal ini sering kali dimanfaatkan oleh perusahaan ekspediter yang dapat mengatur ketentuan batasan tanggung jawab melalui perjanjian yang dibuat secara sepihak, sehingga mengurangi kemungkinan konsumen untuk menuntut ganti rugi. Situasi ini menunjukkan bahwa perlindungan hukum konsumen dalam layanan ekspedisi di Indonesia masih memerlukan peningkatan, baik dari segi regulasi maupun implementasinya di lapangan, untuk memastikan bahwa konsumen dapat menikmati hak-hak mereka secara maksimal.

Banyak perusahaan ekspediter yang menetapkan ketentuan batasan tanggung jawab atau kondisi tertentu yang menghalangi konsumen untuk mendapatkan kompensasi yang sepadan dengan kerugian yang mereka alami. Perusahaan ekspediter membatasi tanggung jawab mereka dengan menyatakan bahwa kerusakan atau kehilangan barang tidak selalu menjadi

tanggung jawab mereka sepenuhnya. Dalam beberapa kasus, perusahaan ekspediter hanya akan memberikan kompensasi dengan syarat tertentu, misalnya hanya untuk barang yang diasuransikan atau dalam jumlah yang sangat terbatas. Hal ini menyulitkan konsumen untuk menuntut ganti rugi yang sesuai dengan nilai barang yang rusak atau hilang selama proses pengiriman. Dalam praktiknya, sering kali perusahaan ekspedisi menetapkan batasan tanggung jawab melalui klausul eksonerasi atau Eksemsi, yang membatasi hak konsumen untuk mendapatkan ganti rugi penuh. Klausul eksonerasi merupakan sebuah pasal yang memuat pembatasan atau pengecualian terhadap tanggung jawab tertentu (Nelson, 2023).

Beberapa perusahaan ekspediter menawarkan asuransi sebagai bentuk perlindungan tambahan bagi konsumen. Asuransi ini bertujuan untuk memberikan perlindungan lebih kepada konsumen dari risiko kerusakan atau kehilangan barang yang mungkin terjadi selama pengiriman. Namun, bagi sebagian konsumen, biaya tambahan untuk asuransi ini terasa memberatkan, karena mereka berpendapat bahwa tanggung jawab pengamanan barang selama pengiriman adalah kewajiban utama perusahaan ekspediter (Cecilia Nugroho & Gunadi, 2024). Namun, Pasal 18 UUPK dengan tegas melarang penggunaan klausul yang mengurangi hak konsumen atau membatasi tanggung jawab pelaku usaha secara sepihak. Klausul eksonerasi semacam ini dinyatakan batal demi hukum, sehingga konsumen tetap memiliki hak untuk mendapatkan kompensasi penuh.

Salah satu bentuk perjanjian elektronik dalam transaksi online adalah *terms and conditions* atau syarat dan ketentuan penggunaan yang disusun sepihak oleh platform *e-commerce*. Dalam syarat tersebut, umumnya dimuat klausul pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability clause*) atau bahkan pengecualian tanggung jawab atau *exemption clause* (Marheni, 2014). Klausul-klausul ini biasanya menyatakan bahwa platform tidak bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi karena kelalaian pengguna atau dari isi dan transaksi yang dilakukan oleh pihak ketiga, yaitu penjual.

Secara kontraktual, keberadaan *exemption clause* diakui dalam praktik hukum perdata, khususnya dalam hubungan antar pelaku usaha, selama tidak bertentangan dengan undang-undang, moralitas, atau ketertiban umum. Namun, dalam konteks hubungan antara pelaku usaha dan konsumen, keberlakuannya harus tunduk pada asas keadilan, transparansi, dan prinsip perlindungan konsumen. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 18 ayat (1) huruf a dan g UUPK yang secara tegas melarang pelaku usaha mencantumkan klausula baku yang menyatakan bahwa mereka dapat menolak tanggung jawab atas kerugian konsumen atau memberikan kekuasaan sepihak kepada pelaku usaha. Lebih lanjut, argumen bahwa platform *e-commerce* hanyalah "perantara pasif" dalam transaksi online menjadi tidak relevan jika ditinjau dari struktur dan praktik transaksi yang sesungguhnya. Platform tidak hanya menyediakan ruang jual beli tetapi juga mendapatkan keuntungan langsung dari transaksi konsumen, misalnya

melalui biaya layanan (*service fee*) yang ditagihkan secara bersamaan pada saat konsumen melakukan *checkout* bersama dengan harga barang dan ongkos kirim. Pengenaan biaya menunjukkan bahwa platform tidak hanya perantara pasif tetapi mendapatkan nilai ekonomi secara langsung dari setiap transaksi. Oleh karena itu, posisi hukum platform *e-commerce* dalam transaksi ini tidak netral dan mereka patut dimintai tanggung jawab apabila terjadi kelalaian dalam pengawasan atau penyalahgunaan sistem (Kwari & Anastasia Suhartati, 2025).

Dengan mempertimbangkan teori tanggung jawab hukum dan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan, dapat disimpulkan bahwa prinsip *limitation of liability* tidak dapat diberlakukan secara absolut oleh platform *e-commerce*, khususnya dalam konteks praktik *fake order*. Platform bukanlah sekadar perantara pasif, melainkan entitas hukum yang berperan aktif dalam sistem transaksi digital dan memperoleh manfaat ekonomi dari aktivitas tersebut. Oleh karena itu, platform memiliki kewajiban hukum untuk menjamin keamanan, keandalan, dan kejujuran dalam transaksi yang terjadi di dalam platform-nya. Klausul pembatasan tanggung jawab hanya dapat dibenarkan sejauh tidak bertentangan dengan prinsip perlindungan konsumen, asas keadilan kontraktual, serta ketentuan Pasal 18 Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Jika terbukti terjadi kelalaian, pengabaian pengawasan, atau pelanggaran terhadap kewajiban hukum yang dimiliki, platform tetap dapat dimintai pertanggungjawaban secara hukum. Dengan demikian, pertanggungjawaban platform dalam

kasus fake order harus dipandang sebagai bagian dari kewajiban hukum yang melekat, bukan sebagai tanggung jawab yang dapat dikesampingkan melalui klausul sepihak (Kwari & Anastasia Suhartati, 2025)