



Pertanggungjawaban Perusahaan Ekspediter Terhadap Pengangkutan Barang yang Menyebabkan Kecelakaan (Studi Kasus Tenggelamnya KM Kapuas Abadi)

Aurellia Angelique¹, Vivian Ariella^{2*}

¹Fakultas Hukum Universitas OSO, Indonesia

²Fakultas Hukum, Universitas Tanjungpura, Indonesia

*Corresponding Author : vivianariella910@gmail.com

Info Artikel

Received : 10 Oct 2024

Revised : 01 Nov 2024

Accepted : 15 Nov 2024

Kutipan :

Angelique, A., & Ariella, V. (2024). Pertanggungjawaban Perusahaan Ekspediter Terhadap Pengangkutan Barang Yang Menyebabkan Kecelakaan (Studi Kasus Tenggelamnya KM Kapuas Abadi). *Noblesse Oblige Law Journal*, 1(2), 135-149.

Abstract

The transportation of goods cannot be separated from the role of the expedition as a provider of transportation services. The expedition party always carries out the responsibility given by the service user for the goods to be sent through the expedition service. Transactions between service providers and service users become a sign of agreement between the parties. This study uses a normative-empirical method because it will look at the legal side and the reality in the field by interviewing the parties. The results of this study found that transportation by the expedition that caused the accident should be determined in advance whether it was really a force majeure or negligence. The expedition must be able to be held accountable, although not in the form of compensation, but can be in the form of information or clarity from the expedition to the service user. This must in fact still exist as a form of accountability and protection for consumers.

Keywords: *Expeditor, Force Majeure, Liability, Transport of Goods.*

Abstrak

Pengangkutan barang tidak terlepas dari adanya peran ekspediter sebagai penyedia jasa angkutan. Pihak ekspediter nyatanya selalu mengemban tanggung jawab yang diberikan oleh pengguna jasa atas barang yang akan dikirimkan melalui jasa ekspediter tersebut. Transaksi penyedia jasa dan pengguna jasa menjadi suatu tanda perjanjian antar para pihak tersebut. Penelitian ini menggunakan metode normatif-empiris karena akan melihat sisi hukum dan kenyataannya dilapangan dengan mewawancarai para pihak. Hasil penelitian ini ditemukan bahwa pengangkutan oleh ekspediter yang menyebabkan kecelakaan selayaknya harus benar-benar ditetapkan terlebih dahulu apakah benar-benar keadaan memaksa atau sebuah kelalaian. Pertanggungjawaban harus dapat dilakukan ekspediter, meskipun tidak dalam bentuk ganti rugi, namun dapat berbentuk informasi atau kejelasan ekspediter kepada pihak pengguna jasa. Hal ini nyatanya harus tetap ada sebagai bentuk pertanggungjawaban dan perlindungan terhadap konsumen.

Kata kunci: Ekspediter, Keadaan Memaksa, Pertanggungjawaban, Pengangkutan Barang.



Copyright ©2024 by Author(s)

This work is under a Creative Attribution-Non Commercial-Share Alike 4.0 International License

1. Pendahuluan

Berbicara mengenai dunia perdagangan baik transportasi baik jalur darat, laut maupun udara sangat diperlukan dan memiliki peranan penting dalam menunjang kegiatan distribusi (Yunita, Ferunika, Indrawati, & Mochammad, 2022). Kebutuhan akan pengiriman barang menjadi faktor utama dalam menciptakan layanan jasa dibidang pengiriman barang. Perusahaan jasa pengiriman barang sangat penting peranannya karena masyarakat sudah tidak lagi harus membawa barangnya sendiri namun bisa menggunakan jasa pengiriman barang untuk mengirimkan barangnya ke alamat yang dituju, sehingga dapat lebih efisien dalam hal waktu juga biaya. Transaksi antara penjual dan pembeli tidak harus bertatap muka secara langsung (Saprida, Umari, & Raya, 2023). Konsumen dapat memesan barang yang ingin dibeli dengan menggunakan sarana telekomunikasi kemudian barang yang dibeli oleh konsumen akan dikirim menggunakan jasa pengiriman barang kepada konsumen.

Secara garis besar, sektor-sektor ekonomi di Kalimantan Barat mengalami pertumbuhan yang positif. Peningkatan pertumbuhan perekonomian Kalimantan Barat tersebut juga diperkuat dengan kemajuan teknologi. Ekonomi Kalimantan Barat tumbuh solid pada triwulan II 2024 yaitu sebesar 4,76 persen (*year-on-year*) dan secara kumulatif (triwulan I dan II 2024) sebesar 4,87 persen pada semester I 2024 (*cumulative-to-cumulative*) (Pemprov Kalimantan Barat, 2024). Seiring terjadi peningkatan pertumbuhan ekonomi di Kalimantan Barat tentu terjadi peningkatan di segala bidang, salah satunya di bidang perdagangan yang menyebabkan peningkatan arus distribusi barang (Situmorang, Widodo, & Sulandari, 2016).

