

# TANGGUNG JAWAB HUKUM PELAKU USAHA TERHADAP KONSUMEN DALAM KETERLAMBATAN PENGIRIMAN BARANG OLEH PERUSAHAAN EKSPEDISI AKIBAT KECELAKAAN

<sup>1</sup> M. Thoriq Maulidi Pratama, <sup>2</sup> Adriana Pakendek, <sup>3</sup>Achmad Rifai, <sup>4</sup>Agustri Purwandi

<sup>1)</sup> Mahasiswa Fakultas Hukum, Universitas Madura

<sup>2,3,4)</sup> Dosen Fakultas Hukum, Universitas Madura

[adriana.pakendek@unira.ac.id](mailto:adriana.pakendek@unira.ac.id)

## Abstrak

Adanya teknologi pada zaman sekarang banyak bisnis online berkembang pesat didukung dengan sarana jasa pengiriman barang (ekspedisi) yang membantu pengantaran barang sampai tujuan, namun sering terjadi kendala dalam proses pengiriman barang seperti contoh kecelakaan lalu lintas yang dialami truk pengangkut sehingga mengakibatkan kerugian materil ataupun immateril. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui apakah kecelakaan itu dapat atau tidak dapat dijadikan alasan sebagai keadaan memaksa oleh pelaku usaha dan bagaimana tanggung jawab pelaku usaha terhadap kerugian akibat peristiwa tersebut. Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif yang meneliti dan mengkaji dari Peraturan Perundang-undangan. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan studi kepustakaan menunjukkan bahwa kecelakaan dapat dijadikan alasan sebagai keadaan memaksa (*force majeure*) karena terpenuhinya unsur-unsur yang memenuhi selama tidak ada itikad buruk dari debitur. Tanggung jawab pelaku usaha adalah memberikan ganti rugi terhadap kerugian konsumen apabila terbukti ada unsur kelalaian/kesalahan dari debitur, namun bisa jadi debitur bebas dari pertanggungjawaban itu oleh sebab keadaan memaksa (*force majeure*) jika bisa membuktikan adanya peristiwa tak terduga tersebut.

**Kata kunci:** *Ekspedisi, Kecelakaan, Force majeure.*

## Abstract

*The existence of technology today, many online businesses are growing rapidly supported by means of freight forwarding services (expeditions) that help deliver goods to their destination, but obstacles often occur in the process of sending goods, for example traffic accidents experienced by transport trucks resulting in material or immaterial losses. The purpose of this research is to find out whether or not the accident can be used as an excuse as a force majeure by the business actor and what is the responsibility of the business actor for losses resulting from the incident. This type of research is normative legal research that examines and examines laws and regulations. Based on the results of research conducted with a literature study, it shows that accidents can be used as an excuse as a force majeure because the elements are fulfilled as long as there is no bad faith on the part of the debtor. The responsibility of business actors is to provide compensation for consumer losses if it is proven that there was an element of negligence/error on the part of the debtor, however, the debtor may be free from this responsibility due to force majeure if it can prove the existence of these unexpected events.*

**Keywords:** *Expedition, Accident, Force majeure*

## PENDAHULUAN

Perkembangan dunia bisnis dan perdagangan yang tujuannya adalah untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari sehingga banyak kepentingan yang akan membuat kebutuhan itu terpenuhi. Salah satu kepentingan perdagangan pada era saat ini adalah jasa pengiriman barang yang biasa disebut perusahaan ekspedisi yang memang sangat dibutuhkan pada saat ini, tak dapat dipungkiri bahwa pelayanan jasa pengiriman barang menjadi sangat penting bagi konsumen karena di era digital seperti ini konsumen cenderung menyukai hal-hal praktis untuk mengirim barang dari tempat satu menuju tempat yang lainnya.

Di Indonesia banyak perusahaan ekspedisi yang beroperasi seperti contoh J&T, JNE, SiCepat, SAP, Ninja Express. Mengutip data dari *Momentum Works*, J&T berada di posisi teratas memimpin pasar logistik dengan kemampuan volume pengiriman 2 juta paket tiap harinya. Pada urutan kedua disusul oleh JNE yang mampu mengirim 1,6 juta paket tiap harinya, lalu peringkat selanjutnya ada SiCepat dengan kemampuan volume pengiriman barang mencapai 1 juta paket per hari. Selanjutnya Ninja Express tercatat mengirim barang per harinya yaitu 0,65 juta paket dan SAP dengan 0,5 juta per harinya.

Transaksi antara konsumen dan pelaku usaha dalam melakukan penyedia jasa pelayanan pengiriman barang sering sekali kita temui kendala dalam proses pengiriman barang, seperti halnya barang hilang, rusak, terlambat atau mengalami masalah saat kedatangan barang tersebut. Hal ini dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu kesalahan pengangkutan, kelalaian, bahkan keadaan yang bersifat memaksa (*force majeure*) yang memang tidak bisa dihindari oleh pelaku usaha.

