

**PELAKSANAAN PERJANJIAN PENGIRIMAN BARANG
ANTARA PT. JNE DENGAN *CONSIGNER*
(Studi di PT. JNE Cabang-Medan)**

SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum
Program Studi Ilmu Hukum**

Oleh:

**YOGI PUTERA DWI ADINATA
NPM : 1306200432**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2017**

ABSTRAK

PELAKSANAAN PERJANJIAN PENGIRIMAN BARANG ANTARA PT. JNE DENGAN *CONSIGNER* (Studi di PT. JNE Cabang-Medan)

YOGI PUTERA DWI ADINATA
NPM : 1306200432

Praktiknya, dalam perjanjian pengiriman barang tidak jarang timbul perselisihan antara masyarakat sebagai (konsumen) dengan pihak perusahaan sebagai pihak (produsen) jasa pengiriman barang. Masalah tersebut timbul dikarenakan ketidaksesuaian atau tidak terlaksananya perjanjian yang telah disepakati antara pengirim dengan perusahaan jasa pengiriman barang, sehingga menimbulkan kerugian bagi pengirim. Adapun bentuk pelayanan yang merugikan itu antara lain barang yang terlambat datang ke tempat tujuan, rusak, atau hilang. Tujuan penelitian untuk mengkaji terjadinya perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner*, mengkaji pelaksanaan perjanjian pengiriman pengangkutan barang antara PT. JNE dengan *consigner* dan mengkaji kendala dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner*.

Penelitian ini bersifat deskriptif analitis, yang mengarah kepada penelitian yuridis empiris. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah bersumber dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode wawancara dan kepustakaan. Analisis data yang digunakan dalam penelitian, yaitu analisis data kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian, Terjadinya perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner* dimulai dari adanya interaksi antara petugas (*sales counter officer*), yakni dengan memberikan pilihan bagi *consigner* apakah menggunakan jasa pengiriman kilat (*expres*) atau biasa. Setelah itu, maka kemudian dilakukan pencetakan dokumen pengiriman yang tertera No. Resi pengiriman yang kemudian ditandatangani oleh pengirim (*consigner*) sebagai wujud telah terjadinya kesepakatan untuk melakukan perjanjian pengiriman barang. Pelaksanaan perjanjian pengiriman pengangkutan barang antara PT. JNE dengan *consigner* di dasari atas kepercayaan yang kemudian dibuktikan dengan adanya dokumen pengiriman atau *e-consignment note* yang diberikan oleh PT. JNE kepada *consigner*. PT. JNE memiliki kewajiban untuk mengirimkan atau mengantarkan barang/paket milik *consigner* sampai pada tujuan dengan selamat. Pelaksanaan perjanjian antara PT. JNE dengan *consigner* mengacu pada Syarat Standar Pengiriman (SPP) yang telah ditentukan oleh PT. JNE. Kendala dalam pelaksanaan perjanjian antara PT. JNE dengan *consigner*, yaitu keterlambatan jadwal pengiriman barang, kerusakan barang/paket, dan kehilangan barang/paket serta keadaan memaksa (*force majeure*).

Kata kunci: Pelaksanaan, Perjanjian, Pengiriman Barang.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillahirrobbil'alamin dengan mengucapkan puji dan syukur kekhadirat Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala limpahan rahmat dan karunia-Nya dan tidak lupa juga shalawat dan salam senantiasa dicurahkan kepada junjungan Nabi kita Nabi Muhammad SAW, serta sahabatnya yang telah menuntun kita umat Islam ke jalan yang benar.

Berkat rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul: **“Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang Antara PT. JNE Dengan *Consigner* (Studi di PT. JNE Cabang-Medan)”**.

Selesainya skripsi ini, perkenankan lah diucapkan terima kasih yang tidak terhingga kepada Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agussani M.AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program Sarjana ini.

Terimakasih kepada Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Ibu Ida Hanifah S.H., M.H., terima kasih atas kesempatan yang diberikan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Fakultas Hukum

Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Faisal S.H., M.Hum., dan Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Zainuddin S.H., M.H.

Terima kasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Bapak M. Syukron Yamin Lubis, S.H., M.Kn., selaku Pembimbing I, dan Ibu Ike Sumawaty, S.H., M.H., selaku Pembimbing II, yang dengan sabar dan penuh perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan dan saran sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.

Disampaikan juga penghargaan kepada seluruh staf pengajar dan staf biro Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan ilmu dan motivasi serta semangat untuk dapat menyelesaikan perkuliahan dan skripsi ini dengan baik.

Tak terlupakan penghargaan dan terima kasih disampaikan kepada orang-orang tersayang yang telah memberikan kontribusinya atas bantuan dan dorongan yang diberikan sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Secara khusus dengan rasa hormat dan penghargaan yang setinggi-tingginya diberikan kepada Ayahanda Yan Admirsyah, SE dan Ibunda Anita yang selalu memberikan kasih sayang dan dukungan baik materil maupun moril. Tidak lupa diucapkan terima kasih kepada abanganda Rifki Putera Ramadhan, S.H., dan adikku Farid Adin Putera dan Wahyu Adisyah Putera dan juga kepada Intan Fadhilah menjadi motivator utama bagi penulis dalam menjalani perkuliahan dan menyelesaikan tugas skripsi ini.

Akhirulkalam terimakasih kepada rekan-rekan dan pihak yang membantu dalam menyelesaikan skripsi ini yang mungkin terlewat atau lupa untuk dituliskan

namanya dalam penghantar ini penulis memohon maaf. Jangan pernah merasa lelah berikan yang terbaik untuk keluarga, agama, bangsa dan negara Semoga Allah SWT memberikan balasan yang berlipat ganda kepada semuanya.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarokatuh

Medan, 13- September-2017
Penulis

YOGI PUTERA DWI ADINATA
NPM : 1306200432

DAFTAR ISI

	halaman
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Pendahuluan	1
1. Rumusan Masalah	5
2. Faedah Penelitian.....	5
B. Tujuan Penelitian	6
C. Metode Penelitian	6
1. Sifat Penelitian	6
2. Sumber Data	7
3. Alat Pengumpul Data	8
4. Analisis Data	8
D. Definisi Operasional	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	11
A. Tinjauan Tentang Perjanjian	11
1. Pengertian Perjanjian	11
2. Asas-asas Hukum Perjanjian	12
3. Syarat sahnya Perjanjian	16
B. Perjanjian Pengangkutan Barang (ekpedisi)	17

C. Hak dan Kewajiban Para Pihak Dalam Perjanjian Pengiriman Barang	20
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	26
A. Terjadinya Perjanjian Pengiriman Barang Antara PT. JNE dengan <i>Consigner</i>	26
B. Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Pengangkutan Barang Antara PT. JNE Dengan <i>Consigner</i>	34
C. Kendala dan Upaya Dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang Antara PT. JNE dengan <i>consigner</i>	57
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	70
A. Kesimpulan	70
B. Saran	71
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan masyarakat modern utamanya ditandai dengan adanya mobilitas yang tinggi dalam kehidupan masyarakat, baik itu mobilitas manusia (orang) maupun barang. Memenuhi tuntutan tersebut, maka sebagian masyarakat memanfaatkan kondisi itu untuk menjadi peluang bisnis atau usaha dengan membuka usaha yang bergerak di bidang jasa pengangkutan barang/pengiriman barang yang lebih dikenal dengan istilah ekspedisi. Zainal Asikin, menjelaskan bahwa:

Pengangkutan memegang peranan mutlak, sebab tanpa pengangkutan perusahaan akan mengalami kesulitan untuk dapat berjalan. Sebab nilai suatu barang tidak hanya tergantung pada barang itu sendiri, tetapi juga tergantung pada tempat dimana barang itu berada, sehingga dengan pengangkutan nilai suatu barang akan meningkat.¹

Jasa pengangkutan atau pengiriman barang saat ini telah menjadi suatu kebutuhan masyarakat modern, mengingat pemanfaatan jasa ini dirasakan lebih efektif dan efisien dalam mendistribusikan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Berdasarkan kenyataan tersebut, saat ini banyak perusahaan yang memberikan layanan jasa pengiriman barang, salah satunya adalah perusahaan jasa pengiriman barang yang saat ini mengalami kemajuan pesat adalah PT. Jalur Nugraha Ekskuri (JNE).

¹Zainal Asikin. 2014. *Hukum Dagang*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 153.

Berkenaan dengan pelaksanaan perjanjian pengiriman barang, maka perjanjian pengiriman barang dapat dimaknai dalam pengertian perjanjian secara umum, yaitu suatu hubungan hukum antara subjek hukum yang satu dengan subjek hukum yang lain dalam bidang harta kekayaan, dimana subjek hukum yang satu berhak atas prestasi dan begitu juga subjek hukum yang lain yang berkewajiban untuk melaksanakan prestasinya sesuai dengan yang telah disepakatinya.²

Perjanjian pengangkutan atau pengiriman barang merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan.³

Pelayanan jasa pengiriman dan penggunaan jasa pengiriman biasanya didasari atas sikap saling antara para pihak (pihak pengirim barang dan perusahaan jasa pengiriman barang). Namun demikian, dalam perjanjian pengiriman barang perlu pula diatur tentang hak dan kewajiban masing-masing pihak, sehingga pelaksanaan perjanjian ini memiliki keteraturan dan kepastian hukum bagi para pihak.

Faktor penting yang perlu diperhatikan oleh perusahaan pengiriman barang di dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat adalah kepercayaan (*trust*) pengguna jasa, tanpa adanya kepercayaan masyarakat, maka sulitnya rasanya bagi perusahaan tersebut akan berkembang.

²Salim H.S. 2004. *Hukum Kontrak : Teori & Teknik Penyusunan Kontrak*, Jakarta: Sinar Grafika, halaman 27.

³Zainal Asikin., *Op. Cit.*, halaman 153.

Pertimbangan paling mendasar bagi masyarakat untuk menggunakan jasa suatu perusahaan pengangkutan/pengiriman barang adalah didasari pada kepercayaan masyarakat bahwa barang yang mereka kirim melalui jasa perusahaan tersebut akan sampai dengan selamat di tempat tujuan. Hal ini sangat erat kaitannya dengan tanggung jawab perusahaan pengiriman barang dalam memberikan pelayanan jasa berupa pengiriman barang dari satu tempat ke tempat lain. Oleh karena itu, maka setiap perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengiriman barang senantiasa berusaha untuk memperoleh kepercayaan (*empaty*) dari masyarakat (konsumen).

Secara umum, akibat dari suatu perjanjian diatur dalam Pasal 1338 KUHPerdara yang menyatakan: Semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Persetujuan-persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh Undang-undang dinyatakan cukup untuk itu. Persetujuan-persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Meningkatnya arus globalisasi yang menuntut mobilasi yang tinggi, khususnya dalam lintas pendistribusian barang sebagai bagian dari kegiatan usaha atau bisnis, maka untuk mencapai efektivitas dan efisisensi, maka masyarakat saat ini lebih memilih menggunakan jasa pengiriman barang daripada mengantarkannya secara langsung ke tujuan. Berdasarkan kenyataan tersebut, saat ini terdapat banyak perusahaan jasa pengiriman barang baik milik Pemerintah maupun milik Swasta. Salah satu perusahaan jasa pengiriman barang milik Swasta yaitu PT. Tiki Jalur Nugraha Ekakurir yang selanjutnya disebut JNE.

PT. JNE merupakan perusahaan dalam bidang kurir ekspres dan logistik yang berkantor pusat di Jakarta, Indonesia. Nama resmi adalah Tiki Jalur Nugraha Ekakurir yang lebih dikenal dengan nama JNE yang merupakan salah satu perusahaan jasa kurir di Indonesia.

Pengiriman barang oleh JNE dimulai pada saat konsumen/pengirim datang ke agen PT. JNE dengan membawa suatu/sejumlah barang yang telah disiapkan untuk dikirim. Kemudian PT. JNE mengecek kelengkapan barang tersebut, dari jumlah barang yang akan dikirim tersebut maka akan dikeluarkan suatu dokumen atau surat perjanjian pengiriman barang yang selanjutnya harus ditandatangani oleh konsumen/pengirim.

Penandatanganan merupakan wujud dari persetujuan dari konsumen atas syarat-syarat atau klausula perjanjian yang sebelumnya telah ditentukan oleh perusahaan jasa pengiriman barang, yang meliputi tata cara pengiriman, biaya pengiriman, resiko, dan tanggung jawab perusahaan mengganti kerugian si pengirim (*consigner*).

Praktiknya, dalam perjanjian pengiriman barang tidak jarang timbul perselisihan antara masyarakat sebagai (konsumen) dengan pihak perusahaan sebagai pihak (produsen) jasa pengiriman barang. Masalah tersebut timbul dikarenakan ketidaksesuaian atau tidak terlaksananya perjanjian yang telah disepakati antara pengirim dengan perusahaan jasa pengiriman barang sehingga menimbulkan kerugian bagi pengirim. Adapun bentuk pelayanan yang merugikan itu antara lain barang yang terlambat datang ke tempat tujuan, rusak, atau hilang.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, penulis tertarik untuk mengkaji tentang bagaimana hak dan kewajiban serta akibat hukum hilangnya barang dalam perjanjian pengiriman barang, dengan judul skripsi: “**Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang Antara PT. JNE Dengan *Consigner* (Studi di PT. JNE Cabang-Medan)**”.