Upaya meningkatkan arus distribusi barang tidak terlepas dari adanya peran ekspediter. Ekspediter dapat diartikan sebagai seseorang atau badan usaha yang menyelenggarakan jasa angkutan maupun muatan barang, yang dapat bertindak atas nama sendiri atau perusahaan, dimana memiliki tanggung jawab atas pengiriman barang yang dititipkan oleh pengguna jasa ekspedisi (Daming & Harsini, 2021). Penggunaan ekspediter sebagai penyedia jasa ekspedisi selayaknya dibarengi dengan adanya klausul maupun perjanjian antar pihak yang memberikan jasa dengan pihak yang menggunakan jasa.

Pihak yang menggunakan jasa ekspediter tidak jarang akan menerima sebuah nota atau tiket sebagai tanda bahwa telah terjadi kesepakatan antara ekspediter dengan pihak pengguna jasa. Nota atau tiket yang didapatkan tersebut secara hukum dapat dikatakan sebagai sebuah nota kesepakatan yang memuat perjanjian dan ketentuan yang dibuat oleh ekspediter kepada pihak siapapun yang berkenan menggunakan jasa ekspediter tersebut. Berdasarkan

Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, "Perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih." Perjanjian selayaknya akan melahirkan sifat timbal balik antara kedua pihak.

Berkaitan dengan sebuah perjanjian pada hakikatnya harus memenuhi syarat-syarat sahnya perjanjian seperti yang diatur dalam Pasal 1320 dan Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Para pihak dalam melaksanakan sebuah perjanjian pada dasarnya memiliki hak dan kewajibannya masing-masing. Dalam perjanjian pengangkutan, bentuk perjanjian ditetapkan langsung oleh pihak ekspediter sebagai pemberi jasa, dan kesepakatan perjanjian bisa berlangsung jika pengguna yang ingin dan mau menggunakan jasa ekspediter dan menyepakati apa yang sudah ditetapkan dalam ketentuan ekspediter maka pengguna jasa secara sadar telah mengikatkan diri dalam perjanjian tersebut.

Pada dasarnya, masing-masing pihak antara ekspediter dan pengguna jasa memiliki kewajibannya tersendiri. Pihak ekspediter berkewajiban sebagai jasa pengangkut yang melakukan kegiatan pengangkutan dari tempat pengirim ke tempat tujuan pengiriman. Sedangkan pihak pengguna jasa yang mengirimkan barang melalui pihak ekspediter berkewajiban membayar biaya yang diperlukan dalam pengiriman sebagai biaya pengangkutan (Sagita & Wita, 2019).

Tanggung jawab ekspediter sebagai perusahaan jasa pengangkut adalah mengirim atau mengantarkan barang ke tempat tujuan pengirim dengan kondisi yang baik. Kondisi yang baik tersebut dimaknai dengan "selamat dengan keadaan semula" dalam artian jika kondisi barang tidak sesuai dengan keadaan semula, misalnya barang rusak secara keseluruhan atau sebagian, tenggelam, terbakar, tercuri atau sebab-sebab lainnya, maka pihak ekspediter berkewajiban mengganti rugi terhadap barang tersebut sebagai bentuk pertanggungjawaban.

Berdasarkan Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, "Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruhnya atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat sifatnya, keadaannya atau cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggungjawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap segala benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu". Oleh karena tersebut tanggung jawab dan komitmen ekspediter sangat penting dalam proses pengangkutan.

Di Kalimantan Barat, luasnya wilayah antar kabupaten/kota menyebabkan distribusi barang terkadang membutuhkan waktu yang cukup lama, ditambah lagi akses yang tidak semua bisa dilalui dengan jalur-jalur tertentu menyebabkan orang-orang yang ingin mengirim barang ke wilayah lain menggunakan jasa ekspediter. Oleh karena itu, jasa ekspediter memberi manfaat dari segi efektivitas waktu dan biaya. Sebagai contoh, ketersediaan jalur darat dari Kota Pontianak menuju Kabupaten Ketapang membutuhkan jalur yang cukup panjang, sehingga membutuhkan waktu yang lama. Oleh karena itu tersedianya jalur laut menjadi pilihan orang yang ingin mengirimkan barang tersebut dari Kota Pontianak menuju Kabupaten Ketapang atau sebaliknya. Namun terkadang tidak selamanya proses pengiriman barang melalui ekspediter berjalan selamat.

Pada latar belakang diatas terdapat kasus mengenai jasa ekspediter yang memiliki permasalahan. Sebuah kasus pernah terjadi pada tahun 2017 antara pihak ekspediter dengan pengguna jasa. Adapun pihak-pihaknya adalah KA sebagai perusahaan ekspediter, serta JF dan TJ sebagai perusahaan yang menggunakan jasa ekspediter KA. Perusahaan JF yang berkedudukan di Kabupaten Ketapang, merupakan perusahaan yang menjual beberapa macam perabotan rumah tangga, dimana JF membeli 20 buah kursi dan 1 buah meja lipat dari TJ yang berkedudukan di Kabupaten Kuburaya, yang merupakan perusahaan yang bergerak di bidang produksi kursi dan meja. Dalam hal ini, perusahaan TJ hanya memiliki kapasitas untuk mengirimkan secara langsung barang produksinya kepada pembeli yang berada didalam dan sekitaran Kota Pontianak dan Kubu Raya serta sekitarnya, sehingga untuk pengiriman diluar daerah tersebut harus menggunakan jasa ekspediter. Untuk pengiriman ekspedisi ke luar daerah biayanya perusahaan TJ akan membebaskan pembelinya untuk menggunakan jasa ekspedisi apa yang cocok kedaerah tersebut. Sehingga dalam kasus ini, JF yang membeli barang dari TJ, mengajukan menggunakan ekspedisi melalui jalur laut dengan jasa ekspediter dari kapal motor perusahaan KA. Perusahaan KA sebagai ekspediter bergerak dibidang layanan jasa pengiriman barang melalui jalur laut yang beroperasi di Pontianak.