Berkaitan dengan proses pengiriman barang yang tidak dapat kita bisa pungkiri yaitu pada saat transportasi pengiriman tersebut beroperasi yang selalu berhadapan dengan resiko pekerjaan seperti contoh kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan yang melibatkan angkutan barang seperti truk memang relatif sering terjadi di jalan Indonesia. Mulai dari rem blong, tidak bisa menanjak, bahkan kehilangan kendali ketika melewati medan jalan yang berliku, dan bisa juga akibat kelalaian driver atau *Human Error* maupun kesalahan teknis

Informasi media pemberitaan sering kita mendengar mengenai kecelakaan lalu lintas angkutan barang yang mengakibatkan terlambatnya pengiriman barang tersebut,

seperti halnya yang dikabarkan oleh RADARKALTENG.COM yaitu kecelakaan tunggal yang bukan hanya mengakibatkan keterlambatan pengiriman barang juga mengakibatkan kurir pengiriman tewas. Informasi yang diperoleh dari Kapolresta Palangkaraya, Kombes (Pol) Dwi Tunggal Jaladri melalui Kasat Lantas, AKP Rikky Operiadi membenarkan insiden lakalantas dengan satu orang korban jiwa tersebut. Menurutnya hasil pemeriksaan sementara, diduga kuat korban mengalami kecelakaan tunggal setelah menabrak pembatas jalan. Disebutkannya hasil olah TKP, berawal dari korban melintas di jalan Mahir Mahar, Lintas lingkaran luar yang melaju dari arah Tjilik Riwut, KM10 “ diduga korban lepas kendali dan menghantam pembatas jalan. Peristiwa seperti ini dapat kita ketahui bersama bahwa dalam pengiriman barang melalui transportasi darat khususnya truk yang selalu dihadapkan dengan resiko pekerjaan bukan hanya perihal mengantarkan barang saja, disinilah penulis melihat adanya permasalahan hukum dan dirasa perlu adanya perlindungan hukum pada masing-masing pihak yang harus dikaji lebih lanjut.

Pemberitaan dari media sosial semakin banyak tentang kecelakaan yang mengakibatkan keterlambatan pengiriman barang tersebut, peristiwa serupa juga pernah dialami oleh teman penulis sebagai konsumen yang sempat bercerita kepada penulis bahwa barang yang ia pesan tidak kunjung datang sampai batas waktu yang telah ditentukan, namun setelah di cek langsung melalui *helpdesk* ekspedisi tersebut lalu mendapatkan jawaban informasi bahwa dalam proses pengiriman barang terjadi sesuatu hal yang tidak bisa mereka hindari yaitu kecelakaan truk pengangkut barang tersebut sehingga mengakibatkan keterlambatan pengiriman barang, dan yang otomatis juga menimbulkan kerugian terhadap teman penulis tersebut sebagai konsumen.

Pelaksanaan pengiriman barang ini secara langsung juga ikut berpengaruh terhadap perlindungan hukum bagi pihak pengirim barang yang menggunakan sarana angkutan tersebut. Kecelakaan lalu lintas tidak dapat kita hindari oleh kita khususnya para driver pengemudi angkutan barang sebagai pengguna jalan, segala unsur untuk keamanan dan keselamatan haruslah sangat diperhatikan.

Berdasarkan peristiwa diatas, sangatlah perlu diperhatikan kondisi dalam hal keadaan memaksa (*force majeure*) akan menimbulkan kondisi yang sulit dalam pelaksanaan hak dan kewajiban. Pelaku usaha juga harus memperhatikan dan mempersiapkan faktor keadaan memaksa (*force majeure*), pengaturan-pengaturan

inilah yang diperlukan pelaku usaha yang seharusnya dicantumkan dalam klausul kontrak. Tidak terlaksananya sebagian atau seluruhnya kontrak pada saat terjadi kecelakaan lalu lintas khususnya dalam hal pengiriman barang masih menuai pro dan kontra untuk dapat dikategorikan sebagai keadaan memaksa (*force majeure*). Klausul keadaan memaksa (*force majeure*) bukan hanya kaitannya dengan tertundanya pelaksanaan prestasi, akan tetapi bisa juga membebaskan para pihak dari tuntutan ganti rugi akibat tidak terlaksananya isi dari perjanjian.

Pengguna jasa pengiriman barang sebagai konsumen juga perlu mendapatkan perlindungan hukum untuk dapat melindungi kepentingannya. Keterlambatan menjadi masalah yang paling sering dialami oleh konsumen yang dapat mengalami kerugian baik materiil maupun imateriil, hal ini dikarenakan jenis barang yang dikirim cenderung cepat kadaluwarsa ataupun menjadi tidak berguna atau kurang bermanfaat jika tidak diterima tepat waktu (Aisyah,2018,153)

Berdasarkan uraian diatas peneliti tertarik untuk membahas lebih dalam menjadi sebuah bentuk kajian sebagai bentuk perlindungan hukum bagi konsumen sesuai Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK). Selain itu mengenai kecelakaan lalu lintas oleh angkutan pengiriman barang yang belum memiliki aturan yang jelas dalam pembatalan atau penundaan pelaksanaan perjanjian yang menimbulkan beberapa masalah antara pelaku usaha dan konsumen. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk menelaah lebih lanjut dalam bentuk penulisan hukum dengan judul Tanggung Jawab Hukum Pelaku Usaha Terhadap Konsumen Dalam Keterlambatan Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Akibat Kecelakaan.

## **RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Apakah akibat kecelakaan dapat dijadikan sebagai alasan keadaan memaksa (*force majeure*) bagi pelaku usaha?
2. Bagaimana bentuk tanggung jawab pelaku usaha terhadap kerugian konsumen yang diakibatkan keterlambatan pengiriman barang saat terjadi kecelakaan?