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat ditentukan perumusan permasalahan dalam penelitian, yaitu:

- a. Bagaimana terjadinya perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner*?
- b. Bagaimana pelaksanaan perjanjian pengiriman pengangkutan barang antara PT. JNE dengan *consigner*?
- c. Bagaimana kendala dan upaya dalam mengatasi hambatan pelaksanaan perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner*?

2. Faedah Penelitian

Suatu penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi positif bagi perkembangan khazanah ilmu pengetahuan. Adapun manfaat atau faedah yang diharapkan dari penelitian ini, yaitu:

- a. Secara teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini dapat dijadikan literatur di bidang hukum perdata, khususnya mengenai hukum perjanjian yang menyangkut tentang hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian pengangkutan/pengiriman barang.

b. Secara praktis

Secara praktis, melalui penelitian ini dapat berfaedah dan berguna bagi berbagai pihak, khususnya bagi masyarakat yang menggunakan jasa pengangkutan/pengiriman barang.

B. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui terjadinya perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner*.
2. Untuk mengetahui pelaksanaan perjanjian pengiriman pengangkutan barang antara PT. JNE dengan *consigner*.
3. Untuk mengetahui kendala dan upaya dalam mengatasi hambatan dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner*.

C. Metode Penelitian

1. Sifat Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat deskriptif analitis. Penelitian deskriptif bertujuan menggambarkan secara tepat sifat-sifat suatu individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu, atau untuk menentukan penyebaran suatu gejala, atau untuk menentukan ada tidaknya hubungan antara suatu gejala dengan gejala lain dalam masyarakat.⁴ Berdasarkan sifat penelitian dalam penelitian ini, maka penelitian ini mencoba menggambarkan mengenai hak

⁴Amiruddin & Zainal Asikin, 2014. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers. halaman 25-26.

dan kewajiban para pihak dalam perjanjian pengangkutan/pengiriman barang dan akibat hukum atas hilangnya barang dalam perjanjian pengiriman barang.

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis empiris dan yuridis normatif. Penelitian yuridis empiris adalah sebuah penelitian yang mengacu realita yang terjadi di tengah masyarakat (gejala-gejala sosial), yang kemudian dihubungkan dengan teori-teori hukum, yakni hukum perjanjian dan asas-asas hukum perjanjian yang diatur dalam Hukum Perdata.

2. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan sekunder. Data primer adalah data yang bersumber dari hasil penelitian lapangan, sedangkan data sekunder ialah berupa data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan. Untuk lebih jelasnya, sumber data penelitian ini diuraikan sebagai berikut:

- a. Data primer, yakni bersumber dari hasil penelitian lapangan yakni dengan wawancara dengan pihak yang mewakili dari PT. JNE Cabang-Medan.
- b. Data sekunder yakni data yang bersumber dari bahan-bahan hukum yang terdiri atas:
 - 1) Bahan hukum primer berupa: KUH Perdata dan KUH Dagang, Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - 2) Bahan hukum sekunder, yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti hasil-hasil penelitian, buku dan lain-lain.
 - 3) Bahan hukum tertier, yakni bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, contoh: kamus, ensiklopedia.⁵

⁵Bambang Sunggono. 2015. *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, halaman 113-114

3. Alat Pengumpul Data

Memperoleh data primer dalam penelitian ini, maka dilaksanakan studi lapangan (*field research*). Sedangkan untuk memperoleh data sekunder, dilaksanakan dengan cara melaukan studi kepustakaan (*library research*). Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini secara terperinci dilaksanakan dengan cara berikut:

- a. Penelitian lapangan dengan mengadakan wawancara dengan pihak berkompeten dalam memberikan keterangan terkait dengan permasalahan yang diteliti, yaitu pihak yang mewakili dari PT. JNE Cabang-Medan.
- b. Penelitian kepustakaan dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan kepustakaan, yang dilakukan dengan cara membaca literatur atau bahan bacaan berupa buku, majalah, jurnal dan juga kamus-kamus hukum yang berhubungan dengan permasalahan yang sedang diteliti. Penelitian hukum normatif, bahan pustaka merupakan data dasar yang dalam ilmu penelitian digolongkan sebagai data sekunder.

4. Analisis Data

Penarikan kesimpulan, baik dalam penelitian kualitatif maupun kuantitatif, peneliti terlebih dahulu harus melaksanakan analisis data. Berbeda dengan penelitian kuantitatif, proses analisis data dalam penelitian kualitatif dapat dilaksanakan sejak peneliti berada di lapangan. Namun, demikian analisis data yang intensif dan ekstensif dilakukan setelah semua data penelitian terkumpul.⁶

⁶Sudarman Danim. 2013. *Menjadi Peneliti Kualitatif*. Bandung: Pustaka Setia, halaman 209.

Setelah data selesai dikumpulkan dengan lengkap, maka tahap berikutnya yang diperlukan adalah tahap analisis data. Hal ini adalah tahap yang penting dan menentukan karena dalam tahap inilah data dikerjakan dan dimanfaatkan sedemikian rupa sampai berhasil mengumpulkan kebenaran yang dapat dipakai untuk menjawab persoalan-persoalan yang diajukan dalam penelitian. Dalam penelitian digunakan teknik analisis kualitatif.

D. Definisi Operasional

Definisi operasional dalam penelitian ini dapat dijelaskan sebagai berikut di bawah ini:

1. Perjanjian adalah suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melaksanakan suatu hal dalam lapangan harta kekayaan.⁷
2. Pengiriman barang atau perjanjian ekspedisi adalah perjanjian timbal balik antara ekspediteur dengan pengirim. Abdulkadir Muhammad, menjelaskan perjanjian pengangkutan adalah persetujuan di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan selamat.⁸
3. PT. JNE merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang pengiriman dan logistik yang berkantor pusat di Jakarta.⁹

⁷Abdulkadir Muhammad. 2010. *Hukum Perdata Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, halaman 21.

⁸Abdulkadir Muhammad. 2002. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti, halaman 41.

⁹Wikipedia Ensiklopedia Bebas, <https://id.wikipedia.org/wiki/JNE>, diakses tanggal 11 Oktober 2017. Pukul. 13. 40 WIB.

4. *Consigner* adalah bahasa Inggris yang bermakna pengirim, khusus pada pengangkutan perairan, pengangkut disebut *shipper*.¹⁰

¹⁰*Ibid.*, halaman 66.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Tentang Perjanjian

1. Pengertian Perjanjian

Pasal 1313 KUHPerdata, menyebutkan: “Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih”. Perjanjian adalah sumber perikatan di samping sumber lain, yaitu Undang-Undang. Hal ini dapat dilihat dari Pasal 1233 KUH Perdata yang menyatakan bahwa: “Tiap-tiap perikatan dilahirkan baik karena persetujuan, baik karena Undang-Undang”.

Perjanjian merupakan sendi yang penting dari Hukum Perdata, karena Hukum Perdata banyak mengandung peraturan-peraturan hukum yang berdasarkan atas janji seseorang. Sebutan lain dari perjanjian adalah perikatan, yang merupakan terjemahan dari istilah aslinya dalam bahasa Belanda *Verbentenis*.

Perikatan artinya hal yang mengikat antara orang yang satu dan orang lain, hal yang mengikat itu adalah peristiwa hukum (*rechtsfeiten*).¹¹ Menurut Subekti, “perikatan adalah suatu hubungan hukum antara dua pihak, berdasar mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu dari pihak yang lain, berkewajiban memenuhi itu”.¹² Menurut Abdulkadir Muhammad, hal yang mengikat dalam suatu perikatan ((*rechtsfeiten*)) dapat berupa:

¹¹ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, halaman 229.

¹² R. Subekti. 2001. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Intermesa, halaman 50.

- a. Perbuatan, misalnya jual beli.
- b. Kejadian, misalnya kelahiran, kematian.
- c. Keadaan, misalnya perkarangan berdampingan, rumah susun, kemiringan tanah perkarangan.¹³

Berdasarkan uraian di atas, dapat diketahui bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Perbuatan dalam perjanjian merupakan peristiwa hukum yang menciptakan hubungan hukum antara pihak yang satu dan pihak lain.¹⁴

2. Asas-asas Hukum Perjanjian

Ketentuan hukum kontrak, dikenal lima asas penting, yaitu asas kebebasan berkontrak, asas konsensualisme, asas kepastian hukum, asas itikad baik dan asas kepribadian.¹⁵ Berikut ini adalah penjelasan mengenai asas-asas dimaksud:

- a. Asas Kebebasan Berkontrak (*freedom of contract*)

Kebebasan berkontrak (*freedom of making contract*) adalah salah satu asas yang sangat penting di dalam hukum perjanjian, kebebasan ini adalah perwujudan dari kehendak bebas, pancaran hak asasi manusia.¹⁶ Asas kebebasan berkontrak dapat dianalisis dari ketentuan Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara, yang berbunyi: “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”. Lahirnya asas kebebasan berkontrak didasari pada pemahaman bahwa individualisme

¹³ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, halaman 229.

¹⁴ *Ibid.*, halaman 229.

¹⁵ Salim HS. *Op. Cit.*, halaman 9.

¹⁶ Titik Triwulan Tutik. 2014. *Hukum Perdata Dalam Sistem Hukum Nasional*. Jakarta: Media Group, halaman 229.

yang secara embrional lahir dalam zaman Yunani, yang diteruskan oleh kaum *epicuristen* dan berkembang pesat dalam zaman renaissance melalui antara lain ajaran-ajaran Hugo de Greoht, Thomas Hobbes, John Locke dan J.J. Rosseau.¹⁷

Menurut H. S salim dalam Titik Triwulan Tutik menyatakan bahwa asas kebebasan berkontrak adalah suatu asas yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk: a). membuat atau tidak membuat perjanjian; b). mengadakan perjanjian dengan siapapun; c) menentukan isi perjanjian, pelaksanaan, dan persyaratannya; dan 4) menentukan bentuknya perjanjian, yaitu tertulis atau lisan.¹⁸

b. Asas Konsensualisme (*concensualism*)

Asas konsensualisme, artinya bahwa suatu perikatan terjadi (ada) sejak saat tercapainya kata sepakat antara para pihak. Dengan kata lain bahwa perikatan itu sudah sah dan mempunyai akibat hukum sejak saat tercapainya kata sepakat antara para pihak mengenai pokok perikatan.¹⁹

Asas konsensualisme dapat disimpulkan dalam Pasal 1320 ayat (1) KUHPdata. Pasal ini menentukan bahwa syarat sahnya perjanjian adalah adanya kata kesepakatan antara kedua belah pihak. Asas ini merupakan asas yang menyatakan bahwa perjanjian pada umumnya tidak diadakan secara formal, melainkan cukup dengan adanya kesepakatan kedua belah pihak. Kesepakatan adalah persesuaian antara kehendak dan pernyataan yang dibuat oleh kedua belah pihak.

¹⁷Salim H.S. 2004. *Op. Cit.*, halaman 9.

¹⁸Titik Triwulan Tutik. *Op. Cit.*, halaman 229.

¹⁹*Ibid.* halaman 227.

Kesepakatan antara para pihak dapat dibuat secara lisan maupun dituangkan dalam bentuk tulisan berupa akta, jika dikehendaki sebagai alat bukti. Perjanjian yang dibuat secara lisan didasarkan pada asas bahwa manusia itu dapat dipegang mulutnya, artinya dapat dipercaya dengan kata-kata yang diucapkannya.²⁰ Asas konsensualisme muncul diilhami dari hukum Romawi dan hukum Jerman. Didalam hukum Jerman tidak dikenal istilah asas konsensualisme, tetapi lebih dikenal dengan sebutan perjanjian riil dan perjanjian formal. Perjanjian riil adalah suatu perjanjian yang dibuat dan dilaksanakan secara nyata (dalam hukum adat disebut secara kontan).

Perjanjian formal adalah suatu perjanjian yang telah ditentukan bentuknya, yaitu tertulis (baik berupa akta otentik maupun akta bawah tangan). Dalam hukum Romawi dikenal istilah (*contractus verbis literis dan contractus innominat*), yang artinya bahwa terjadinya perjanjian apabila memenuhi bentuk yang telah ditetapkan. Asas konsensualisme yang dikenal dalam KUHPerdara adalah berkaitan dengan bentuk perjanjian.

c. Asas Kepastian Hukum (*pacta sunt servanda*)

Asas kepastian hukum atau asas (*pacta sunt servanda*) merupakan asas yang berhubungan dengan akibat perjanjian. Asas kepastian hukum (*pacta sunt servanda*) merupakan asas bahwa hakim atau pihak ketiga harus menghormati substansi kontrak yang dibuat oleh para pihak, sebagaimana layaknya sebuah undang-undang.

²⁰*Ibid.* halaman 228.