Pada tanggal 10 Februari 2017, KA sebagai ekspediter membawa muatan barang dari Kota Pontianak-Kubu Raya, menuju Kabupaten Ketapang, yang membawa salah satunya barang dari TJ dari Kabupaten Kubu Raya untuk diantar ke JF di Kabupaten Ketapang. Namun kapal ekspediter KA dalam perjalanannya mengalami kecelakaan laut di perairan teluk Melano, Sukadana, Kabupaten Kayong Utara, Kalimantan Barat.

Adanya kecelakaan ini menyebabkan pihak dari JF maupun TJ mengalami kerugian. Ditambah lagi beberapa waktu pasca kejadian, pihak ekspediter KA tidak bisa dihubungi atau dimintai keterangan terkait kecelakaan ataupun

tanggung jawab atas peristiwa ini. Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini akan menganalisis tentang hubungan hukum antar para pihak (dalam hal ini JF, TJ, dan KA) terkait perjanjian pengangkutan yang telah disepakati, serta apakah perusahaan ekspeditur dapat dimintakan pertanggungjawabannya atas peristiwa yang terjadi tersebut.

Penelitian mengenai pertanggungjawaban ekspeditur dalam pengiriman barang ini sudah banyak diteliti oleh beberapa penelitian sebelumnya. Seperti pada penelitian Daud Partogu Sihombing berjudul “Bentuk Pertanggungjawaban Perusahaan Angkutan Umum Terhadap Penumpang Akibat Resiko Kecelakaan Dalam Proses Pengangkutan,” membahas mengenai pengaturan pertanggungjawaban dan prinsip-prinsip pertanggungjawaban perusahaan ekspeditur (Sihombing & Bagiastra, 2022). Sedangkan dalam penelitian ini membahas dalam kajian tanggung jawab ekspeditur namun diperhatikan dalam sisi kecelakaan yang dimaksud, apakah merupakan kecelakaan karena *force majeure* atau hanya kelalaian dari pihak ekspeditur. Penelitian lain oleh Ani Yunita berjudul “Perlindungan Hukum Terhadap Jasa Pengiriman Barang Jalur Darat dalam Perspektif Hukum Perdagangan,” membahas mengenai perlindungan hukum dan tanggung jawab ekspeditur jika terjadi keterlambatan (Yunita et al., 2022). Sedangkan penelitian ini membahas dalam pengiriman melalui jalur laut dan perspektif lain dari bentuk pertanggungjawaban berbeda dikarenakan studi kasus yang terjadi menyebabkan musnah atau hilangnya barang pengiriman akibat kecelakaan laut kapal tenggelam, sehingga pertanggungjawabannya akan berbeda.

Penelitian oleh Dekie Kesenda dengan judul “Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Keselamatan dan Keamanan Barang Dalam Kapal,” membahas pertanggungjawaban pengangkut terhadap keselamatan dan keamanan barang di kapal, dimana perspektifnya didasarkan pada undang-undang pelayaran (Kasenda, 2016). Sedangkan dalam penelitian ini apakah pertanggungjawaban ekspeditur dapat dilakukan jika proses pengiriman dianggap gagal karena terjadinya kecelakaan yang dapat dianggap sebagai *force majeure*. Oleh karena itu penelitian ini menjadi penting untuk dibahas mengingat sering terjadinya permasalahan dalam pengangkutan di Indonesia terkait jasa ekspeditur dan tanggung jawab yang harus dilaksanakannya.

2. Metode Penelitian

Penelitian terkait tanggung jawab perusahaan ekspeditur terhadap pengiriman barang yang menyebabkan kecelakaan ini dikaji dengan penelitian normatif-empiris, dimana data-data akan dianalisis secara normatif dalam sistem perundang-undangan (Muhaimin, 2020), baik dalam Kitab Undang-Undang

Hukum Perdata dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, serta peraturan perundang-undangan yang selaras terkait perjanjian dan pengangkutan, serta data lain diperoleh secara empiris dengan metode wawancara terhadap pihak-pihak dalam penelitian ini, yakni KA sebagai pihak ekspeditur, JF dan TJ sebagai pihak pengguna jasa ekspeditur.