## **METODE**

Jenis penelitian yang dilakukan adalah jenis penelitian hukum yang dikategorikan dalam penelitian hukum normatif. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan undang-undang (statute approach) dan pendekatan konseptual (conceptual approach). Metode dalam artikel ini menggunakan metode penelitian kepustakaan dan studi literatur. Penulis melakukan serangkaian penelusuran dokumenter dengan membaca dan mengutip literatur serta mengkaji peraturan perundang-undangan yang terkait dengan masalah yang dibahas. Data kepustakaan yang diperoleh melalui penelitian perpustakaan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, buku-buku, dokumen resmi, publikasi, dan hasil penelitian, selanjutnya penulis mengolah dan menganalisis secara deskriptif kualitatif.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Kecelakaan Dapat Atau Tidak Dapat Dijadikan Sebagai Alasan Keadaan Memaksa (*Force Majeure*) Bagi Pelaku Usaha.**

Perjanjian pengiriman barang yang harus dan sangat diutamakan adalah pemenuhan prestasi yang telah diperjanjikan antara pelaku usaha jasa pengiriman dengan konsumen salah satunya yaitu estimasi waktu sampainya barang tepat waktu dan keselamatan barang kiriman. Sebagaimana telah diatur pada pasal 1235 Kitab Undang-undang Hukum Perdata terkait merawat barang sampai diserahkan kepada konsumen bahwa:

“Dalam tiap-tiap perikatan untuk memberikan sesuatu adalah termaktub kewajiban si terhutang untuk menyerahkan kebendaan yang bersangkutan dan untuk merawatnya sebagai seorang bapak keluarga yang baik, sampai pada saat penyerahan”.

Berdasarkan pasal diatas menyebutkan bahwa pelaku usaha wajib merawat barang sampai pada saat penyerahan barang dilakukan kepada konsumen, jika dikaitkan dengan penyerahan barang yang dalam prosesnya terhambat oleh suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh kendaraan pengangkut barang itu sendiri maka tentu sebagian atau seluruhnya penyerahan barang tidak sesuai dengan apa yang telah diperjanjikan karena peristiwa kecelakaan tersebut menghalangi pelaku usaha dalam menyerahkan barang dengan tepat waktu pada konsumen.

Terhalangi atau terganggunya pelaku usaha dalam mengirimkan barang tidak terlepas pada keadaan/kondisi yang tidak dapat dihindari oleh pelaku usaha atau biasa disebut keadaan memaksa atau (*force majeure*).

Secara khusus tidak ada peraturan atau undang-undang sekalipun yang mengatur keadaan memaksa (*force majeure*), akan tetapi dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata dalam Pasal 1244, Pasal 1245, dan Pasal 1444 (Ahmadi,2021,13). Pasal 1244 menyebutkan bahwa:

“Jika ada alasan untuk itu, si berutang harus dihukum mengganti biaya, rugi, dan bunga apabila ia tak dapat membuktikan, bahwa hal tidak atau tidak pada waktu yang tepat dilaksanakannya perikatan itu, disebabkan suatu hal yang tak terduga, pun tak dapat dipertanggungjawabkan padanya, kesemuanya itu pun jika itikad buruk tidaklah ada pada pihaknya”.

Berdasarkan makna isi dari Pasal 1244 Kitab Undang-undang Hukum Perdata bahwa pembayaran biaya, rugi, dan bunga berkaitan dengan beban pembuktian nantinya, yaitu jika terjadi pelanggaran kontrak atau wanprestasi, maka pelaku usaha harus dihukum jika tidak dapat membuktikan bahwa peristiwa itu disebabkan oleh keadaan yang memang tidak terduga atau keadaan diluar batas kemampuannya (*force majeure*). Dalam hal ini juga harus dipastikan bahwa pelaku usaha pengiriman barang tersebut tidak beritikad buruk, jika terbukti pelaku usaha pengiriman barang tersebut beritikad buruk, maka pelaku usaha jasa pengiriman barang tetap akan dibebani untuk bertanggungjawab ganti rugi. Selain itu, beban pembuktian ada pada pelaku usaha, maka jika pelaku usaha tidak dapat membuktikan alasan pembebasan kompensasi atau ganti kerugian salah satunya alasan keadaan memaksa (*force majeure*), seharusnya pelaku usaha jasa pengiriman barang harus memberikan ganti kerugian atau kompensasi kepada pihak konsumen, sehingga pihak konsumen tidak perlu dibebani pembuktian untuk dapat menuntut ganti kerugian kepada pelaku usaha yang melakukan tindakan wanprestasi.

Pada pasal 1245 Kitab Undang-undang Hukum Perdata mengatur juga bahwa:

“Tidaklah biaya rugi dan bunga, harus digantinya, apabila lantaran keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tak disengaja si beutang berhalangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau lantaran hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang”.

Pada pasal ini menjelaskan tentang pembebasan pembayaran biaya, ganti rugi dan bunga oleh pihak pelaku usaha dalam hal ini jasa pengiriman ketika telah terjadi keadaan memaksa (*force majeure*) atau karena suatu keadaan yang tidak dikehendaki, sehingga menyebabkan terhalangnya dalam memberikan atau berbuat sesuatu yang diperjanjikan, atau karena hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang sifatnya terlarang untuk dilakukan dalam perjanjian. Pada dasarnya sama dengan pasal sebelumnya yaitu menjelaskan pembebasan pelaku usaha saat membayar ganti kerugian jika terjadi wanprestasi.

Dalam keadaan memaksa (*force majeure*) ini debitur tidak dapat dipersalahkan, karena keadaan ini timbulnya diluar kemauan dan kemampuan pihak debitur. Wanprestasi karena keadaan memaksa bisa terjadi karena benda yang menjadi objek perikatan itu binasa atau lenyap, bisa juga terjadi karena perbuatan debitur untuk berprestasi itu terhalang. Keadaan memaksa yang menimpa benda obyek perikatan bisa menimbulkan kerugian sebagian, bisa juga kerugian total. Sedangkan keadaan memaksa yang menghalangi perbuatan debitur memenuhi prestasi itu bisa bersifat sementara maupun bersifat tetap (Abdulkadir,1992,27).