Asas kepastian hukum (*pacta sunt servanda*) dapat disimpulkan dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara. Asas ini mulanya dikenal dalam hukum gereja, dalam hukum gereja disebutkan bahwa terjadinya suatu perjanjian bila ada kesepakatan antar pihak yang melakukannya dan dikuatkan dengan sumpah. Hal ini mengandung makna bahwa setiap perjanjian yang diadakan oleh kedua pihak merupakan perbuatan yang sakral dan dikaitkan dengan unsur keagamaan. Perkembangan selanjutnya, asas kepastian hukum (*pacta sunt servanda*) diberi arti sebagai (*pactum*), yang berarti sepakat yang tidak perlu dikuatkan dengan sumpah dan tindakan formalitas lainnya.

d. Asas Itikad Baik (*good faith*)

Asas itikad baik tercantum dalam Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdara yang berbunyi: “Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.” Asas ini merupakan asas bahwa para pihak, yaitu pihak kreditur dan debitur harus melaksanakan substansi kontrak berdasarkan kepercayaan atau keyakinan yang teguh maupun kemauan baik dari para pihak.

Asas itikad baik terbagi menjadi dua macam, yakni itikad baik nisbi dan itikad baik mutlak. Pada itikad yang pertama, seseorang memperhatikan sikap dan tingkah laku yang nyata dari subjek. Pada itikad yang kedua, penilaian terletak pada akal sehat dan keadilan serta dibuat ukuran yang obyektif untuk menilai keadaan (penilaian tidak memihak) menurut norma-norma yang obyektif. Berbagai putusan (*Hoge Raad*) yang erat kaitannya dengan penerapan asas itikad baik dapat diperhatikan dalam kasus-kasus posisi berikut ini. Kasus yang paling menonjol adalah kasus Sarong Arrest

dan Mark Arrest. Kedua arrest ini berkaitan dengan turunnya nilai uang (*devaluasi*) Jerman setelah Perang Dunia I.²¹

e. Asas Kepribadian (*personality*)

Asas kepribadian merupakan asas yang menentukan bahwa seseorang yang akan melakukan dan/atau membuat kontrak hanya untuk kepentingan perseorangan saja. Hal ini dapat dilihat dalam Pasal 1315 dan Pasal 1340 KUH Perdata. Pasal 1315 KUHPerdata menegaskan: “Pada umumnya seseorang tidak dapat mengadakan perikatan atau perjanjian selain untuk dirinya sendiri.” Inti ketentuan ini sudah jelas bahwa untuk mengadakan suatu perjanjian, orang tersebut harus untuk kepentingan dirinya sendiri. Pasal 1340 KUH Perdata berbunyi: “Perjanjian hanya berlaku antara pihak yang membuatnya.” Hal ini mengandung maksud bahwa perjanjian yang dibuat oleh para pihak hanya berlaku bagi mereka yang membuatnya.

3. Syarat Sahnya Perjanjian

Pasal 1313 KUHPerdata, menyebutkan: “Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih”. Kemudian di dalam Pasal 1320 KUHPerdata, disebutkan: “untuk sahnya suatu perjanjian, diperlukan 4 (empat) syarat, yaitu: sepakat mereka yang mengikatkan dirinya, kecakapan untuk membuat perikatan, hal tertentu dan suatu sebab yang halal. Dengan memenuhi persyaratan ini, masyarakat dapat membuat perjanjian apa saja. Mengenai syarat sahnya perjanjian, Arus Akbar Silondae dan Andi Fariana memberikan penjelasan sebagai berikut:

²¹Salim H.S. *Op. Cit.*, halaman 11.

Berdasarkan redaksi Pasal 1320 KUHPdata di atas, dapat diketahui bahwa suatu perjanjian dianggap sah bila terjadi kata sepakat mengenai hal-hal pokok dari perjanjian. Kesepakatan merupakan salah satu syarat subjektif dianggap tidak ada apabila perjanjian tersebut mengandung unsur paksaan, penipuan atau kekeliruan. Apabila perjanjian yang dibuat mengandung salah satu unsur tersebut serta apabila pihak-pihak yang membuat belum dewasa, perjanjian dapat dibatalkan. Dengan kata lain perjanjian dapat dibatalkan atau menjadi tidak berlaku sejak saat dibatalkan, yaitu : apabila salah satu pihak mengendakinya agar dibatalkan, namun apabila perjanjian tidak dibatalkan maka perjanjian tetap berlangsung dan dianggap sah.²²

Selain syarat subjektif, dalam suatu perjanjian harus pula memenuhi syarat objektif, sebab karena tidak adanya objek perjanjian yang jelas atau perjanjian tersebut tidak dibenarkan oleh hukum maka perjanjian tersebut batal demi hukum. Artinya sejak perjanjian tersebut dibuat sudah dianggap tidak pernah ada tanpa melalui proses pembatalan terlebih dahulu.²³

B. Perjanjian Pengangkutan Barang (Ekspedisi)

Perjanjian merupakan sumber terpenting yang melahirkan perikatan. Perikatan yang berasal dari perjanjian dikehendaki oleh dua orang atau dua pihak yang membuat perjanjian, sedangkan perikatan yang lahir dari undang-undang dibuat atas dasar kehendak yang berhubungan dengan perbuatan manusia yang terdiri dari dua pihak.²⁴

Keberadaan kegiatan pengangkutan tidak dapat dipisahkan dari kegiatan atau aktivitas kehidupan manusia sehari-hari. Mulai dari zaman kehidupan manusia yang modern senantiasa didukung oleh pengangkutan. Bahkan salah satu

²²Arus Akbar Silondae dan Andi Fariana. 2013. *Aspek Hukum Dalam Ekonomi & Bisnis*. Jakarta: Mitra Wacana Media, halaman 14.

²³*Ibid.*, halaman 15.

²⁴Sunarhoko. 2004. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Prenada Kencana Media Group, halaman 117.

barometer penentu kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan maupun teknologi yang dipergunakan masyarakat tersebut dalam kegiatan pengangkutan.

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Perjanjian pengangkutan barang dikenal pula dengan istilah ekspedisi. Dalam KUHDagang, perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengangkutan atau pengiriman barang disebut dengan istilah ekspediteur. Mengenai kedudukan ekspediteur diatur dalam bagian II title V Buku 1 Pasal 86 sampai Pasal 90 KUHD.

Pengertian ekspediteur terdapat dalam Pasal 86 ayat (1) KUHD, yaitu: Ekspediteur adalah seseorang yang pekerjaannya menyuruh orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat atau di perairan.

Ekspediteur mempunyai tugas yang berbeda dengan seorang pengangkut. Ekspediteur hanya bertugas mencari pengangkut yang baik bagi pihak pengirim yang akan mengirimkan barangnya, dan tidak mengadakan pengangkutan sendiri. Dalam hal ini ekspediteur berfungsi sebagai “perantara” dalam perjanjian pengangkutan.²⁵

²⁵Abdul Kadir Muhammad. 2007. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti, halaman 36.

Ekspediter mempunyai perjanjian tersendiri dengan pihak pengirim, yang disebut dengan perjanjian ekspedisi. Perjanjian ekspedisi merupakan perjanjian timbal balik antara ekspediter yang mengikatkan diri untuk mencari pengangkut bagi pihak pengirim dengan pihak pengirim yang mengikatkan diri untuk membayar kepada ekspediter. Biasanya ekspediter dalam menjalankan tugasnya untuk mencari pengangkut bertindak atas namanya sendiri, walaupun untuk kepentingan pihak pengirim.

Pasal 455 KUHD menyatakan: “Barang siapa membuat perjanjian carter kapal untuk orang lain, terikatlah dia untuk diri sendiri terhadap pihak lawannya, kecuali apabila pada waktu membuat perjanjian tersebut dia bertindak dalam batas-batas kuasanya dan menyebutkan nama pemberi kuasa yang bersangkutan”.

Kedudukan ekspediter di sini sama dengan komisioner, yang biasa bertindak atas nama diri sendiri (Pasal 76 KUHD). Apabila ia bertindak atas nama sendiri, maka yang berhak mengajukan gugatan adalah pihak ekspediter itu sendiri. Sebaliknya, jika ekspediter dalam menjalankan tugasnya menggunakan nama pihak pengirim, maka pihak pengirim dapat langsung mengajukan gugatan terhadap pihak pengangkut. Ekspediter memiliki tanggung jawab terhadap barang-barang yang telah diserahkan oleh pengirim kepadanya dalam kegiatan pengiriman barang, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 87 KUHD, yaitu:

1. Menyelenggarakan pengiriman secepat-cepatnya dan dengan rapi pada barang-barang yang telah diterimanya dari pengirim.
2. Mengindahkan segala upaya untuk menjamin keselamatan barang-barang tersebut.

Berdasarkan ketentuan Pasal 87 KUHD, tanggung jawab ekspediter hanya sampai saat barang-barang yang akan dikirim tersebut telah diterima oleh pengangkut. Namun, ekspediter juga memiliki tanggung jawab terhadap barang-barang yang telah dikirim. Lebih lanjut Pasal 88 KUHD menyatakan bahwa: “ia (ekspediter) juga harus menanggung kerusakan atau kehilangan barang-barang dagangan dan barang-barang sesudah pengirimannya dibebankan oleh kesalahan atau keteledorannya”. Dengan demikian, apabila barang-barang yang dikirim mengalami kerusakan, dan dapat dibuktikan terdapat kesalahan atau kelalaian pihak ekspediter ketika barang masih berada pada pihak ekspediter, maka pihak ekspediter dapat dituntut untuk mengganti kerugian yang terjadi.

Perjanjian pengangkutan barang termasuk dalam bentuk perjanjian *consensuil* (timbang balik) di mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dan pengirim barang (pemberi order) membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama. Di mana pengangkut mempunyai kewajiban untuk mengangkut barang ataupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat. Sementara itu, pihak pengirim (pemakai jasa angkutan) berkewajiban menyerahkan ongkos yang disepakati serta menyerahkan barang yang di kirim pada alamat tujuan.

C. Hak dan Kewajiban Para Pihak Dalam Perjanjian Pengiriman Barang

Perjanjian merupakan peristiwa hukum atau perbuatan hukum yang melibatkan paling tidak dua orang atau lebih yang disebut para pihak dalam perjanjian. Perjanjian yang telah disepakati oleh para pihak akan menimbulkan

hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak yang terlibat dalam perjanjian tersebut.

Perjanjian atau kontrak merupakan suatu lembaga hukum (*legal institution*) yang menjadi dasar dari hampir sebagian besar hubungan bisnis (*business relationship*), termasuk perdagangan. Setiap penjualan harta benda (*properties*), jasa antara para pelaku bisnis banyak dilakukan melalui perjanjian atau kontrak.²⁶

Perjanjian pengangkutan merupakan suatu persetujuan (*agreement*) yang melahirkan kewajiban secara timbal balik (*mutual obligations*). Dengan demikian dapat dipahami bahwa suatu persetujuan antara dua orang atau lebih yang saling mengikatkan diri untuk melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu, yang pelaksanaannya dapat dipaksakan melalui perangkan hukum (lembaga peradilan).²⁷

Perjanjian pengangkutan sebagai kontrak timbal balik (*bilateral contract*) adalah kontrak yang para pihak berjanji untuk melakukan sesuatu, yaitu si pengirim bertanggung jawab untuk mengirim barang yang dikirim oleh si pemilik barang sampai pada tujuan. Sedangkan, si pemilik barang bersedia untuk membayar ongkos pada si pengirim sebagai kompensasi atas jasa pengiriman barang yang akan atau telah dilaksanakan oleh si pengirim.

Pelaksanaan dari hak dan kewajiban dalam perjanjian, dalam hukum perjanjian disebut dengan prestasi. Adapun para pihak yang terlibat dalam perjanjian pengiriman barang (ekspedisi), yaitu:

²⁶Agus Sardjono. 2014. *Pengantar Hukum Dagang*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 5.

²⁷ *Ibid.*, halaman 7-8.

1. Pengirim

KUHD maupun KUHPerdara tidak mengatur definisi pengirim secara umum. Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan barang dan atas dasar itu berhak memperoleh pelayanan pengangkutan dari pengangkut.²⁸ Pengirim adalah orang yang mengirim atau orang yang menyampaikan. Pengirim dapat berstatus sebagai pemilik barang sendiri atau orang lain yang bertindak atas nama pemilik barang.

2. Ekspediter

Ekspediter adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan persekutuan badan hukum dalam bidang usaha ekspedisi muatan barang. Sebagai perwakilan dari pengirim atau penerima barang, ekspediter mengurus berbagai macam dokumen yang diperlukan guna memasukkan atau mengeluarkan barang. Ekspediter adalah seorang perantara yang bersedia untuk mencarikan pengangkut yang baik bagi seorang pengirim.²⁹

3. Pengangkut

Pengangkut adalah Badan Usaha Angkutan Udara, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang Tentang Penerbangan, dan/atau badan usaha selain Badan Usaha Angkutan Udara yang memuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga. Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang atau barang. Pengangkut adalah

²⁸Abdulkadir Muhammad. *Op. Cit.*, halaman 76.

²⁹Purwo Sutjipto. 1995. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III*, Jakarta: Djambatan, halaman 12.

pihak yang mengikatkan diri untuk mengangkut barang dan menerima bayaran dari pengirim.