Pendekatan penelitian ini didasarkan pada pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dalam menganalisis beberapa perundang-undangan, seperti Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pendekatan kasus (*case approach*) menjadi dasar dalam penelitian ini juga dengan mencoba mencari kebenaran terkait kasus yang terjadi dalam aktivitas pengangkutan yang dilaksanakan oleh pihak ekspeditur dan apa saja yang menjadi persoalan hukum pada studi kasus tersebut.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Hubungan dan Konsekuensi Hukum Dalam Perjanjian Para Pihak dalam Penggunaan Jasa Ekspeditur Pengangkutan Barang

Pada penelitian ini fokus dan kajian bertujuan untuk mengungkapkan bagaimana pertanggungjawaban ekspeditur dalam melaksanakan kegiatan pengangkutan barang namun terjadi kecelakaan yang menyebabkan barang yang diangkut musnah atau rusak. Berdasarkan hal tersebut maka diperlukan analisis terkait hubungan hukum dan konsekuensi hukum yang terjadi dari para pihak dalam permasalahan ini.

Pada studi kasus pengangkutan barang ini, terdapat para pihak yang mempunyai peran, tanggung jawab, serta hak dan kewajibannya masing-masing. Pihak-pihak tersebut yaitu KA sebagai perusahaan ekspeditur yang menyediakan jasa pengangkutan barang; JF sebagai pengguna jasa ekspeditur ditempat tujuan barang tersebut akan diantarkan, dimana JF juga melakukan transaksi pembelian kepada TJ selaku penjual barang; serta TJ sebagai pengguna jasa ekspeditur dari tempat asal barang akan dikirimkan, dimana sebagai pengirim barang yang sudah dibeli oleh JF.

Berdasarkan status para pihak diatas, adapun TJ sebagai perusahaan dibidang produksi meja dan kursi dari Kabupaten Kubu Raya pernah menggunakan jasa ekspeditur KA. Bahkan transaksi antara TJ maupun JF yang membeli barang tersebut dikirim menggunakan ekspeditur KA, karena TJ tidak memiliki kapasitas mengirimkan barang diluar daerah yang diluar jangkauan mereka, biasanya TJ menggunakan pihak ketiga sebagai ekspeditur, baik melalui

jalur darat maupun laut, tergantung lokasi dan biaya pengiriman yang ditentukan.

Berdasarkan faktanya, JF yang berkedudukan di Kabupaten Ketapang membeli 20 buah kursi dan 1 buah meja lipat dari TJ yang berkedudukan di Kabupaten Kuburaya, yang merupakan perusahaan yang bergerak di bidang produksi kursi dan meja. Proses pengiriman disepakati JF maupun TJ menggunakan ekspediter KA melalui jalur laut. Transaksi yang berlaku dari JF dan TJ hanya sebatas transaksi jual beli barang, namun terkait proses pengiriman dilaksanakan berdasarkan keinginan JF yang membeli barang, sehingga pembebanan biaya pengiriman ditanggung sepenuhnya oleh JF selaku pembeli. Pihak TJ dalam hal ini hanya bertanggungjawab atas barang sampai dikirim kepihak ekspediter, sehingga hal tersebut mengalihkan tanggung jawab atas barang yang semula tanggung jawab terhadap barang masih berada di TJ, sekarang kepada pihak ekspediter KA.

KA sebagai perusahaan ekspediter yang berbentuk CV beroperasi di dermaga Seng Hie Kota Pontianak, dimana KA biasanya beroperasi melakukan ekspedisi dengan rute Pontianak-Ketapang. Sebagai perusahaan ekspedisi, biasanya bagi siapapun yang menggunakan jasa tersebut akan mendapatkan nota (*invoice*) sebagai bukti telah terjadi transaksi dan perjanjian antar penyedia jasa dengan pengguna jasa. Dengan adanya nota tersebut maka hak dan kewajiban para pihak akan timbul, sehingga pihak ekspediter akan mengemban tanggung jawab atas pengguna jasa dari barang yang dikirimkan (Ambarsari, 2015). Adapun dalam nota tersebut terdapat ketentuan dan syarat pengangkutan yang telah ditetapkan oleh KA selaku pihak ekspediter. Ketentuan tersebut yaitu.

- a. Barang kiriman dianggap sah oleh KA bilamana pengirim sudah menerima lembaran asli surat tanda terima.
- b. Isi barang kiriman tanggung jawab si pengirim sepenuhnya, karena KA menerima keadaan barang tertutup dan tidak diperiksa isinya.
- c. Tidak menerima pengiriman surat kartu pos, warkat pos, kembang api/petasan, barang-barang cairan yang mudah terbakar, buku-buku majalah porno, ganja, madat, cocaine atau sejenisnya yang dilarang.
- d. Apabila dalam pemeriksaan pihak berwajib, didalam barang kiriman tersebut terdapat surat, kartu pos, atau warkat pos atau barang-barang terlarang, menjadi tanggung jawab pemilik barang.
- e. Dilarang memasukkan mata uang apapun dan perhiasan-perhiasan ke dalam barang kiriman lainnya. Kehilangan/kekurangan dan sebagainya menjadi resiko pengirim atau penerima sepenuhnya.