Kecelakaan lalu lintas memberikan dampak yang cukup besar terhadap beberapa pihak, mulai dari pengemudi itu sendiri, pelaku usaha, konsumen, maupun pihak-pihak terkait yang terlibat dalam peristiwa tersebut. Kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh perusahaan ekspedisi ini merupakan suatu peristiwa yang tidak dapat dihindari oleh pelaku usaha jasa pengiriman barang dalam pemenuhan prestasi terhadap konsumen. Sebagaimana yang telah kita ketahui bersama bahwa banyak peristiwa tersebut yang menyebabkan kerugian baik materil maupun immateril. Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2002 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 Ayat 24 mengatakan bahwa “kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa dijalan yang tidak diduga dan tidak sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”, pasal ini menjelaskan definisi kecelakaan lalu lintas itu adalah kejadian yang tidak diduga dan tidak sengaja yang pada umumnya tidak dapat dihindari sehingga terjadilah kecelakaan.

Kecelakaan yang bersifat filosofis merumuskan kecelakaan sebagai suatu peristiwa kejadian yang jarang, bersifat acak, melibatkan banyak faktor (multi-faktor), didahului oleh situasi ketika satu orang atau lebih melakukan kesalahan dalam

mengantisipasi kondisi lingkungan (Eldanari,2018,9) Didefinisikan sebagai multi-faktor adalah karena kecelakaan melibatkan banyak faktor yang saling berkaitan dan saling mempengaruhi. Pada umumnya ada 3 faktor utama penyebab kecelakaan, yaitu; manusia, kendaraan, serta jalan dan lingkungan. Ketiganya dapat berkombinasi sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Sebagai contoh; pengemudi yang kehilangan kendali, berhadapan dengan cuaca buruk ditambah dengan kondisi jalan yang rusak, licin maupun sisi jalan yang berbahaya ataupun jarak pandang yang terbatas sehingga terjadi kecelakaan fatal.

Keadaan memaksa (*force majeure*) membutuhkan suatu pembuktian yang harus jelas. Berkaitan dengan hal tersebut, sulit untuk mengatakan bahwa suatu kecelakaan lalu lintas yang dialami jasa pengiriman barang dapat secara langsung diklasifikasikan sebagai konsep keadaan memaksa (*force majeure*) karena harus dibuktikan terlebih dahulu unsur-unsur keadaan memaksa (*force majeure*) sudah terpenuhi, ada 2 teori yang membahas tentang keadaan memaksa, antara lain:

1. Keadaan memaksa yang bersifat objektif. Objektif artinya benda yang menjadi objek perikatan tidak mungkin dapat terpenuhi oleh siapapun dalam bahasa lain dengan istilah “*absolute overmacht*”. apabila objek perikatan itu musnah diluar kesalahan debitur, misalnya sebuah hotel yang terbakar diluar kesalahan pemilik hotel, maka pemilik hotel itu tidak dapat memenuhi kewajibannya menyediakan kamar hotel karena *overmacht*. pemenuhan prestasi sama sekali tidak mungkin dilakukan. Ajaran ini menekankan bahwa tidak mungkin seseorang bisa memenuhi prestasi yang berupa benda objek perikatan itu. Dengan kata lain perikatan menjadi batal (*the agreement would be void from the outset*). Keadaan memaksa ini bersifat tetap.

2. Keadaan memaksa yang bersifat subjektif. Dikatakan subjektif karena menyangkut perbuatan debitur sendiri, ,menyangkut kemampuan debitur sendiri, jadi terbatas pada perbuatan atau kemampuan debitur sendiri. Dasar ajaran ini adalah *kesulitan-kesulitan*. Dalam ajaran ini debitur masih bisa memenuhi prestasinya walaupun mengalami hambatan atau kesulitan-kesulitan tertentu, misal mengalami pengeluaran biaya yang lebih banyak. Vollmar menyebutnya dengan istilah “*relative overmacht*” apabila pemenuhan prestasi itu masih bisa dan mungkin dilakukan namun memerlukan pengorbanan besar yang tidak seimbang, atau menimbulkan bahaya kerugian yang besar sekali bagi debitur. Keadaan memaksa dalam hal ini bersifat

sementara. Dalam keadaan yang demikian ini perikatan tidak berhenti (tidak batal) melainkan hanya pemenuhan prestasinya tertunda. Jika kesulitan itu sudah tidak ada lagi bisa dilanjutkan pemenuhan prestasi diteruskan.