4. Penerima Barang

Penerima barang adalah pihak yang dituju oleh pengirim barang, dapat berbentuk perusahaan maupun perorangan yang telah mengadakan perjanjian jual beli atau kepentingan lainnya. Dalam KUHD tidak terdapat definisi secara umum mengenai penerima barang. Dilihat dari perjanjian ekspedisi, penerima barang adalah pihak yang tidak mengikatkan diri pada pengangkut, tetapi dapat saja telah mengadakan perjanjian dengan pengirim barang. Penerima adalah pihak yang dapat diketahui dari dokumen perjanjian. Selain itu dari dokumen pengangkut juga dapat diketahui bahwa penerima adalah sebagai pihak ketiga yang berkepentingan, penerima juga adalah pihak yang memperoleh kuasa (hak) untuk menerima barang yang dikirimkan kepadanya.

Setiap perjanjian yang dibuat secara sah akan mengikat para pihak dan berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang membuatnya. Suatu perjanjian juga akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak yang membuatnya, demikian pula halnya dengan perjanjian pengiriman barang.

Perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak, yaitu pengangkut dan pengirim sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, di mana para pihak tidak sama tinggi. Dalam perjanjian pengangkutan kedudukan para pihak ada pada kedudukan yang sama tinggi atau koordinasi (*geeoordineerd*).³⁰

³⁰ Zainal Asikin. *Op. Cit.*, halaman 167.

Kewajiban dan hak timbal balik pihak-pihak timbul karena peristiwa hukum berupa perbuatan, kejadian, atau keadaan. Peristiwa hukum tersebut dapat berasal dari perjanjian atau undang-undang. Hubungan kewajiban dan hak timbal balik antara pengangkut dan penumpang atau pengirim terhadap karena perbuatan, kejadian atau keadaan dalam proses pengangkutan.³¹

Umumnya kewajiban dan hak pihak-pihak dalam praktik perjanjian pengangkutan jalan, perairan, dan udara telah dirumuskan dalam perjanjian yang telah disepakati. Karena perjanjian pengangkutan umumnya tidak tertulis, tetapi hanya didukung oleh dokumen pengangkutan, kewajiban dan hak pihak-pihak biasanya tertulis dalam dokumen tersebut. Apabila tidak dirumuskan, maka yang diikuti adalah undang-undang pengangkutan, yang dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Pengangkutan darat

Pengangkutan darat mengacu pada ketentuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Pengangkutan perkeretaapian

Pengangkutan perkeretaapian diatur dalam Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

3. Pengangkutan di Perairan

Pengangkutan diperairan mengacu pada ketentuan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

4. Pengangkutan Udara

³¹Abdulkadir Muhammad. *Hukum pengangkutan...*, *Op. Cit.*, halaman 145.

Pengangkutan melalui angkutan udara mengacu pada ketentuan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Perjanjian pengangkutan baik melalui pengangkutan darat, perkeretapian, perairan maupun udara, penumpang atau pengirim barang memiliki kewajiban untuk membayar biaya atau ongkos pengangkutan. Sedangkan kewajiban yang dimiliki oleh perusahaan angkutan yaitu mengantarkan penumpang atau mengirimkan barang dengan selamat sampai pada tujuan.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Terjadinya Perjanjian Pengiriman Barang Antara PT. JNE Dengan *Consigner*

Perjanjian ekspedisi adalah perjanjian timbal balik antara ekspediteur dengan *consigner* (pengirim/pemilik barang). Di mana ekspediteur mengikatkan diri untuk mencarikan pengangkut yang baik bagi pengirim, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar sejumlah provisi kepada ekspediteur.³²

Hal terpenting dalam pelaksanaan perjanjian adalah penentuan sejak kapan dimulainya perjanjian tersebut. Penentuan berlakunya suatu perjanjian adalah hal yang penting, mengingat sejak itu telah timbul hak dan kewajiban dari para pihak yang melakukan perjanjian.

Menurut sistem hukum Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak diisyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persesuaian kehendak. Berdasar pada pengertian tersebut, maka untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan atau pengiriman barang cukup dengan adanya kesepakatan di antara para pihak.³³

Secara umum, terjadinya suatu perjanjian setelah adanya kesepakatan antara para pihak, sejak adanya kesepakatan, maka sejak itu pulalah telah terjadi perjanjian. Sehubungan dengan terbentuknya atau dimulainya suatu perjanjian,

³²Purwo Sutjipto. *Op.Cit.*, halaman 13.

³³Zainal Asikit., *Op. Cit.*, halaman 168.

maka dapat dilihat pendapat yang dikemukakan oleh Herlien Budiono, sebagai berikut:

Perjanjian terbentuk karena adanya pernyataan kehendak dari para pihak dan tercapainya kata sepakat di antara para pihak tersebut. Pernyataan kehendak dapat dilakukan dengan kata-kata lisan ataupun tertulis, sikap atau tindakan, singkatnya tanda-tanda atau simbol-simbol. Tanda atau simbol tersebut biasanya berupa kata-kata yang merupakan alat untuk menyatakan kehendak yang ditujukan untuk terjadinya suatu akibat hukum.³⁴

Berdasarkan pendapat yang dikemukakan oleh Herlien Budiono tersebut, maka dapat dipahami bahwa perjanjian merupakan suatu perbuatan yang memiliki akibat hukum antara dua orang atau lebih dimana satu pihak memberikan hak, dan pihak lainnya berkewajiban untuk memberikan suatu prestasi. Dari perjanjian inilah maka timbul hubungan hukum yang menimbulkan hak dan kewajiban antara para pihak yang pada praktiknya sudah tentu dijamin oleh hukum atau undang-undang yang berlaku dan mengatur hal tersebut.

Mengenai terjadinya perjanjian, berdasarkan doktrin hukum perjanjian dikenal beberapa teori yang dapat dijadikan sebagai ukuran dalam menentukan saat terjadinya perjanjian. Dilihat dari prestasi kedua belah pihak dalam suatu kontrak, maka di berbagai belahan dunia terdapat berbagai teori kontrak, yang antara lain:

a. Teori hasrat (*will theory*)

Teori hasrat menekankan pada pentingnya “hasrat” (*will* atau *intend*) dari pihak yang memberikan janji. Ukuran dari eksistensi, kekuatan berlaku, dan substansi dari suatu kontrak diukur dari hasrat tersebut. Berdasarkan teori ini yang terpenting adalah manifestasi kehendak dari para pihak, bukan kehendak yang “aktual” dari para pihak. Suatu kontrak mula-mula

³⁴Budiono, Herlien. 2009. *Ajaran Umum Hukum Perjanjian dan Penerapannya di Bidang Kenotariatan*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, halaman 123.

dibentuk dahulu (berdasarkan kehendak), sedangkan pelaksanaan (atau tidak dilaksanakan) kontrak merupakan persoalan belakangan.

- b. Teori tawar menawar (*bargain theory*)
Teori sama nilai ini mengajarkan bahwa suatu kontrak hanya mengikat sejauh apa yang dinegosiasi (tawar menawar) dan kemudian disetujui oleh para pihak.
- c. Teori sama nilai (*equivalent theory*)
Teori ini mengajarkan bahwa suatu kontrak baru mengikat jika para pihak dalam kontrak tersebut memberikan prestasinya yang seimbang atau sama nilai (*equivalent*).
- d. Teori kepercayaan merugi
Teori ini mengajarkan bahwa kontrak sudah dianggap ada jika dengan kontrak yang bersangkutan sudah menimbulkan kepercayaan bagi pihak terhadap siapa janji itu diberikan sehingga pihak yang menerima janji tersebut karena kepercayaannya itu akan menimbulkan kerugian jika janji itu tidak dilaksanakan.³⁵

Sedikit berbeda dengan teori hukum kontrak yang dikemukakan oleh Munir

Fuady di atas, Mariam Darus Badruzaman mengemukakan beberapa teori hukum yang berkembang di Indonesia, yang antara lain:³⁶

1. Teori penawaran dan penerimaan
Teori dasar dari adanya kesepakatan kehendak adalah teori penawaran dan penerimaan. Maksudnya adalah bahwa pada prinsipnya suatu kesepakatan kehendak baru terjadi setelah adanya penawaran (*offer*) dari salah satu pihak dan diikuti dengan penerimaan (*acceptance*) oleh pihak lain.
2. Teori kehendak
Teori ini mengajarkan bahwa kesepakatan terjadi pada saat kehendak pihak penerima dinyatakan, misalnya dengan menuliskan surat atau menandatangani sebagai bentuk persetujuan.
3. Teori pengiriman
Menurut teori pengiriman bahwa suatu kesepakatan terjadi pada saat kehendak yang dinyatakan itu dikirim oleh pihak penerima tawaran.
4. Teori pengetahuan
Dimaksud dengan “pengetahuan”, dalam hal ini adalah pengetahuan dari pihak yang menawarkan. Menurut teori ini, suatu kata sepakat dianggap telah terbentuk pada saat orang yang menawarkan tersebut mengetahui bahwa penawarannya itu telah disetujui.

³⁵Munir Fuady. 2015. *Hukum Kontrak*. Bandung: Citra Aditya Bakti, halaman 5-6.

³⁶Mariam Darus Badruzaman. *Kompilasi Hukum Perikatan*. Bandung: Citra Aditya Bakti, halaman 74-78.

5. Teori kepercayaan

Teori ini mengajarkan bahwa kesepakatan itu terjadi pada saat kehendak dianggap layak (secara objektif) diterima oleh pihak yang menawarkan.

6. Teori kotak pos

Menurut teori ini, suatu penerimaan tawaran dari suatu kontrak, sehingga kontrak dianggap mulai terjadi, adalah pada saat jawaban yang berisikan penerimaan tersebut dimasukkan dalam kotak pos.

7. Teori ucapan

Menurut teori ini, bahwa suatu kesepakatan kehendak terjadi manakala pihak yang menerima penawaran telah menyiapkan surat jawaban yang menyatakan bahwa dia telah menerima tawaran tersebut.

8. Teori dugaan.

Berdasarkan teori dugaan, maka saat tercapainya kata sepakat sehingga saat itu dianggap juga sebagai saat terjadinya suatu kontrak adalah pada saat pihak yang menerima tawaran telah mengirim surat jawaban dan dia secara patut dapat menduga bahwa pihak lainnya (pihak yang menawarkan) telah mengenai isi surat itu.

Memperhatikan teori-teori tersebut di atas, dapat diketahui bahwa terjadinya perjanjian antara PT. JNE dengan *consigner* adalah saat adanya kesepakatan antara PT. JNE dengan *consigner*. Kesepakatan antara PT. JNE dengan *consigner*, biasanya meliputi hal-hal yang berkaitan dengan pengiriman barang, yaitu: mengenai besarnya biaya atau ongkos, jadwal tiba atau masa pengiriman dan lain sebagainya.³⁷

Berdasarkan pada teori di atas, maka teori yang sesuai dengan dalam menentukan saat terjadinya kesepakatan antara PT. JNE dengan *consigner* adalah teori penawaran dan penerimaan. Di mana kesepakatan kehendak dalam perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner* terjadi setelah adanya penawaran (*offer*) dari pihak PT. JNE kepada konsumen, yang kemudian disetujui atau dilakukan penerimaan (*acceptance*) oleh pihak *consigner* dengan

³⁷ Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

menandatangani surat *e-consignment note* sebagai bukti telah terjadinya persetujuan pengiriman barang yang akan dilakukan oleh PT. JNE.

Menurut R. Subekti unsur essential dari suatu perjanjian adalah kata “sepakat” atau konsensualisme. Konsensualisme berasal dari kata konsensu yang berarti kesepakatan. Dengan kesepakatan dimaksudkan bahwa diantara pihak-pihak yang bersangkutan tercapai suatu persesuaian kehendak, artinya apa yang dikehendaki oleh yang satu adalah pula yang dikehendaki oleh yang lain.³⁸

Berdasarkan uraian di atas, dapat diketahui bahwa hubungan hukum antara PT. JNE dengan *Consigner* mulai timbul pada saat paket diterima oleh petugas. Peristiwa tersebut muncullah perikatan/perjanjian di mana pihak PT. JNE mengikatkan diri untuk mengantarkan paket milik si pengirim, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar ongkos yang disebut dengan tarif yang diatur dalam Peraturan Pemerintah. Perjanjian antara PT. JNE dengan Pengirim adalah Perjanjian timbal balik dan bentuknya baku (dalam bentuk blanko). Penentuan tarif pengiriman paket, didasarkan pada jenis angkutan yang digunakan (udara, kilat, biasa) dan jarak serta berat barang yang dikirim.

Perjanjian antara pengirim dengan PT. JNE bersifat hukum rangkap, yaitu pelayanan berkala sebagaimana diatur dalam Pasal 1601 KUH Perdata dimana hubungan hukum antara Pengirim dengan PT. JNE tidak bersifat tetap tetapi berkala saja yaitu bila si pengirim membutuhkan jasa untuk mengirimkan barang maka dia akan datang ke kantor pos untuk mengadakan perjanjian dengan PT. JNE.