- f. Bilamana suatu barang kiriman dikenakan sanksi atau bea oleh instansi yang berwenang di kota asal/tujuan, maka sanksi/biaya-biaya tersebut menjadi tanggung jawab penerima/pengirim sepenuhnya.
- g. Barang kiriman setelah diterima pada alamat yang dituju tidak lagi menjadi tanggung jawab KA. Permintaan pengambilan surat tanda terima dan pengaduan ataupun tuntutan atas tidak diterimanya barang kiriman ini setelah satu minggu terhitung tanggal pengiriman, diluar tanggung jawab KA.
- h. Barang-barang cair, pecah belah, barang-barang yang mudah pecah/patah, retak, binatang hidup, bibit tanaman, tumbuh-tumbuhan adalah tanggung jawab pengirim.
- i. Bilamana terjadi kehilangan/kekurangan atau barang kiriman ini, pengantian maksimal hanya sepuluh kali dari biaya pengiriman barang yang hilang/kurang saja.
- j. Bilamana terjadi musibah, kerusakan, kebakaran, tenggelam, bencana alam dan sebagainya yang diakibatkan *force majeure* bukan tanggung jawab KA (tak ada ganti rugi).

Setiap pihak yang ingin menggunakan jasa ekspediter dianggap telah membaca dan menyepakati ketentuan yang ditetapkan oleh ekspediter. Ketentuan yang ditetapkan oleh perusahaan ekspediter tersebut dianggap sebagai perjanjian yang berlangsung antar para pihak. Sehingga apabila terjadi kendala maka pertanggungjawaban tergantung dari jenis kesalahan yang terjadi. Terkait asuransi terhadap barang, pihak ekspediter hanya menyediakan administrasi terhadap barang yang hanya diasuransikan.

Pada fakta dilapangan, bahwa benar ekspediter KA mengalami musibah kecelakaan kapal tenggelam di perairan Ketapang tanggal 10 Februari 2017. Meskipun kapal ekspediter diperbolehkan berlayar oleh otoritas pelabuhan, namun saat perjalanan kapal tersebut terkena gelombang tinggi yang mengakibatkan kapal ekspediter KA tenggelam, sehingga barang-barang yang dibawa untuk dikirim menjadi gagal kirim karena kecelakaan tersebut. Atas kejadian tersebut, pihak-pihak yang menggunakan jasa ekspediter merasa dirugikan, secara khusus dalam kasus ini adalah pihak JF dan TJ.

Terkait pertanggungjawaban barang yang hilang tersebut, baik pihak TJ maupun JF mengetahui bahwa tidak akan adanya ganti rugi oleh pihak ekspediter, sebab dalam poin J dalam ketentuan yang terdapat dalam nota transaksi, "Bilamana terjadi musibah, kerusakan, kebakaran, tenggelam, bencana alam dan sebagainya yang diakibatkan *force majeure* bukan tanggung jawab KA (tak ada ganti rugi)." Namun jika para pihak mengasuransikan barang tersebut, pihak ekspediter KA mungkin dapat memberikan pertanggungjawaban, namun

hal tersebut tidak pasti mengingat tidak adanya klausul yang menyebutkan terkait asuransi dalam nota transaksi tersebut.

Tidak adanya pertanggungjawaban ganti rugi menyebabkan kedua pihak JF dan TJ bersepakat untuk membagi total kerugian yang dialami, ditambah lagi tidak dilakukannya pendaftaran asuransi menyebabkan kerugian tidak bisa diklaim. Adapun total kerugian sebesar Rp 2.720.000,- (dua juta tujuh ratus dua puluh ribu rupiah) yang harus dibagi dua kerugiannya kepada JF dan TJ atas musnahnya barang.

3.2. Pertanggungjawaban Perusahaan Expeditur Terhadap Pengiriman Barang Yang Menyebabkan Kecelakaan.

Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara para pihak pengangkut yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang ke tempat tujuan tertentu dengan pihak pengirim yang menggunakan jasa dan berkewajiban untuk membayar biaya pengangkutan. Berdasarkan Pasal 468 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, "Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Oleh karena itu, secara hukum KA sebagai pihak pengangkut memiliki tanggung jawab terhadap keselamatan barang-barang yang menggunakan jasanya, terlebih dalam kasus ini kepada JF sebagai pengguna jasa pengangkutan."

Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyebutkan, "Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih." Terdapat beberapa asas yang fundamental dalam perjanjian yakni asas konsensualisme, asas kebebasan berkontrak, asas mengikat sebagai undang-undang, dan asas kepribadian (Gunawan & Waluyo, 2021). Terselenggaranya aktivitas pengangkutan dikarenakan adanya perjanjian pengangkutan yaitu antara pihak pengangkut ekspeditur dengan pengirim atau pengguna jasa. Sebagai tanda jadi bukti kesediaannya menggunakan jasa ekspeditur, maka disiapkanlah dokumen pengangkutan yang disebut konosemen.

Konosemen merupakan perjanjian yang sifatnya unilateral (sepihak) karena perjanjian ini mengatakan secara sepihak bahwa semua syarat yang tercantum di dalam konosemen hanya ditentukan oleh satu pihak, yaitu pengangkut akan tetapi berlaku juga bagi pihak-pihak lain yang tersangkut didalamnya (Aljufri, Mamahit, & Sondakh, 2020). Sehingga dengan menerima nota transaksi ini maka pengguna jasa dengan tegas menyetujui semua ketentuan dan persyaratan baik yang tertulis, tercetak maupun yang ditempel atau yang dimuat pada bagian muka atau belakang surat muatan ini.