Untuk menetapkan keadaan *overmacht*, teori subyektif ini lain daripada yang disebutkan diatas yang hanya mau menerima keadaan memaksa kalau ada “ketidakmungkinan yang logis” memperhitungkan keadaan subjek debitur. Dalam yurisprudensi, maka tampak bahwa teori *overmacht* yang objektif tidak lagi diikuti, bahkan dalam doktrin-doktrin malah banyak muncul teori-teori lain dari teori tersebut. Houwing salah satu sarjana terkenal mengembangkan teori keadaan memaksa, menurut pendapatnya debitur harus dihukum membayar ganti rugi apabila ia tidak dapat membuktikan bahwa demi perikatan, ia telah melakukan segala daya dan upaya yang menurut ukuran yang berlaku dalam masyarakat yang bersangkutan patut dilakukan, dan sesuai dengan perjanjian tersebut (Agus,2010,275). Yang perlu mendapat perhatian adalah dalam konteks debitur adalah debitur yang bersangkutan, disini tidak memakai istilah “debitur pada umumnya” (objektif), tetapi debitur tertentu, jadi subyektif. Oleh karena memakai istilah subjek debitur tertentu, maka kita tentu tidak bisa lepas dari pertimbangan “debitur yang bersangkutan dengan semua ciri-cirinya” atau dengan kata lain kecakapan, tingkat sosial, kemampuan ekonomi debitur (personal) yang bersangkutan turut diperhitungkan. Karena ukurannya adalah upaya dan kemampuan maksimal yang bisa dilakukan oleh debitur dalam situasi ini, maka menurut teori ini, sekalipun tidak ada keadaan seperti yang dikemukakan teori objektif, debitur masih ada kemungkinan untuk mengemukakan keadaan memaksa, kalau ia membuktikan, bahwa ia sudah berupaya semaksimal seperti yang dapat diharapkan dari seorang “bapak keluarga yang baik” dalam merawat bendanya dalam situasi seperti yang ia alami. Teori ini disebut Teori *Inspanning* oleh karenanya ada yang memberikan dasar lain, yaitu bahwa dalam hal demikian debitur dianggap telah memberikan jaminannya bahwa ia pasti dapat mengembalikan uang itu pada saat yang diperjanjikan (Satrio,1999,263)

Dalam menentukan bahwa peristiwa kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh perusahaan jasa pengiriman barang itu termasuk dalam keadaan memaksa (*force majeure*) maka harus diketahui pula unsur-unsur yang harus terpenuhi dalam keadaan memaksa tersebut, unsur-unsur yang terdapat dalam keadaan memaksa itu adalah:

1. Tidak dipenuhi prestasi karena suatu peristiwa yang membinasakan atau memusnahkan benda yang menjadi objek perikatan, ini bersifat tetap.
2. Tidak dapat dipenuhi prestasi karena suatu peristiwa yang menghalangi perbuatan debitur untuk berprestasi, ini dapat bersifat tetap atau sementara.
3. Peristiwa itu tidak dapat diketahui atau diduga akan terjadi pada waktu membuat perikatan baik oleh debitur maupun kreditur, jadi bukan karena kesalahan pihak-pihak khususnya debitur.

Unsur-unsur keadaan memaksa yang disampaikan Abdulkadir Muhammad sependapat dengan Werner Melis dalam tulisan *Agri Chairunisa* yang mengemukakan bahwa unsur-unsur keadaan memaksa (*force majeure*) adalah terjadi karena kejadian tidak terduga, debitur tidak memiliki itikad buruk dalam pemenuhan prestasi, kejadian yang menunjukkan ketidakmampuan untuk melaksanakan kewajiban kontrak atau hanya dalam waktu tertentu.

Terhalangnya pelaku usaha untuk memenuhi prestasi bukan disebabkan karena kesengajaan, kelalaian maupun adanya itikad buruk dari jasa pengiriman barang melainkan karena adanya peristiwa kecelakaan lalu lintas yang dialami. Kecelakaan yang dialami oleh pihak perusahaan jasa pengiriman barang adalah keadaan yang tidak diharapkan oleh semua pihak. Jika saja tidak ada peristiwa tersebut, para pihak tetap berkomitmen untuk memenuhi kewajiban kontrak masing-masing dan memenuhi dengan itikad baik.

Beberapa teori-teori dan pandangan-pandangan yang sudah dipaparkan dalam penulisan ini terkait apakah peristiwa kecelakaan dapat atau tidak dapat dijadikan alasan pelaku usaha sebagai keadaan memaksa (*force majeure*), sehingga dapat pula disimpulkan bahwa peristiwa kecelakaan tersebut dapat dijadikan alasan oleh pelaku usaha sebagai keadaan memaksa melalui unsur-unsur yang telah terpenuhi yang pada pokoknya peristiwa itu terjadi karena kejadian tidak terduga, debitur tidak memiliki itikad buruk dalam pemenuhan prestasi, kejadian yang menunjukkan ketidakmampuan untuk melaksanakan kewajiban kontrak atau hanya dalam waktu tertentu, namun semua unsur-unsur maupun teori-teori yang ada menegaskan bahwa atas peristiwa kecelakaan tersebut haruslah dan dapat dipastikan bahwa tidak adanya itikad buruk maupun kelalaian pada pihak debitur, sehingga sah bahwa kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh perusahaan jasa pengiriman barang itu dapat dijadikan alasan sebagai keadaan memaksa (*force majeure*).

**1. Tanggung jawab pelaku usaha terhadap kerugian konsumen yang diakibatkan keterlambatan pengiriman barang saat terjadi kecelakaan.**

Pelaksanaan pengiriman barang akan menimbulkan hak dan kewajiban oleh para pihak baik itu produsen maupun konsumen yang masing-masing mempunyai hak dan kewajiban masing-masing. Dalam penelitian ini fokus yang akan dibahas yaitu pada saat pelaksanaan pengiriman barang itu terjadi sebuah peristiwa kecelakaan lalu lintas oleh jasa pengiriman barang (ekspedisi) yang otomatis timbul kerugian bagi konsumen maupun produsen. Dalam pembahasan sebelumnya telah kita ketahui bahwa peristiwa kecelakaan yang dialami oleh perusahaan ekspedisi atau jasa pengiriman barang itu dapat dijadikan alasan sebagai keadaan memaksa oleh pelaku usaha, namun tidak cukup sampai disitu karena terkait hal itu masih ada aturan-aturan yang mengatur bagaimana konsekuensi hukum yang akan dihadapi oleh para pihak pasca adanya peristiwa tersebut.