³⁸R. Subekti. 2002. *Aneka Perjanjian*. Bandung: Citra Aditya Bakti, halaman 3.

Perjanjian yang lainnya adalah perjanjian pemberian kuasa, di mana pengirim telah memberikan kuasa kepada PT. JNE untuk menyediakan angkutan yang baik agar barang yang dia kirim bisa sampai di tempat tujuan dengan selamat. Selain pemberian kuasa dalam kaitannya dengan angkutan, pengirim juga telah memberikan kuasa kepada PT. JNE untuk mengadakan perjanjian pertanggungans dengan asuransi. Dalam perjanjian ini, PT. JNE berkedudukan sebagai tertanggung I dan pengirim berkedudukan sebagai tertanggung II. Premi asuransi dibayar oleh pengirim yang besarnya ditentukan 0,24 % dari 10 (sepuluh) kali ongkos kirim dengan ketentuan minimal besarnya premi adalah Rp. 200,00 dan apabila terdapat pecahan akan dibulatkan ke atas menjadi ratusan. Dalam perjanjian ini, PT. JNE sebagai pengangkut mempunyai hak untuk mengetahui isi dari paket yang akan dikirim oleh pengirim. Semua paket yang akan dikirim harus dikemas dengan baik sesuai dengan ketentuan PT. JNE, dan untuk meyakinkan bahwa pengepakan sudah sesuai dengan ketentuan dan cukup baik, pegawai JNE dapat mengadakan pengepakan ulang atas biaya dari pengirim.

Pengirim sebagai pemberi kuasa berhak untuk mendapatkan angkutan yang baik sesuai dengan yang dipilihnya. Sebelum suatu kiriman JNE dibawa ke petugas JNE, atau dimasukkan untuk di JNEkan, maka ada beberapa syarat pengiriman yang harus dipenuhi. Syarat tersebut adalah :

a. Susunan Alamat

Alamat ditulis pada sebelah kanan, dinyatakan dengan terang dan benar. Alamat sedapat mungkin ditulis dalam bahasa negara tujuan kalau pengiriman ke luar negeri. Sedangkan untuk pengiriman dalam negeri, maka alamat menggunakan bahasa Indonesia yang baik.

b. Pembungkusan Kiriman.

Pembungkus kiriman harus dibungkus sehingga isinya dan kiriman-kiriman lainnya terhindar dari kerusakan. Pembungkusan harus cukup

kuat dan baik dengan memperhatikan isi serta alat angkut juga jarak yang akan ditempuh. Khusus untuk paket dokumen atau surat, maka harus dibungkus dengan rapi agar isinya tidak tercecer pada saat dilakukan pengiriman. Untuk paket pengiriman barang-barang yang tidak tahan benturan, maka dipergunakan pembungkus yang umumnya tahan terhadap tekanan berat, seperti kayu. Selain itu, dalam hal pengiriman bertujuan ke luar negeri, maka pembungkus harus bisa dibuka dengan mudah waktu pengunjukkannya, hal ini berkaitan dengan larangan tentang peraturan devisa.³⁹

Berdasarkan uraian di atas, diketahui terjadinya perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner* adalah saat terbentuknya kesepakatan antara PT. JNE dengan *consigner*, mengenai cara pengiriman, apakah *consigner* ingin menggunakan paket pengiriman kilat atau biasa. Mengenai biaya (ongkos) pengiriman yang disesuaikan dengan permintaan dari *consigner*, oleh karena fasilitas pengiriman kilat dengan biasa memiliki biaya yang berbeda. Dengan demikian, biaya pengiriman disesuaikan dengan fasilitas pengiriman barang yang akan digunakan untuk mengirim barang milik *consigner*.

Menurut perjanjian pengiriman barang, dengan dibayarnya biaya pengiriman oleh konsumen dan konsumen telah menerima bukti pengiriman yaitu *Air Waybill*, maka telah terjadi persetujuan kehendak antara konsumen dengan JNE. Konsumen setuju jika barang/dokumennya dikirim atau di transportasikan melalui JNE dan JNE setuju mengantarkan barang/dokumen milik konsumen sampai ketempat yang dituju.

Bapak Arianto sebagai kepala bagian marketing JNE Cab. Medan, menerangkan bahwa terpenuhinya syarat subjektif disini maksudnya adalah bahwa dalam perjanjian pengiriman barang adanya persetujuan kehendak antara

³⁹Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

konsumen dengan JNE mengenai pengiriman barang dan kecakapan antara kedua belah pihak.⁴⁰

Kecakapan yang dimaksud dalam hal ini adalah walaupun JNE tidak menentukan batas kedewasaan seorang konsumennya, tetapi konsumen yang belum dewasa dianggap cakap melakukan perjanjian pengiriman barang karena ia dapat diwakili oleh pihak yang bertanggung jawab. Dalam pengiriman barang, yang penting adanya nama dan alamat yang lengkap, jelas, benar dan terbaca agar barang atau dokumen yang akan dikirim bisa sampai ke tempat yang dituju dengan selamat dan tepat waktu. Sedangkan terpenuhinya syarat objektif adalah adanya prestasi yang terpenuhi dalam perjanjian pengiriman barang berupa objek perjanjian yaitu pengiriman barang dan pembayaran biaya pengiriman.

Barang atau dokumen yang akan dikirim melalui JNE tidak boleh berupa barang atau dokumen yang dilarang, sehingga tujuan dari perjanjian pengiriman barang menjadi halal karena tidak bertentangan dengan isi Pasal 1337 KUHPerdara yang menyatakan suatu sebab adalah terlarang apabila dilarang oleh undang-undang, atau apabila berlawanan dengan kesusilaan atau ketertiban umum.

Berdasarkan uraian di atas, diketahui bahwa terjadinya perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner* setelah adanya persetujuan kehendak. Dimaksudkan dengan persetujuan kehendak adalah kesepakatan antara pihak konsumen dengan JNE mengenai objek perjanjian dan syarat-syarat perjanjian. Pada saat konsumen menyerahkan barang/dokumen untuk dikirim atau

⁴⁰Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

di transportasikan melalui JNE, konsumen dianggap telah menerima dan menyetujui persyaratan dan ketentuan standar yang ditetapkan oleh JNE.

B. Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Pengangkutan Barang Antara PT. JNE Dengan *Consigner*

Pelaksanaan perjanjian adalah perbuatan merealisasikan atau memenuhi kewajiban dan memperoleh hak yang telah disepakati oleh pihak-pihak sehingga tercapai tujuan yang ingin dicapai sesuai dengan substansi atau isi dari perjanjian yang telah disepakati. Dengan demikian, di dalam pelaksanaan perjanjian maka para pihak yang terlibat di dalamnya harus melaksanakan isi perjanjian dengan penuh tanggung jawab dan itikad baik.

Sesuai dengan pendapat yang dikemukakan oleh Abdul Kadir Muhammad, agar dalam pelaksanaan perjanjian tercapai dengan sempurna, maka masing-masing pihak harus melaksanakannya dengan itikad baik sesuai dengan persetujuan yang telah dicapai. Lebih lanjut, Abdul Kadir Muhammad menjelaskan bahwa pada dasarnya pelaksanaan perjanjian selalu berupa pemenuhan kewajiban dan perolehan hak secara timbal balik antara para pihak⁴¹ Berdasarkan pendapat tersebut, dapat dipahami bahwa pelaksanaan perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan pengirim (*consigner*) adalah pelaksanaan hak dan kewajiban para pihak, yaitu PT. JNE dan Pengirim.

PT. JNE merupakan suatu perusahaan yang bergerak di bidang jasa. Sehingga dalam kegiatan usaha yang dilakukakan oleh PT. JNE adalah pelayanan jasa pengirim terhadap konsumen. Abdulk Kadir Muhammad menjelaskan bahwa

⁴¹Abdul Kadir Muhammad. *Op. Cit.*, halaman 307.

Pelayanan jasa adalah memberikan pelayanan dengan melakukan perbuatan tertentu, baik dengan menggunakan tenaga fisik saja maupun dengan keahlian atau alat tertentu, baik dengan upah maupun tanpa upah.⁴²

Menurut Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan bahwa pelaksanaan perjanjian antara PT. JNE dengan *consigner* dilaksanakan setelah adanya kesepakatan, yaitu mengenai biaya atau ongkos, serta jadwal tiba atau sampainya barang yang dikirim.⁴³

Pelaksanaan perjanjian, merupakan wujud dari pelaksanaan hak dan kewajiban dari masing-masing pihak yang terlibat dalam perjanjian. Wujud dari pelaksanaan hak dan kewajiban dalam hukum disebut dengan istilah prestasi. Dalam perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE-Cabang Medan dengan *consigner*, maka apa yang menjadi hak dan kewajiban masing-masing pihak telah jelas diatur dalam perjanjian.

Kewajiban dan hak timbal balik pihak-pihak timbul karena adanya peristiwa hukum berupa perbuatan, kejadian atau keadaan. Peristiwa hukum tersebut dapat berasal dari perjanjian atau undang-undang. Hubungan kewajiban dan hak timbal balik antara pengangkut dan penumpang atau pengirim terjadi karena perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses pengangkutan.

Berdasarkan keterangan yang disampaikan oleh Arianto selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, bahwa hak dari *consigner* dalam perjanjian pengiriman adalah memperoleh pelayanan jasa pengiriman sesuai dengan kesepakatan awal, yakni sampainya barang yang kiriman ke tujuan sesuai dengan jadwal yang telah

⁴²*Ibid.*, halaman 311.

⁴³ Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

ditentukan. Sebaliknya, hak yang dimiliki oleh PT. JNE adalah menerima pembayaran ongkos atau bea pengiriman barang dari *consigner*.⁴⁴

Pelaksanaan perjanjian pengiriman barang, hal terpenting yang harus dilaksanakan oleh perusahaan jasa pengiriman barang, yaitu mengantarkan barang kiriman sampai ke tujuan dengan selamat, aman dan tentunya sesuai dengan jadwal tiba yang telah disepakati antara PT. JNE dengan *consigner*. Jika ternyata barang dikirim tersebut tidak sampai pada tujuan, atau sampai pada tujuan tidak sesuai dengan jadwal yang telah disepakati, maka pihak perusahaan jasa pengiriman (PT. JNE) dalam hal ini dapat dikatakan telah melakukan wanprestasi, yaitu tidak mengirimkan barang sesuai dengan jadwal yang telah disepakati.

Pelaksanaan perjanjian pengiriman barang tentunya terdapat risiko atau kemungkinan-kemungkinan di mana pelaksanaan pengiriman tidak sesuai dengan kesepakatan, misalnya terjadinya keterlambatan, terjadinya kerusakan atas barang atau bahkan hilangnya atau musnahnya barang yang dikirim.

Mengantisipasi segala risiko yang kemungkinan terjadi dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang, maka PT. JNE Cabang-Medan melakukan beberapa langkah-langkah sebelum dilaksanakannya perjanjian pengiriman barang, antara lain :

1. Melakukan pengecekan terhadap barang yang dikirim, dan kemudian dicatatkan dalam *e-consignment*.
2. Melakukan pengepakan atau *packing* barang dengan kayu terhadap jenis barang yang tidak tahan benturan, dan pemacking-an barang merupakan suatu bentuk kewajiban yang harus dilaksanakan oleh pihak pengirim.
3. PT. JNE mengansuransikan barang atau dokumen.⁴⁵

⁴⁴ Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

Pelaksanaan perjanjian pengiriman barang yang dilaksanakan antara PT. JNE dengan *consigner*, ditetapkan beberapa persyaratan atau ketentuan yang harus dipenuhi oleh *consigner*. Berdasarkan keterangan yang disampaikan oleh Arianto selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, bahwa di dalam perjanjian pengiriman barang, maka PT. JNE menetapkan beberapa syarat dan ketentuan yang harus dipatuhi oleh pihak *consigner*. Syarat dan ketentuan tersebut termuat dalam *e-consignment note*.⁴⁶

Perjanjian pengiriman barang pada perusahaan kurir JNE adalah dengan cara mengisi *AirWaybill/Connot*, yaitu form pengisian pengiriman barang. *Air Waybill* merupakan dokumen penting yang nantinya akan menjadi bukti pengiriman apabila terjadi wanprestasi antara kedua belah pihak. *Air Waybill* harus diisi dengan nama dan alamat yang lengkap, jelas, benar dan terbaca agar barang atau dokumen yang akan dikirim bisa sampai ke tempat yang dituju. *Air Waybill* sendiri memiliki beberapa fungsi yang cukup penting, yaitu:

1. Berfungsi sebagai bukti pengiriman (untuk pengirim),
2. Berfungsi sebagai bukti pembayaran/ kwitansi,
3. Berfungsi sebagai arsip/file,
4. Berfungsi sebagai bukti serah terima (untuk penerima).⁴⁷

Pada saat konsumen menyerahkan barang/dokumen untuk dikirim atau di transportasikan melalui JNE, para pelanggan dianggap telah menerima dan

⁴⁵Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

⁴⁶Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

⁴⁷ Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

menyetujui persyaratan dan ketentuan standar yang ditetapkan oleh JNE, mengenai persyaratan pengangkutan atau pengiriman yang selanjutnya disebut SSP (syarat-syarat standar pengiriman), perjanjian seperti ini disebut dengan perjanjian baku. Secara sederhana, perjanjian baku memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

1. Perjanjian dibuat secara sepihak oleh perusahaan yang posisinya relatif lebih kuat dari konsumen.
2. Konsumen sama sekali tidak dilibatkan dalam menentukan isi perjanjian;
3. Dibuat dalam bentuk tertulis dan massal;
4. Konsumen terpaksa menerima isi perjanjian karena didorong oleh kebutuhan.⁴⁸

Prosedur yang ditetapkan oleh JNE dalam perjanjian pengiriman barang adalah:

1. Tata Cara Pengangkutan

Mengenai tata cara pengangkutan barang terkait dengan pengiriman barang yang dilakukan oleh JNE, maka dalam hal ini JNE menetapkan beberapa ketentuan yang harus ditaati, dan juga harus disepakati oleh *consigner*, apabila *consigner* ingin menggunakan jasa pengiriman JNE. Adapun ketentuan mengenai tata cara pengangkutan yang ditetapkan oleh JNE, antara lain :

- a. JNE bukan perusahaan angkutan umum dan hanya mengangkut barang-barang atau dokumen yang mengacu pada persyaratan dan ketentuan yang telah ditentukan dalam syarat-syarat standar pengiriman (SPP) yang telah ditetapkan perusahaan.