Masalah tanggung jawab dalam pengangkutan barang melalui laut merupakan hal yang sangat penting karena menyangkut masalah kepada siapa dan mengapa tanggung jawab pelaksanaan penyelenggaraan pengangkutan harus dibebankan (Hatta, Mochtar, & Az, 2021). Tanggung jawab pada hakekatnya terdiri dari 2 aspek yaitu tanggung jawab yang bersifat kewajiban yang harus dilaksanakan sebaik-baiknya dan tanggung jawab ganti-rugi yaitu kewajiban untuk memberikan ganti-rugi kepada pihak yang dirugikan. Tanggung jawab ganti-rugi ini dapat timbul karena cidera janji, atau karena perbuatan melanggar hukum atau dapat pula karena adanya perundang-undangan yang mewajibkan (Wahyuni, 2022). Tanggung jawab pengangkut meliputi periode dimana pengangkut menguasai barang di pelabuhan pemuatan, selama barang dalam pengangkutan, dan selama pengangkut masih menguasai barang di pelabuhan tujuan.

Terkait kasus yang terjadi terhadap ekspediter KA yang mengalami kecelakaan, secara hukum berlakulah Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, "Pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat rusaknya barang, kecuali jika dapat dibuktikan bahwa rusaknya barang tersebut merupakan akibat dari suatu kejadian diluar kuasa pihak pengangkut (*force majeure*).". Demikian pula dalam Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa "Perusahaan angkutan bertanggung jawab atas keselamatan barang yang diangkutnya sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen mautan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Dimana tanggung jawab ini salah satunya diakibatkan oleh musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut. Namun jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana yang dimaksud bukan disebabkan oleh kesalahannya (*force majeure*), perusahaan angkutan diperaikan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya."

Force majeure adalah suatu keadaan yang terjadi setelah dibuatnya perjanjian yang menghalangi seseorang untuk memenuhi prestasi atau janjinya (Zhafran, Sunarmi, Purba, & Sukarja, 2022), dan seseorang tersebut tidak dapat dipersalahkan dan tidak harus menanggung resiko karena hal-hal yang tidak terduga saat terjadinya pelaksanaan perjanjian dibuat. *Force majeure* diartikan dalam hal kejadian yang tidak terduga, dimana kejadian tersebut bisa terjadi diluar dari kekuasaan seseorang dan menjadi alasan seseorang untuk dibebaskan dari kewajiban pertanggungjawaban atau ganti rugi (Suadi, 2018). Bentuk-bentuk *force majeure* bermacam-macam, seperti bencana alam, huru-hara atau kerusakan, gempa bumi, kebakaran hingga peperangan.

Berdasarkan penelitian ini, masih belum dipastikan bahwa kejadian yang dialami ekspeditur KA merupakan hal yang disebut *force majeure*, karena saat setelah kejadian, dari pihak ekspeditur KA tidak bisa diminta keterangan. Berdasarkan Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pihak ekspeditur harus dapat membuktikan kecelakaan yang terjadi benar-benar merupakan kejadian yang dianggap sebagai *force majeure*. Karena kecelakaan yang terjadi terhadap ekspeditur KA ini bukanlah peristiwa yang pertama kali terjadi. Sehingga bisa disimpulkan kecelakaan oleh ekspeditur KA ini apakah murni kecelakaan atau karena kelalaian ekspeditur.

Berdasarkan investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), ada beberapa faktor yang menyebabkan kapal motor melalui lintasan perairan sering mengalami kecelakaan. Pertama, terkait kelebihan muatan kapal yang melebihi kapasitas tertentu, dimana kelebihan muatan akan menyebabkan tidak luasnya pengendalian kapal (*overdraft*). Kedua, karena faktor cuaca yang mempengaruhi perjalanan kapal, dimana hempasan ombak dan gelombang tinggi dapat mengakibatkan kapal bocor yang berakibat fatal. Ketiga, medan atau lintasan menjadi pengaruh keselamatan perjalanan kapal, seperti kondisi laut yang dibenuhi karang maupun bebatuan dapat mengganggu perjalanan kapal. Keempat, kondisi kapal yang sangat pening, dimana hal ini selayaknya harus diperhatikan oleh pihak ekspeditur. Hal yang harus diperhatikan adalah kondisi kapal yang terawat, tidak ada kebocoran, perawatan mesin, sistem komunikasi, maupun alat keselamatan. Terakhir, kemahiran nahkoda kapal dalam mengemudikan kapal yang sangat berperan penting diperjalanan dalam mengambil keputusan terhadap kapal yang dikemudikan (Pratama & Wedhaswary, 2018). Dari beberapa faktor tersebut, oleh kejadian ekspeditur KA tidak ada klarifikasi maupun pernyataan resmi terkait apa yang menyebabkan kecelakaan tersebut terjadi.

Pertanggungjawaban KA sebagai ekspeditur pengangkutan secara konosemen yang ditetapkan dalam nota transaksi memang menjadi hal yang mutlak jika KA tidak akan mengganti kerugian akibat kejadian tersebut karena terjadinya kecelakaan. Namun beberapa hal yang seharusnya didapatkan JF dan TJ selaku pengguna jasa adalah keterbukaan informasi terkait kejadian tersebut. Tidak adanya pernyataan KA selaku ekspeditur dianggap tidak bertanggungjawabnya KA terhadap pihak-pihak yang menggunakan jasanya. Meskipun KA selaku penyedia jasa juga sedang mengalami duka dan kerugian akibat kecelakaan tersebut, namun selayaknya KA harus tetap memberikan pertanggungjawaban secara lisa kepada pengguna jasanya dengan memberikan keterangan dan informasi yang jelas terkait kecelakaan.