Merujuk pada pasal 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) yang pada dasarnya menganut lima asas, yaitu:

- 1) Asas-asas manfaat
- 2) Keadilan
- 3) Keseimbangan
- 4) Keamanan dan keselamatan konsumen, serta
- 5) Kepastian hukum.

Penjelasan yang menegaskan bahwa perlindungan konsumen ini perlu dilakukan sebagai bentuk usaha bersama dalam kepentingan pembangunan nasional. Dari kelima asas perlindungan konsumen ini dapat dikatakan bahwa perlindungan konsumen ibarat sekeping uang logam yang mempunyai dua sisi yang berbeda, satu sisi merupakan sisi konsumen, sedangkan sisi yang lain sisi pelaku usaha dan tidak mungkin hanya menggunakan satu sisi tanpa menggunakan kedua sisinya sekaligus.

Asas keempat diatas merupakan asas pengecualian karena dalam penjelasan Pasal 2 disebutkan kepentingan konsumen dan kepentingan pelaku usaha pada keempat asas lainnya. Tidak disebutkannya kepentingan pelaku usaha pada asas yang keempat; *asas keamanan dan keselamatan konsumen*, menunjukkan bahwa perwujudan kepentingan ini tidak boleh semata-mata dimanipulasi motif "*prinsip ekonomi pelaku usaha*" (mendapatkan keuntungan yang maksimal dengan biaya

seminimal mungkin), artinya tidak dibenarkan motif semata-mata untuk memupuk keuntungan (laba) dengan mengabaikan keamanan dan keselamatan konsumen dalam mengonsumsi produk barang dan/atau jasa (Yusuf,2008,154)

Pelayanan jasa pengiriman barang adalah kegiatan seseorang atau sekelompok orang/organisasi/perusahaan yang menawarkan jasanya untuk digunakan dalam kegiatan logistik atau yang biasa disebut ekspedisi. Maka dapat dikatakan pelayanan jasa pengiriman barang adalah suatu badan usaha yang bergerak dibidang bisnis pengiriman barang, adapun jalur dalam pengiriman ini adalah jalur darat, laut, dan udara yang bertujuan untuk memberikan pelayanan yang efektif dan efisien guna memenuhi kebutuhan konsumen atau pelanggannya.

Prosedur pengiriman barang pelaku jasa pengiriman barang memiliki peraturan atau prosedur yang berbeda-beda tergantung pelayanan yang ditawarkan oleh perusahaan itu sendiri, berikut cara pelayanan kerja dari kegiatan jasa pengiriman barang secara umum meliputi:

- 1) Barang atau produk yang akan dikirim
- 2) Pengemasan barang atau *packing*
- 3) Administrasi dokumen pengiriman
- 4) Moda transportasi.

Dalam hal pengangkutan yang dimana definisi daripada pengangkutan ini adalah suatu perjanjian dimana pihak satu menyanggupi dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat menuju tempat lainnya dan pihak yang lainnya menyanggupi untuk membayar jasanya sebagai ongkosnya. Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan, rangkaian peristiwa pemindahan itu meliputi kegiatan:

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

Pengangkutan meliputi tiga kegiatan ini merupakan satu kesatuan proses yang disebut pengangkutan dalam arti luas. Pengangkutan juga dapat dirumuskan dalam arti sempit karena hanya meliputi kegiatan membawa penumpang atau barang dari stasiun/terminal/pelabuhan/bandara tujuan.

Perbedaan mengenai *pengangkut* dan *ekspediter*, *ekspediter* hanya dalam hal memberikan jasa-jasanya saja dalam hal pengirimannya barang saja dan pada hakekatnya hanya memberikan perantara antara pihak yang ingin mengirimkan barangnya dan pihak yang mengangkut barang itu. Pada umumnya di suatu perjanjian pengangkutan pihak pengangkut adalah bebas untuk memilih sendiri alat-alat pengangkutannya sendiri.

Perjanjian-perjanjian lainnya sebagaimana dijelaskan dalam undang-undang bahwa kedua belah pihak diberikan kebebasan untuk menentukan perjanjiannya yang akan diselelenggarakan itu. Dan jika ada kelalaian pada salah satu pihak, maka akibat-akibatnya tergantung apa yang sudah ditetapkan sebagaimana berlaku untuk perjanjian-perjanjian pada umumnya dalam Buku III dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Dalam perjanjian pengangkutan bisa dikatakan sudah mengakui menerima barang-barang dan menyanggupi untuk membawanya ke tempat yang telah ditunjuk dan menyerahkan kepada orang yang dialamatkan.

Kewajiban yang terakhir ini dapat juga disamakan dengan kewajiban menyerahkan suatu barang berdasarkan suatu perikatan sebagaimana yang disebutkan pada Pasal 1235 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata., dalam perikatan mana termaktub kewajiban untuk menyimpan dan memelihara barang tersebut sebagai “seorang bapak rumah yang baik”. Apabila si pengangkut melalaikan kewajibannya, maka pada umumnya akan berlaku peraturan-peraturan yang untuk itu telah ditetapkan dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pula, yaitu pasal 1243 dan selanjutnya.

Biaya ongkos dibayar oleh si pengirim dan adapula dibayar oleh yang dialamatkan. Dalam hal ini si pengangkut ini akan menuntut pembayaran kepada kedua pihak ini, baik pada pihak pengirim maupun pada pihak yang dialamatkan atau penerima barang tersebut.

Pelaku usaha juga dibebankan dengan kewajiban yang telah ditentukan dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen Pasal 7 tersebut, sebagai berikut:

- a. Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
- b. Memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan;

- c. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- d. Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;\Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan;
- e. Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- f. Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Kewajiban pelaku usaha diatas dapat disimpulkan bahwa pelaku usaha harus memberikan pelayanan yang baik terhadap konsumen tanpa membeda-bedakannya, dan memberikan pula kebebasan terhadap konsumen untuk menguji dan atau mencoba barang dan atau jasa tertentu yang tanpa menimbulkan kerusakan atau kerugian.