⁴⁸Mariam Darus Badruzaman. 2002. *Aneka Hukum Bisnis*. Bandung : Alumni, halaman 23.

- b. JNE berhak menolak untuk menerima atau mengirim barang-barang atau dokumen tertentu dari perseorangan dan atau perusahaan mengacu pada kebijakan/SOP JNE.
- c. JNE berhak untuk mengirim barang atau dokumen milik konsumen melalui jalur dan ketentuan dengan menggunakan perusahaan jasa angkutan agar supaya pengamanan dan penanganan yang standar, penggudangan dan pengangkutan yang diarahkan oleh JNE.
- d. Bahwa pengepakan barang atau dokumen yang akan dikirim menjadi tanggung jawab konsumen, termasuk penempatan dokumen atau barang kedalam wadah/container/box yang disediakan JNE.
- e. JNE tidak bertanggung jawab untuk berbagai/setiap kerusakan atau kehilangan pada barang atau dokumen sebagai akibat dari ketidaksempurnaan pengepakan atau pembungkusan oleh konsumen sendiri.
- f. Konsumen bertanggung jawab dalam menyatakan alamat yang jelas/lengkap agar supaya pengiriman dapat diangkut dengan baik.
- g. JNE tidak bertanggung jawab atas keterlambatan, kehilangan, kerusakandan biaya sebagai akibat keterlambatan dan kesalahan dalam mengisi ketentuan yang disebut diatas.

2. Pemeriksaan Barang Kiriman

Sebelum dilaksanakannya pengiriman barang, maka JNE berhak untuk melakukan pemeriksaan terhadap barang kiriman. Pemeriksaan barang/paket merupakan suatu keharusan dan merupakan bagian dari pelaksanaan

syarat standart pengiriman barang yang ditentukan dalam peraturan internal perusahaan.

JNE berhak untuk memeriksa dokumen atau barang yang akan dikirim konsumen untuk memastikan bahwa barang dan dokumen tersebut layak untuk dikirim, terlebih jika pengiriman barang/paket tersebut ditujukan ke luar negeri, maka harus disesuaikan dengan persyaratan operasional yang baku, proses bea dan cukai serta metode penanganan pengiriman JNE.

3. Larangan Kiriman

Sebagai perusahaan yang memiliki itikad baik, maka perusahaan JNE juga menetapkan beberapa bentuk barang yang dilarang untuk dikirim dengan menggunakan jasa pengiriman yang diselenggarakan oleh JNE. Adapun barang-barang yang tidak dibenarkan dikirim melalui jasa pengiriman JNE, antara lain: barang yang berbahaya yang dapat mudah terbakar dan meledak, obat-obatan terlarang, mas dan perak, uang, debu/cianida, platina, batu mulia atau logam, perangkong, materai, barang curian, *cheq*, saham atau *traveller cheq*, binatang, dan lainnya.

4. Jaminan Terhadap Pemilik Barang Kiriman

Perjanjian pengiriman barang melalui perusahaan JNE, maka *consigner* berkewajiban untuk memberikan jaminan bahwa yang bersangkutan adalah milik yang sah dengan menandatangani bahwa dokumen dan barang yang diserahkan untuk dikirim oleh JNE adalah milik sah dan *consigner* menyetujui kesepakatan yang telah ditetapkan dalam SPP. Jaminan sebagaimana dimaksud, tidak hanya atas nama diri konsumen

itu sendiri tapi juga selaku agen serta untuk dan atas nama semua pihak yang berkepentingan atas barang atau dokumen.

5. Biaya Kirim

Sebagai kompensasi, maka JNE berhak untuk memungut pembayaran sesuai tarif yang telah tersedia bagi konsumen dari waktu ke waktu untuk pengiriman dokumen atau barang milik konsumen yang telah disepakati antara JNE dan konsumen. Besarnya Tarif ditentukan oleh JNE termasuk *Air Port Tax Local*, tapi tidak termasuk pajak pertambahan nilai, pajak *import*, *retribusi export* yang dibutuhkan dalam pengurusan.

6. Ganti Rugi

Sebagai perusahaan jasa, JNE berkewajiban memberikan perlindungan hukum terhadap *consigner* dalam kedudukannya sebagai konsumen. Perlindungan terhadap konsumen terkait dengan pengiriman barang milik konsumen, JNE menentukan persyaratan tertentu terkait dengan bentuk tanggung jawab yang dimiliki oleh JNE dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang.

Tanggung jawab yang dimiliki oleh PT. JNE dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang berdasarkan klausula perjanjian pengiriman barang yang telah ditetapkan dalam syarat-syarat standar pengiriman (SSP), yaitu :

- a. Perusahaan JNE hanya bertanggung jawab pada kerusakan dan kehilangan yang dialami oleh konsumen sebagai akibat kerusakan atau kehilangan dalam pengiriman dokumen dan barang oleh JNE sepanjang

kehilangan tersebut terjadi ketika barang atau dokumen masih dalam kendali JNE.

- b. JNE tidak bertanggung jawab atas penyebab kerusakan yang timbul dalam pelaksanaan kejadian di antaranya kehilangan yang di katagorikan sebagai tidak terbatas pada perdagangan keuangan atau kehilangan tidak langsung termasuk kehilangan yang disebabkan oleh beberapa hal di bawah kendali JNE atau kehilangan sebagai akibat kerusakan alami atau *Force Majeure* (kehendak tuhan).
- c. Kewajiban JNE tertuang dalam persyaratan dan ketentuan yang tercantum pada klausul (8) paragraf 1, merupakan bentuk kompensasi untuk barang-barang dan dokumen yang nilainya tidak melebihi 100 US\$ atau setara per pengiriman untuk pengiriman Internasional dan 10 kali tarif pengiriman per pengiriman domestic Indonesia. Kewajiban JNE ditetapkan dengan mempertimbangkan nilai barang dan dokumen yang digantikan pada saat akan mulai pengiriman, dan tidak mempertimbangkan nilai komersialnya serta konsekwensi kehilangan seperti tertera pada Klausul (8) pada syarat-syarat standar pengiriman.

7. Prosedur klaim

Setiap klaim dari konsumen dengan permintaan terhadap kewajiban dan tanggung jawab JNE, harus sudah disampaikan oleh pengirim dalam tulisan dan telah diterima di kantor JNE selambat-lambatnya 14 hari setelah tanggal ketika barang atau dokumen tersebut seharusnya sudah diterima/tiba di tujuan. Sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan oleh Pihak JNE,

terdapat barang/dokumen yang tidak mengacu dengan ketentuan yang berlaku, sehingga Pihak JNE berhak menolak untuk tidak mengirimkan barang/dokumen tersebut.

Apabila konsumen diketahui melanggar ketentuan syarat dan prosedur yang telah ditetapkan oleh JNE, maka pihak JNE tidak akan memproses pengiriman barang yang akan dikirim. JNE akan memproses pengiriman barang/dokumen tersebut apabila konsumen telah sepakat terhadap SSP (syarat standar pengiriman) yang telah diajukan oleh JNE. Sebagaimana yang tercantum dalam SSP merupakan ketentuan pokok yang mengikat dan ketetapan yang tidak terpisahkan antara JNE dengan konsumen, apakah tertulis atau bentuk agreement/perjanjian lainnya.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Bagian Marketing PT. JNE Cabang-Medan, diperoleh informasi mengenai hak dan kewajiban perusahaan pengiriman (JNE), yaitu:⁴⁹

1. Hak Perusahaan/JNE adalah:
 - a. JNE berhak memperoleh keterangan yang lengkap mengenai keadaan dan sifat barang;
 - b. JNE berhak menolak permintaan pengiriman barang terlarang atau tidak sah, misalnya barang yang mudah meledak atau terbakar, obat-obatan terlarang, perhiasan, alkohol dan hewan;
 - c. JNE berhak menerima atau menagih biaya pengiriman dan biaya-biaya lain yang diperlukan dalam pengiriman barang.
2. Kewajiban Perusahaan/JNE adalah:
 - a. JNE berkewajiban mempersiapkan barang atau dokumen yang akan dikirim dengan baik dan rapi;
 - b. JNE berkewajiban mengantarkan barang atau dokumen sampai ke tempat yang dituju;

⁴⁹Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

- c. JNE berkewajiban melindungi, menjaga keselamatan barang atau dokumen yang akan dikirim agar tidak rusak dan hilang.

Lebih lanjut, mengenai hak dan kewajiban pengirim/konsumen (*consigner*) dalam perjanjian pengiriman barang, berdasarkan keterangan yang disampaikan oleh Arianto selaku kepala bagian marketing di PT. JNE, maka diperoleh informasi mengenai hak dan kewajiban pengirim/konsumen, yang antara lain:⁵⁰

1. Hak Pengirim/konsumen adalah:
 - a. Pengirim barang berhak meminta atau mendapatkan tanda bukti pengiriman yang digunakan untuk penerimaan atau penyerahan barang/dokumen dari perusahaan pengiriman/JNE;
 - b. Pengirim barang berhak menuntut agar barang/dokumen yang akan dikirim oleh perusahaan pengiriman/JNE sampai pada penerima tepat pada waktunya;
 - c. Pengirim barang berhak menuntut ganti rugi jika terjadi kehilangan atau kerusakan pada barang/dokumen yang disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian dari perusahaan pengiriman/JNE atau yang mewakilinya;
2. Kewajiban Pengirim/konsumen adalah:
 - a. Pengirim barang berkewajiban membungkus barang/dokumen yang akan dikirim dengan baik;
 - b. Pengirim barang berkewajiban memberikan keterangan mengenai keadaan dan sifat barang;
 - c. Pengirim barang berkewajiban membayar biaya angkutan dan biaya lain yang diperlukan dalam pengiriman barang.

Berdasarkan penjelasan yang diberikan oleh Arianto selaku Kepala Marketing pada perusahaan JNE, maka mengenai hak dan kewajiban para pihak dalam pengiriman barang, sudah jelas diterangkan dalam berbagai peraturan perundang-undangan maupun perjanjian pengiriman barang yang dibuat kedua belah pihak.

⁵⁰Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

Setiap kesepakatan yang terjadi diantara kedua belah pihak, segala hal yang menjadi hak dan kewajiban salah satu pihak akan diimbangi dengan hak dan kewajiban bagi pihak lainnya. Hak dari perusahaan akan menjadi kewajiban bagi konsumen, demikian pula sebaliknya. Dengan demikian, dapat dipahami bahwa hak dan kewajiban antara pihak adalah segala hal yang harus dipenuhi ataupun yang harus diterima oleh kedua belah pihak yang timbul akibat perjanjian yang telah dibuat secara sah.

Memahami proses terjadinya perjanjian pengangkutan berdasarkan kebiasaan, perlu dilakukan observasi (pengamatan) terhadap perilaku pihak-pihak. Berdasarkan hasil observasi tersebut, dapat dipahami proses terjadinya perjanjian pengiriman atau pengangkutan barang. Perjanjian pengiriman atau pengangkutan barang, menurut Abdul Kadir Muhammad dapat dibedakan dalam 2 (dua) bentuk, yaitu secara langsung antara pengangkut dengan pengirim dan secara tidak langsung melalui jasa pengantara, yaitu:

1. Ekspediter untuk pengangkutan barang
2. Agen perjalanan untuk pengangkutan penumpang.⁵¹

Berdasarkan pendapat yang dikemukakan oleh Abdul Kadir Muhammad di atas, diketahui bahwa perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner* merupakan perjanjian pengangkutan barang yang dilaksanakan secara tidak langsung, melainkan melalui perantara yaitu PT. JNE sebagai ekspediter.

Pelaksanaan perjanjian pengiriman bahwa antara PT. JNE dengan *consigner*, didalamnya terlibat beberapa pihak yang antara satu sama lainnya

⁵¹Abdul Kadir Muhammad, *Op. Cit.*, halaman 125.

memiliki hubungan hukum sehingga menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak.