Menurut Wiwoho Soedjono, terdapat prinsip tanggung jawab dalam pengangkutan, salah satunya prinsip tanggungjawab praduga bersalah, dimana prinsip ini didasarkan bahwa pengangkut atau ekspediter harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa ekspediter, kecuali jika pengangkut atau ekspediter dapat membuktikan bahwa pengangkutan tersebut sudah diselenggarakan secara patut/layak (Yunita et al., 2022). Jika memang terjadi *force majeure* dalam kejadian tersebut, seharusnya ekspediter KA harus memberikan bukti terkait perjalanan ekspedisi yang terjadi.

Untuk saat ini kejadian yang menimpa ekspediter KA dianggap sebagai *force majeure*, namun sering terjadinya kecelakaan yang berlangsung terhadap kapal tersebut selayaknya diperlukan perhatian terkait kenapa kecelakaan tersebut sering terjadi. Kelalaian ekspediter dapat dianggap sebagai suatu kejahatan yang disengaja karena berdampak pada kerugian pihak lain. Keadaan *force majeure* hanya dianggap sebagai alasan pihak untuk menghindari diri dari pertanggungjawaban atas suatu kejadian (Kasenda, 2016). Ekspediter harus dapat membuktikan bahwa tenggelamnya kapal tersebut benar-benar diakibatkan oleh kejadian diluar kuasa pihak pengangkut, bukan sebagai salah satu kelalaian perusahaan pengangkut. Proses pembayaran ganti rugi selalu didahului dengan proses pembuktian yang panjang yang membutuhkan waktu yang lama karena kendala-kendala yang menyangkut kejadiannya telah berlangsung lama.

Atas kejadian tersebut, pihak pengguna jasa dapat melakukan upaya hukum akibat kelalaian pihak ekspediter terkait sengketa antara konsumen dan pelaku usaha di badan peradilan (Ni Made Asri Setyawati, Si Ngurah Ardhy, & Ni Putu Rai Yulianti, 2022). Pihak yang dirugikan dalam hal ini terpaksa memilih *win-win solution* dengan jalan damai yang artinya melihat dari sisi kepentingan bisnis dari pada dari sisi hukum (Andita, Mahmudah, & Lestari, 2016). Para pihak pada akhirnya menyelesaikan permasalahan tersebut dengan melihat dari sisi kepentingan bisnis dengan menetapkan besaran ganti rugi berdasarkan kesepakatan bersama antar kedua belah pihak. Dengan adanya kesepakatan ini maka permasalahan dianggap selesai. Akan tetapi tidak jarang suatu permasalahan tidak ditemui jalan keluarnya sehingga terjadi sengketa yang harus diselesaikan secara hukum (Wahyuni, 2022).

4. Kesimpulan

Perjanjian pengangkutan melalui jasa ekspediter pada hakikatnya menimbulkan hubungan hukum antara pihak penyedia jasa dan pengguna jasa. Sebagai pengangkut, ekspediter harus bertanggungjawab atas keselamatan barang yang diangkut hingga diserahkan kepada penerima barang ditempat

tujuan. Dalam studi kasus terjadinya kecelakaan dianggap sebagai suatu keadaan tidak selamatnya barang atau tidak sampainya barang yang akan dikirim ketempat tujuan. Klausul konosemen menyebutkan jika terjadi bencana yang menyebabkan barang rusak, terbakar, atau tenggelam bukan menjadi tanggung jawab ekspediter karena dianggap sebagai *force majeure*.

Pada faktanya, tidak adanya informasi mengenai alasan kecelakaan tersebut tidak bisa dibuktikan oleh pihak ekspediter. Pihak-pihak yang menggunakan jasa ekspediter hanya mendapatkan informasi melalui media kabar, sehingga tidak mengetahui informasi yang detail dari faktor terjadinya kecelakaan tersebut. Pertanggungjawaban pihak ekspediter seharusnya bisa dimulai dari hal kecil melalui pernyataan resmi terkait informasi kecelakaan yang terjadi. Tidak adanya informasi yang jelas dari pihak ekspediter dapat menimbulkan persoalan hukum para pengguna jasa karena menganggap ekspediter lalai dalam tanggung jawabnya menjaga keselamatan barang. Meskipun dinyatakan sebagai *force majeure*, namun pertanggungjawaban atas informasi barang yang dikirimkan harus tetap dilakukan ke pihak-pihak yang menggunakan jasa tersebut.