Mengenai keterlambatan pengiriman barang ini ada beberapa keadaan terhadap barang yang akan dikirim namun terjadi peristiwa kecelakaan sehingga mengakibatkan barang itu rusak, musnah, atau berkurang manfaatnya dan berakibat kerugian bagi konsumen, maka dari itu pada Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen Pasal 7 huruf (g) menyebutkan mengenai kewajiban pelaku usaha sebagai bentuk tanggung jawab untuk memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian. konsumen pun juga sudah mendapatkan haknya, sesuai dengan pasal 4 huruf (h) Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yang mengatur mengenai hak konsumen yaitu hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.

Pertanggungjawaban perusahaan atas kejadian tersebut perlu juga diperhatikan adanya perlindungan bagi para pihak baik itu pelaku usaha (produsen) maupun konsumen. Dari sisi pelaku usaha titik pertanggungjawaban atas peristiwa tersebut memang terbebani kepada mereka, namun ada satu hal yang mungkin bisa mereka lakukan yaitu mengadakan jaminan atau asuransi atas kerusakan atau hilangnya barang tersebut yang bertujuan untuk mem*protect* dari hal-hal yang akan terjadi diluar keinginan sehingga beban tanggung jawab mereka bisa ditangani dengan adanya asuransi ini. Asuransi timbul karena adanya perjanjian antara perusahaan asuransi dan perusahaan pengangkutan barang (ekspedisi) dengan membayarkan sejumlah premi yang dibuat secara tertulis dalam suatu akta (polis). Polis ini merupakan suatu tanda bukti tertulis suatu perjanjian asuransi. Pengertian asuransi atau yang sering juga disebut dengan pertanggungjawaban diatur dalam Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yaitu “ suatu perjanjian dimana penanggung mengikatkan diri pada tertanggung dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian karena suatu kerugian, kerusakan, maupun keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan diderita tertanggung oleh suatu peristiwa yang tak tentu”. Asuransi dalam pengangkutan melalui darat merupakan sarana memberikan perlindungan atau jaminan untuk mengatasi ketidakpastian (*uncertainly*) yang menanggung resiko yang dapat mengancam pihak pengangkut barang. Resiko merupakan suatu keadaan yang mengandung kemungkinan terjadinya penyimpangan yang lebih buruk dari hasil yang diharapkan” (Junaedy,2013,40)

Peran asuransi bagi perusahaan pengangkutan barang (ekspedisi) yaitu:

1. Mengadakan jaminan bagi barang angkutan (pengalihan resiko), yaitu mengambil alih sebagian atau seluruh beban resiko dari setiap pengiriman barang.
2. Pembayaran ganti kerugian, jika suatu ketika sungguh-sungguh terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian (resiko berubah menjadi kerugian), maka kepada perusahaan pengangkutan barang yang bersangkutan akan dibayarkan ganti kerugian.

Peran asuransi juga dapat dilihat dari segi ekonomi, yaitu sebagai lembaga yang mengumpulkan dana. Dalam praktiknya tidak senantiasa bahaya yang mengancam itu sungguh-sungguh terjadi, apabila selama pengangkutan barang tidak

terjadi resiko atau kerugian, maka premi yang telah dibayarkan oleh perusahaan pengangkutan barang akan dikembalikan oleh perusahaan asuransi.

Asuransi ini hanya mempunyai kewajiban untuk mengganti kerugian kepada perusahaan pengangkutan, artinya perusahaan asuransi tidak mempunyai hubungan dengan pengguna jasa pengangkutan barang. Besarnya ganti kerugian tidak boleh melebihi jumlah yang telah diasuransikan. Bentuk ganti rugi yang dapat diberikan oleh perusahaan asuransi kepada perusahaan pengangkutan barang yaitu; harga barang termasuk semua biaya yang berhubungan dengan barang tersebut, laba yang diharapkan oleh perusahaan pengangkutan, segala macam utang pengeluaran yang masuk akal untuk melindungi barang yang diasuransikan (Gusti Ayu,3).

Berkaitan dengan tanggung jawab jasa pengiriman barang selaku pengangkut barang yang diangkutnya mulai dari pengirim datang ke pengangkut sampai dengan barang yang akan diangkut sampai ditempat si penerima barang. Apabila terjadi keterlambatan pengiriman barang atau paket, maka perusahaan akan melakukan peninjauan apa yang mengakibatkan terlambatnya pengiriman ini apakah disebabkan oleh keadaan memaksa (*force majeure*) atau memang kesalahan *human error*. apabila memang terbukti karena kesalahan si pengemudi atau jasa pengiriman barang, maka haruslah memberikan biaya ganti rugi yang biasanya ada kebijakan dari tiap masing-masing perusahaan dengan didahului pengajuan atau klaim dari pihak konsumen yang mengalami kerugian sesuai dengan prosedur yang ada. Namun dalam penelitian ini yang terjadi adalah peristiwa kecelakaan yang pada umumnya diluar dugaan atau diluar kendali yang tidak diinginkan oleh siapapun, maka perusahaan ekspedisi ini masih terikat dengan tanggung jawab atas segala kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengiriman barang ini. Sehingga jika pihak jasa pengiriman barang ini dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah maka ia dapat dibebaskan dari kewajiban untuk membayar ganti kerugian yang dibebankan kepadanya, yang dimaksud tidak bersalah adalah karena hal-hal yang terjadi diluar kemampuannya. Dalam pasal 1239 Kitab Undang-undang Hukum Perdata mengatur bahwa tiap-tiap perikatan untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu, apabila si berutang tidak memenuhi kewajibannya, mendapatkan penyelesaiannya dalam kewajiban penggantian biaya, rugi dan bunga. Pengangkut dibebaskan dari kewajiban tersebut apabila kerugian yang timbul terjadi bukan karena wanprestasi (kesalahan)

pengangkut melainkan terjadi karena keadaan memaksa *overmacht* atau *force majeure* (Tira,2013,46).

Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen juga mengatur mengenai tanggung jawab pelaku usaha, pelaku usaha yang dimaksud adalah perusahaan ekspedisi atau jasa pengiriman barang, pada Pasal 19 Ayat (1) bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti kerugian atas kerusakan, pencemaran dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Pasal 19 Ayat (2) UUPK menyatakan bahwa ganti rugi dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Jika dalam hal keterlambatan pengiriman ini terbukti disebabkan kelalaian maka pihak jasa pengiriman barang memberikan ganti rugi berupa 10 kali ongkos kirim atau maksimal Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah) yang juga memperhatikan kondisi barang tersebut apakah barang itu musnah/hilang ataupun rusak, hal ini pula sesuai dengan Pasal 10 Ayat (2) huruf (i) Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2013 tentang Pelaksanaan Undang-undang Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos yang menyatakan bahwa “jaminan pemberian ganti rugi atas keterlambatan, kehilangan, ketidaksesuaian layanan dan kerusakan yang terbukti sebagai akibat kelalaian dan kesalahan Penyelenggara Pos paling tinggi 10 (sepuluh kali biaya pengiriman, kecuali kiriman yang di asuransikan.”

## **Kesimpulan**

1. Peristiwa kecelakaan dapat dijadikan alasan oleh pelaku usaha sebagai keadaan memaksa melalui unsur-unsur yang telah terpenuhi dalam pembahasan diatas yang pada pokoknya peristiwa itu terjadi karena kejadian tidak terduga, debitur tidak memiliki itikad buruk dalam pemenuhan prestasi, kejadian yang menunjukkan ketidakmampuan untuk melaksanakan kewajiban kontrak atau hanya dalam waktu tertentu, namun semua unsur-unsur maupun teori-teori yang ada menegaskan bahwa atas peristiwa kecelakaan tersebut haruslah dan dapat dipastikan bahwa tidak adanya itikad buruk maupun kelalaian pada pihak debitur, sehingga sah bahwa kecelakaan lalu lintas yang

dialami oleh perusahaan jasa pengiriman barang itu dapat dijadikan alasan sebagai keadaan memaksa (*force majeure*).

2. Tanggung jawab jasa pengiriman barang selaku pengangkut barang yang diangkutnya mulai dari pengirim datang ke pengangkut sampai dengan barang yang akan diangkut sampai ditempat si penerima barang. Apabila terjadi keterlambatan pengiriman barang atau paket, maka perusahaan akan melakukan peninjauan apa yang mengakibatkan terlambatnya pengiriman ini apakah disebabkan oleh keadaan memaksa (*force majeure*) atau memang kesalahan *human error*. apabila terbukti karena kesalahan si pengemudi atau jasa pengiriman barang, maka haruslah memberikan biaya ganti rugi yang biasanya ada pada kebijakan dari perusahaan dengan didahului pengajuan atau klaim dari pihak konsumen yang mengalami kerugian sesuai dengan prosedur yang ada. Peristiwa kecelakaan pada umumnya diluar dugaan atau diluar kendali yang tidak diinginkan oleh siapapun, namun perusahaan ekspedisi ini masih terikat dengan tanggung jawab atas segala kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengiriman barang ini. Sehingga jika pihak jasa pengiriman barang ini dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah maka ia dapat dibebaskan dari kewajiban untuk membayar ganti kerugian yang dibebankan kepadanya, yang dimaksud tidak bersalah adalah karena hal-hal yang terjadi diluar kemampuannya, dan yang terpenting kejadian itu tidak didasari oleh itikad buruk

### Daftar Pustaka

Abdulkadir, M. (1992), *Hukum Perikatan*, Bandung: Citra Aditya Bakti

Ahmadi, M. (2021), *Hukum Perikatan (Penjelasan Makna Pasal 1233 sampai 1456)*, Jakarta: Raja Grafindo.

Satrio, J. (1999), *Hukum Perikatan (Perikatan Pada Umumnya)*. Bandung: Alumni.

Shofie, Y. (2008), *Kapita Selekta Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti..

Yuda, A. (2010), *Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial*, Jakarta: Prenada Media..

Ayu, A. (2018). *Perlindungan Konsumen Jasa Pengiriman Barang dalam Hal Terjadi Keterlambatan Barang*, Semarang: *Jurnal Law Reform*.

Eldanari, (2010), *Kecelakaan Lalu Lintas*, Yogyakarta: *Jurnal Universitas Atma Jaya*.

Gusti, A. *Peran Asuransi Kepada Perusahaan Pengangkutan Barang Melalui Darat yang Mengalami Kerusakan atau Kehilangan Barang*, Bali: *Bagian Hukum Fakultas Hukum Universitas Udayana*.

Junaedy, G. (2013), *Hukum Asuransi Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika.

Tira, H. (2013), *Tanggung Jawab Atas Keterlambatan, Kerusakan, atau Kehilangan Pengiriman Barang di PT. Pandu Logistic*, Semarang: *Jurnal FH Universitas Stikubank*.