Adapun pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner* antara lain:

1. Pemilik barang *consigner*
2. Pengirim barang, adalah perusahaan ekspediter dalam hal ini adalah PT. JNE.
3. Pengangkut barang, adalah perusahaan pengangkutan yang mengirimkan barang.
4. Perusahaan asuransi, yakni perusahaan yang menanggung risiko yang kemungkinan muncul dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang.
5. Penerima barang, yaitu orang yang menerima barang.

Memperhatikan pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengiriman barang tersebut di atas, maka dapat diketahui bahwa ekspediter (JNE) dalam hal ini pada dasarnya bukanlah perusahaan pengangkutan barang. Hal ini juga ditegaskan dalam Pasal 10 Syarat Standar Pengiriman (SPP) PT. JNE, yang menyatakan bahwa JNE bukanlah perusahaan angkutan udara yang tunduk pada ketentuan konvensi warsawa 1929. Berdasarkan ketentuan yang tercantum dalam SPP tersebut, maka perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner* pada dasarnya bukanlah perjanjian pengangkutan. Oleh karena itu, untuk melaksanakan pengangkutan barang milik *consigner*, PT. JNE menggunakan jasa pengangkutan, baik pengangkutan darat, laut maupun udara dengan cara mengadakan perjanjian pengangkutan.

Menurut R. Soekardono yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah:

Sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ketempat tujuan tersebut. Sedangkan pihak lainnya (pengirim penerima, pengirim atau penerima dan penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.⁵²

Abdulkadir Muhammad memberikan definisi sebagai berikut persetujuan dengan mana pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan arang dan atau penumpang dari suatu tempat tujuan dengan selamat. Dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.⁵³ Dengan demikian, dalam melakukan pengangkutan barang milik *consigner* PT. JNE kemudian melakukan perjanjian pengangkutan barang dengan perusahaan angkutan. Perjanjian antara PT. JNE dengan perusahaan angkutan adalah perjanjian timbal balik karena masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban. Perusahaan angkutan berkewajiban menyelenggarakan pengangkutan dari satu tempat ke tempat tujuan.

Adanya perjanjian antara PT. JNE dengan perusahaan angkutan, maka sama halnya dengan perjanjian PT. JNE dengan *consigner*, di mana perjanjian tersebut akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak, yaitu hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh PT. JNE dan juga hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh Perusahaan Pengangkutan. Dalam perjanjian pengangkutan antara PT. JNE, maka salah satu kewajiban yang harus dilaksanakan oleh PT. JNE

⁵²Soekardono. 2002. *Hukum Dagang*. Bandung : Alumni, halaman 43.

⁵³Abdul Kadir Muhammad, *Op. Cit.*, halaman 20-21.

adalah membayar ongkos angkutan. Perhitungan ongkos angkut untuk penerbangan didasarkan bukti AV7 (dalam negeri dan luar negeri), yaitu memuat perincian berat, jumlah, serta jenis kiriman barang. Sebaliknya, adapun yang menjadi Hak dari PT. JNE adalah memakai kendaraan untuk mengangkut barang-barang kiriman berdasarkan perjanjian.

Kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah sederajat. Kewajiban salah satu pihak akan menjadi hak bagi pihak yang lainnya. Perusahaan angkutan berhak atas ongkos angkutan yang harus dibayar oleh pemakai jasa angkutan sebagai imbalan atas pekerjaan yang telah dilakukannya. Pengirim berhak menerima barang yang dia kirim dengan selamat sebagai imbalan karena telah membayar ongkos angkutan. Pengangkut berkewajiban untuk mengangkut kiriman pos yang diserahkan kepadanya dari kantor pos asal sampai tempat tujuan (kantor pos tujuan) dengan lengkap dan tidak rusak atau terlambat. Untuk keperluan tersebut, setiap perusahaan angkutan menyampaikan jadwal perjalanannya pada PT. JNE.

Setelah diterimanya Barang Kiriman oleh perusahaan angkutan, maka pengangkut wajib mengangkut kiriman barang dari PT. JNE tersebut serta menjaganya dengan baik. Sehubungan dengan pelaksanaan perjanjian pengangkutan, maka terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan, yaitu:

1. Barang kiriman harus diperlakukan dengan hati-hati dan tidak diperlakukan dengan kasar.
2. Dihindarkan dari hal-hal yang dapat merusak isi dari paket kiriman barang.
3. Tidak dibenarkan atau dilarang menimbun dengan benda berat atau menindihnya.

4. Pemeliharaan paket barang kiriman dimaksudkan untuk menghindarkan kerugian sekecil mungkin atau setidaknya dapat mencegah kerusakan dalam batas wajar.⁵⁴

Pihak lain yang terlibat dalam perjanjian pengiriman barang adalah perusahaan asuransi. Keterlibatan perusahaan asuransi dalam perjanjian pengiriman barang antara lain berkaitan dengan pengalihan risiko atas kemungkinan-kemungkinan yang timbul dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang.

Salah satu cara untuk menghindari kerugian adalah dengan mengalihkan resiko yang dihadapi kepada pihak lain. Dengan demikian apabila suatu resiko benar-benar menjadi kenyataan maka kerugian yang ditimbulkan akan dipikul oleh pihak lain dalam bentuk ganti kerugian. Adapun pihak yang bersedia memikul resiko adalah lembaga asuransi. Dengan cara berasuransi maka orang yang menghadapi resiko atas harta kekayaannya bermaksud untuk mengalihkan resiko itu atau setidaknya-tidaknya membagi resiko itu pada pihak lain yang bersedia menerima peralihan atau pembagian resiko tersebut.

Berdasarkan ketentuan Pasal 1774 KUH Perdata, bahwa yang dimaksud dengan perjanjian asuransi dimasukkan sebagai perjanjian untung-untungan (*kans-over-eenkoms*t) atau perjanjian kemungkinan yaitu perjanjian yang didasarkan pada ada dan tidak adanya peristiwa tidak tentu. Dalam perjanjian untung-untungan pada Pasal 1774 KUH Perdata, kewajiban penanggung untuk mengganti kerugian tergantung pada ada tidaknya peristiwa tertentu. Kalau peristiwa tidak tentu itu benar-benar terjadi yang mengakibatkan kerugian tertanggung, maka

⁵⁴Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

penanggung berkewajiban mengganti kerugian yang diderita oleh tertanggung, tetapi jika peristiwa tidak tentu itu tidak terjadi, maka penanggung tidak perlu mengganti apa-apa.

Lebih lanjut, dalam Pasal 246 KUHD, yang dimaksud asuransi atau pertanggungan adalah “suatu perjanjian, dengan mana penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya akibat dari suatu *evenemen*.”

Secara yuridis normatif, pengertian asuransi dapat dilihat dalam rumusan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian, yang memberikan batasan definitif mengenai pengertian dari asuransi, sebagai perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk :

1. Memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti.
2. Memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.

Berdasarkan pengertian asuransi yang dirumuskan dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian tersebut di atas, dapat diketahui bahwa dalam perjanjian asuransi melibatkan dua pihak, yang satu sanggup menanggung atau menjamin bahwa pihak lain akan mendapat penggantian dari satu kerugian yang mungkin akan diderita sebagai akibat dari suatu peristiwa yang semula belum tentu akan terjadinya atau semula belum dapat ditentukan kapan saat terjadinya.

Perjanjian antara PT. JNE dengan Asuransi, maka PT. JNE dalam hal ini berkedudukan sebagai tertanggung satu, sedangkan pengirim berkedudukan sebagai tertanggung dua. Pihak Perusahaan Asuransi berkedudukan sebagai penanggung. Bentuk perjanjian antara PT. JNE dengan Asuransi dibuat dalam bentuk tertulis yang di dalamnya sudah ditentukan hak dan kewajiban masing-masing secara terperinci. Perjanjian pertanggungan ini adalah perjanjian timbale balik yang berarti bahwa masing-masing pihak berjanji akan melakukan sesuatu bagi pihak yang lain.

Pihak tertanggung berjanji akan membayar uang premi. Penanggung berjanji akan membayar sejumlah uang kepada pihak tertanggung apabila suatu peristiwa tertentu terjadi. Dalam Perjanjian pertanggungan ini, premi dibayar oleh pengirim paket yang besarnya sudah dikompensasikan dengan ongkos kirimnya.

Berdasarkan keterangan yang disampaikan oleh Ariantor selaku Kepala Marketing di Perusahaan JNE Cabang-Medan, tujuan diadakannya perjanjian pertanggungan/asuransi terkait dengan pelaksanaan perjanjian pengiriman barang

yang dilakukan antara PT. JNE dengan *consigner*, memiliki dua tujuan, yaitu secara umum dan khusus, yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Tujuan umum, yang hendak dicapai dalam pelaksanaan perjanjian pertanggung jawaban antara PT. JNE dengan perusahaan asuransi terkait dengan pelayanan jasa pengiriman barang yang diselenggarakan oleh PT. JNE adalah untuk meningkatkan pelayanan (*service*) kepada masyarakat sebagai konsumen.
2. Tujuan khusus yang hendak dicapai adalah:
 - a. Memberikan jaminan kepada konsumen atau pengirim yang menggunakan jasa pengiriman PT. JNE, bahwa barang yang dikirim akan sampai dengan selamat sesuai dengan layanan yang dipilih oleh pengirim atau *consigner*.
 - b. Memberikan perlindungan kepada *consigner* atau pemakai jasa pengiriman PT. JNE bahwa paket/barang kiriman yang tidak sampai atau rusak karena musibah akan mendapat penggantian.

Berdasarkan perjanjian ini, maka seluruh pengiriman barang melalui PT. JNE dan yang memenuhi persyaratan berhak mendapat layanan asuransi atas paket /barang kiriman yang dikirim melalui PT. JNE. Perusahaan asuransi sebagai pihak penanggung akan memberikan ganti rugi kepada tertanggung terhadap kerusakan, kerugian barang-barang baik kerugian sebagian maupun kerugian seluruhnya, hilang pada waktu pengiriman atau pada waktu penyimpanan sebelum pengiriman, tidak diterima oleh penerima (di tempat tujuan), rusak atau hilang pada waktu bongkar muat dari atau ke alat angkut di tempat pengiriman maupun di tempat tujuan. Adanya kerjasama yang terjalin antar PT. JNE dengan perusahaan asuransi, maka resiko akan adanya kehilangan, kerusakan atau keterlambatan beralih ke tangan asuransi. Adapun ganti rugi yang diberikan:

1. Dalam hal paket hilang
 - a. Untuk asuransi berdasarkan nilai barang, ganti rugi diberikan maksimal sebesar harga pertanggung jawaban.

- b. Untuk asuransi berdasarkan ongkos kirim, ganti rugi diberikan sebesar sepuluh kali ongkos kirim.
 - c. Untuk asuransi berdasarkan nilai barang dan ongkos kirim, ganti rugi diberikan maksimal sebesar harga pertanggungan yang terdiri dari harga pertanggungan berdasarkan nilai barang dan sepuluh kali ongkos kirim.
2. Dalam hal paket rusak seluruhnya (total), maka besarnya ganti rugi ditetapkan sebagai berikut:
 - a. Untuk asuransi berdasarkan nilai barang, ganti rugi diberikan maksimal sebesar harga pertanggungan.
 - b. Untuk asuransi berdasarkan ongkos kirim, ganti rugi diberikan sebesar sepuluh kali ongkos kirim
 - c. Untuk asuransi berdasarkan nilai barang dan ongkos kirim, ganti rugi diberikan maksimal sebesar harga pertanggungan yang terdiri dari harga pertanggungan berdasarkan nilai barang dan sepuluh kali ongkos kirim.
 - d. Barang ditetapkan rusak seluruhnya (total) jika nilai kerusakan melebihi 75 % dari nilai barang.
 3. Dalam hal paket hilang sebagian
 - a. Untuk asuransi berdasarkan nilai barang, ganti rugi diberikan sebesar nilai kerugian yang sebenarnya
 - b. Untuk asuransi berdasarkan ongkos kirim, ganti rugi diberikan berdasarkan prosentase kerugian dengan maksimal sebesar 50% dari harga pertanggungan ongkos kirim
 4. Dalam hal paket rusak sebagian
 - a) Untuk asuransi berdasarkan nilai barang, ganti rugi diberikan sebesar biaya perbaikan
 - b) Untuk asuransi berdasarkan ongkos kirim, ganti rugi diberikan berdasarkan prosentase kerugian dengan maksimal sebesar 50% dari harga pertanggungan ongkos kirim. Paket dikatakan rusak sebagian, apabila biaya perbaikan sampai dengan 75% dari nilai barang
 5. Dalam hal keterlambatan paket esok sampai, ganti rugi diberikan sebesar lima kali ongkos kirim Paket esok sampai adalah layanan paket dengan jalan sampainya kiriman ke alamat penerima sampai keesokan harinya.⁵⁵

Apabila terjadi kerusakan, kehilangan atau keterlambatan dalam pengiriman paket, maka pengirim atau penerima harus mengajukan klaim atau tuntutan ganti kerugian kepada PT. JNE. Adapun batas waktu pengajuan klaim berdasarkan

⁵⁵Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

Pasal 9 Syarat Standar Pengiriman PT. JNE, paling lambat 14 hari setelah tanggal dokumen atau barang tersebut seharusnya telah diterima ditujuan.