Daftar Pustaka

- Aljufri, M. R., Mamahit, G. N., & Sondakh, M. T. (2020). Tanggungjawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut. *Lex Privatum*, 8(2), 116-125.
- Ambarsari, S. A. R. (2015). Tinjauan Yuridis Perjanjian Asuransi Laut bagi Penumpang Kapal Laut. *Perspektif Hukum*, 15(1), 85-100. <https://doi.org/10.30649/ph.v15i1.29>
- Andita, R., Mahmudah, S., & Lestari, S. N. (2016). Implementasi Asas Konsensual Pada Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Dalam Kegiatan Ekspor Impor Oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia. *Diponegoro Law Journal*, 5(2), 1-10. <https://doi.org/10.14710/dlj.2016.10958>
- Daming, S., & Harsini, E. S. B. (2021). Tinjauan Hukum Administrasi Negara Terhadap Pendaftaran Tanah Atas Hak Milik Adat Sekitar Garis Sempadan Situ. *Yustisi*, 8(2), 65-90. <https://doi.org/10.32832/yustisi.v8i2.6663>
- Gunawan, J., & Waluyo, B. M. (2021). *Perjanjian Baku Masalah dan Solusi*. Jakarta: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH.
- Hatta, M., Mochtar, D. A., & Az, M. G. (2021). Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia. *Bhirawa Law Journal*, 2(1), 45-52. <https://doi.org/10.26905/blj.v2i1.5853>

- Kasenda, D. G. (2016). Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Keselamatan dan Keamanan Barang Dalam Kapal. *Jurnal Ilmu Hukum Tambun Bungai*, 1(1), 34–42. <https://doi.org/10.20231/jihtb.v1i1.52>
- Muhaimin. (2020). *Metode Penelitian Hukum*. Mataram: Mataram University Press.
- Ni Made Asri Setyawati, Si Ngurah Ardhya, & Ni Putu Rai Yulianti. (2022). Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Pengiriman Barang Dalam Hal Terjadinya Wanprestasi (Studi Kasus Di Pt Jalur Nugraha Ekakurir (Jne) Cabang Kota Singaraja). *Jurnal Komunitas Yustisia*, 5(2), 330–347. <https://doi.org/10.23887/jatayu.v5i2.51627>
- Pemprov Kalimantan Barat. (2024). Rilis BPS Terkini, Banyak Hasil Positif Dicapai Pemprov Kalbar [Pemprov Kalimantan Barat]. Retrieved October 2, 2024, from Pemprov Kalimantan Barat website: <https://kalbarprov.go.id/berita/rilis-bps-terkini-banyak-hasil-positif-dicapai-pemprov-kalbar/>
- Pratama, A. N., & Wedhaswary, I. D. (2018). Ini Faktor-faktor yang Sering Jadi Penyebab Kapal Tenggelam Halaman all. Retrieved July 3, 2024, from KOMPAS.com website: <https://nasional.kompas.com/read/2018/06/23/21370511/ini-faktor-faktor-yang-sering-jadi-penyebab-kapal-tenggelam>
- Sagita, P. A., & Wita, I. N. (2019). Keabsahan Jasa Pengangkutan Ojek Online Di Indonesia. *Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum*, 7(11), 1–14. <https://doi.org/10.24843/KM.2019.v07.i04.p11>
- Saprida, S., Umari, Z. F., & Raya, F. (2023). Legalitas Transaksi Jual Beli Online Di Indonesia. *Ekonomika Sharia: Jurnal Pemikiran Dan Pengembangan Ekonomi Syariah*, 8(2), 315–336. <https://doi.org/10.36908/esha.v8i2.668>
- Sihombing, D. P., & Bagiastra, I. N. (2022). Bentuk Pertanggung Jawaban Perusahaan Angkutan Umum Terhadap Penumpang Akibat Resiko Kecelakaan Dalam Proses Pengangkutan. *Jurnal Kertha Desa*, 10(11), 1221–1231.
- Situmorang, M., Widodo, S., & Sulandari, E. (2016). Identifikasi Jalur Lintas Angkutan Barang Dari Gudang-Gudang Ke Pusat-Pusat Distribusi Di Kota Pontianak. *JeLAST: Jurnal Teknik Kelautan, PWK, Sipil, Dan Tambang*, 3(3), 1–14. <https://doi.org/10.26418/jelast.v3i3.18378>
- Suadi, A. (2018). *Penyelesaian Sengketa Ekonomi Syariah: Penemuan dan Kaidah Hukum*. Jakarta: Kencana.
- Wahyuni, W. (2022). Tuntutan Ganti Rugi dalam Perbuatan Melawan Hukum. Retrieved October 11, 2024, from Hukumonline.com website: <https://www.hukumonline.com/berita/a/tuntutan-ganti-rugi-dalam-perbuatan-melawan-hukum-lt62b2c95064cfa/>

- Yunita, A., Ferunika, A., Indrawati, N., & Mochammad, F. (2022). Perlindungan Hukum Terhadap Jasa Pengiriman Barang Jalur Darat dalam Perspektif Hukum Perdagangan. *Media of Law and Sharia*, 4(1), 67-74. <https://doi.org/10.18196/mls.v4i1.17307>
- Zhafran, M., Sunarmi, S., Purba, H., & Sukarja, D. (2022). Kebakaran Hutan Dan Bencana Asap Sebagai Dasar Force Majeure Dalam Pemenuhan Kewajiban Kontraktual. *Locus Journal of Academic Literature Review*, 1(5), 289-297. <https://doi.org/10.56128/ljoalr.v1i5.79>