Masalah kerugian dan ganti kerugian merupakan salah satu parsial terpenting dalam hukum kontrak, terutama terhadap kontrak komersil. Sebab apapun pengaturan hukum kontrak, muaranya jelas yaitu agar kontrak tersebut tidak diabaikan sesuai dengan prinsip *my word is my bond* atau jika sapi dipegang talinya, tetapi jika manusia yang dipegang adalah mulutnya. Oleh karena itu, jika terjadi pelanggaran terhadap isi kontrak, maka haruslah dibuat seadil-adilnya sehingga tidak ada pihak yang dirugikan.⁵⁶

KUH Perdata menetapkan beberapa syarat sehingga terjadi atau timbulnya suatu kerugian (dalam arti luas), yaitu sebagai berikut :

1. Komponen kerugian
2. Starting poin dari ganti rugi
3. Bukan karena alasan *forece majeure*
4. Saat terjadinya kerugian
5. Kerugian dapat diduga
6. Kerugian merupakan akibat langsung
7. Ganti rugi ditetapkan dalam kontrak.⁵⁷

Pelaksanaan ganti kerugian dalam kaitannya dengan wanprestasi dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner*, maka nilai besarnya kerugian telah ditetapkan dalam perjanjian, yaitu pada Syarat Standar Pengiriman (SPP) yang ditentukan oleh PT. JNE. Adapun besarnya

⁵⁶Munir Fuady., *Op. Cit.*, halaman 109.

⁵⁷*Ibid.*, halaman 110-111.

jumlah nilai ganti kerugian yang ditanggung oleh PT. JNE, dapat dilihat pada Pasal 8 ayat (1) dan (2) Syarat Standar Pengiriman, yang menyatakan bahwa:

- (1) JNE hanya bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang dialami pengirim akibat kerusakan atau kehilangan dari pengiriman dokumen atau barang oleh JNE sepanjang kerugian tersebut terjadi karena barang atau dokumen masih berada dalam pengawasan JNE, dengan catatan bahwa kerusakan tersebut semata-mata karena kelalaian karyawan atau agen JNE.
- (2) JNE tidak bertanggung jawab terhadap kerugian konsekuensi yang timbul akibat dari kejadian tersebut di atas, yaitu kerugian yang termasuk dan tanpa dibatasi atas kerugian komersial, keuangan atau kerugian tidak langsung lainnya termasuk kerugian yang terjadi dalam pengangkutan atau pengantaran yang disebabkan oleh hal-hal yang di luar kemampuan kontrol JNE atau kerugian atas kerusakan akibat bencana alam atau *force majeure*.
- (3) Nilai pertanggungjawaban JNE sesuai dengan syarat dan kondisi pada klausula 8 ayat (1) di atas adalah dalam bentuk ganti rugi atas kerusakan atau kehilangan dokumen atau barang yang nilainya tidak lebih 10 biaya kirim atau kesamaannya. Untuk kiriman dalam negeri Indonesia US \$ 100, 00, sedangkan untuk kiriman luar negeri, perkiriman. Penentuan nilai pertanggungjawaban JNE ditetapkan dengan mempertimbangkan nilai dokumen atau barang penggantinya pada waktu dan tempat pengiriman, tanpa menghubungkannya dengan nilai komersial dan kerugian konsekuensi seperti yang diatur dalam klausula 8 ayat (2).

Berdasarkan klausula perjanjian yang diatur dalam Pasal 8 ayat (1), (2) dan ayat (3), maka dapat diketahui bahwa besarnya nilai kerugian yang diatur adalah sebesar 10 kali dari ongkos kirim. Sehingga tidak berdasarkan pada harga barang /paket yang dikirim oleh *consigner*. Sebagai contoh, apabila *consigner* mengirimkan sebuah peralatan mesin yang harga senilai 6 (enam) juta rupiah, dimana JNE menetapkan biaya atau ongkos kirim sebesar Rp. 200.000. Jika pada pengiriman barang tersebut terjadi kerusakan atau kehilangan, maka jumlah ganti kerugian yang diterima oleh *consigner* tidak lebih dari Rp. 2.000.000, yaitu ongkos Rp. 200.000 x 10 = Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).

Consigner tidak dapat melakukan penuntutan atas kerugian komersial yang timbul akibat hilangnya atau rusaknya barang tersebut. Misalnya, akibat rusak atau hilangnya peralatan mesin tersebut, maka mesin pabrik kerupuk tidak dapat beroperasi selama 1 (satu) bulan penuh, sehingga menimbulkan kerugian bagi pihak ketiga yang menerima barang, kerugian tersebut tidak menjadi tanggung jawab dari PT. JNE.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapatlah disimpulkan bahwa pelaksanaan perjanjian antara PT. JNE dengan *consigner* dilaksanakan berdasarkan kesepakatan antara PT. JNE dengan *consigner*. Substansi dari isi perjanjian yang disepakati oleh PT. JNE dengan *consigner* dibuat dalam bentuk klausula eksonari, yaitu suatu rumusan kontrak yang ditentukan secara sepihak, yang dalam hal ini ditentukan oleh PT. JNE.

Pelaksanaan perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner*, maka PT. JNE bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat tidak terlaksananya perjanjian sepanjang kerugian tersebut diakibatkan karena kelalaiannya dan barang atau paket yang dikirim itu masih berada pada pengawasan (kontrol) perusahaan. Apabila terjadi kerusakan atau kehilangan, namun paket/barang tersebut tidak lagi berada di bawah pengawasan atau kontrol dari PT. JNE, maka PT. JNE tidak bertanggung jawab lagi atas kerugian yang timbul terhadap paket/barang kiriman milik *consigner*.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat diketahui bahwa dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner* segala bentuk risiko yang kemungkinan terjadi dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang

telah diakomodir, baik itu risiko karena kelalaian dari para pihak maupun risiko yang timbul dari suatu keadaan memaksa (*force majeure*).

C. Kendala Dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang Antara PT.

JNE dengan *consigner*

1. Kendala Dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang Antara PT. JNE dengan *consigner*

Perjanjian adalah hubungan yang terjadi diantara dua orang atau lebih, yang terletak dalam harta kekayaan, dengan pihak yang satu berhak atas prestasi dan pihak lainnya wajib memenuhi prestasi. Dari rumusan tersebut, maka paling tidak terdapat 4 (empat) unsur dalam perjanjian, yaitu :

- a. Hubungan hukum.
- b. Kekayaan.
- c. Pihak-pihak, dan
- d. Prestasi.⁵⁸

Dasar hukum melaksanakan prestasi dalam suatu perjanjian adalah berlaku asas kebebasan berkontrak yang diatur dalam Pasal 1338 KUH Perdata. Pasal 1338 KUH Perdata menerangkan bahwa segala perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Maksud dari pasal ini adalah bahwa tiap perjanjian mengikat kedua belah pihak.⁵⁹

Menurut Sunarhoko, bahwa suatu kontrak atau perjanjian dianggap sah apabila memenuhi syarat sahnya suatu perjanjian, yaitu kata sepakat, kecakapan,

⁵⁸Mariam Darus Badruzaman., *Op. Cit.*, halaman 3.

⁵⁹R. Subekti. 2010. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Cetakan XVIII. Jakarta : Penerbit Intermasa, halaman 127.

hak tertentu dan sebab yang halal sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1320 KUHPerduta.⁶⁰ Berdasarkan asas kebebasan berkontrak, tiap perjanjian yang telah memenuhi persyaratan sahnya suatu perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUHPerduta, maka haruslah dilaksanakan dengan itikad baik dari masing-masing pihak yang terlibat dalam pembuatan perjanjian tersebut.

Menurut Abdul Kadir Muhammad, terhadap satu perjanjian yang dibuat secara memiliki beberapa akibat hukum, yaitu :

- a. Berlaku sebagai undang-undang. Artinya, perjanjian mempunyai kekuatan mengikat dan memaksa serta member kepastian hukum kepada pihak-pihak yang membuatnya.
- b. Tidak dapat dibatalkan sepihak, karena perjanjian adalah persetujuan kedua belah pihak jika akan dibatalkan harus dengan persetujuan kedua belah pihak. Namun, jika ada alasan yang cukup menurut undang-undang, perjanjian dapat dibatalkan secara sepihak.
- c. Perjanjian dilaksanakan dengan itikad baik.⁶¹

Perjanjian berlaku sebagai undang-undang bagi pihak-pihak artinya perjanjian mempunyai kekuatan mengikat dan memaksa serta memberi kepastian hukum kepada pihak-pihak yang membuatnya. Pihak-pihak harus menaati perjanjian itu sama dengan menaati undang-undang. Jika ada pihak yang melanggar perjanjian yang mereka buat, ia dianggap sama dengan melanggar undang-undang, sehingga diberi akibat hukum tertentu yaitu sanksi hukum.

Pelaksanaan perjanjian, maka selain asas kebebasan berkontrak, juga dikenal asas itikad baik. Asas ini merupakan salah satu asas yang dikenal dalam hukum perjanjian. Ketentuan ini diatur dalam Pasal 1338 ayat (3) KUHPerduta, yang menyatakan bahwa perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

⁶⁰Sunarhoko., *Op. Cit.*, halaman 1.

⁶¹Abdul Kadir Muhammad., *Op. Cit.*, halaman 305-206.

Praktiknya, pelaksanaan suatu perjanjian tidak selamanya sesuai dengan harapan para pihak. Artinya, dalam pelaksanaan perjanjian karena disebabkan oleh faktor kesengajaan ataupun kelalaian dari salah satu pihak, maka pelaksanaan perjanjian itu tidak sesuai dengan apa yang telah disepakati sejak awal yang telah dicantumkan dalam isi perjanjian.

Pada tahap pelaksanaan perjanjian, para pihak harus melaksanakan apa yang telah dijanjikan atau apa yang telah menjadi kewajibannya dalam perjanjian. Kewajiban memenuhi apa yang dijanjikan itulah yang disebut sebagai prestasi, sedangkan apabila salah satu pihak atau bahkan kedua belah pihak tidak melaksanakan kewajibannya sesuai dengan perjanjian yang telah dibuat, maka keadaan demikian disebut dengan wanprestasi.⁶²

Doktrin ilmu hukum, tidak terlaksananya isi dari perjanjian disebut dengan istilah wanprestasi. Abdul Kadir Muhammad, menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan wanprestasi adalah tidak terpenuhinya kewajiban yang telah disepakati dalam perikatan.⁶³ Tidak dipenuhinya kewajiban oleh debitur menurut Abdul Kadir Muhammad dapat terjadi disebabkan 2 (dua) alasan, yaitu :

- a. Karena kesalahan debitur, baik karena kesengajaan maupun kelalaian.
- b. Karena keadaan memaksa (*force majeure*), di luar kemampuan debitur.⁶⁴

Perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner*, maka tidak dapat terlaksananya perjanjian sesuai dengan kesepakatan dapat dikarenakan dua

⁶²Ahmadi Miru. 2013. *Hukum Kontrak, Perancangan Kontrak*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 67.

⁶³ Abdul Kadir Muhammad., *Op. Cit.*, halaman 241.

⁶⁴*Ibid.*, halaman 241.

faktor, pertama karena adanya kesalahan debitur, baik karena kesengajaan maupun kelalaian. Kedua dikarenakan keadaan memaksa (*force majeure*).⁶⁵

Kendala yang ditemukan dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman diantaranya adalah:

a. Karena kelalaian/kesengajaan perusahaan pengangkutan

Terkendalanya pelaksanaan perjanjian pengiriman dikarenakan kelalaian maupun karena kesengajaan dari perusahaan pengangkutan atau perusahaan jasa pengiriman barang, dapat berupa:

1) Keterlambatan pengiriman barang

Keterlambatan pengiriman barang dapat terjadi karena kelalaian perusahaan dan juga disebabkan oleh si pengirim/pemilik barang yang tidak menulis secara lengkap alamat atau terjadi kesalahan dalam menginformasikan alamat si penerima.

2) Kerusakan barang

Kerusakan barang merupakan salah satu kendala dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang. Kerusakan barang dapat terjadi dikarenakan kelalaian maupun kesengajaan dari pihak perusahaan. Akan tetapi, dalam keadaan tertentu kerusakan barang juga dapat terjadi karena kelalaian dari si pengirim/pemilik barang. Misalnya, barang yang mudah pecah tidak dilakukan pengepakan yang baik oleh pemilik barang saat akan dilakukannya pengiriman barang, apabila si pengirim/pemilik barang tidak bersedia melakukan pengepakan sesuai anjuran perusahaan,

⁶⁵Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

maka terjadi pembatasan tanggung jawab sesuai dengan yang termuat di dalam ketentuan SPP. Petugas juga menyarankan agar *consigner* (pengirim) mengasuransikan barang tersebut, namun apabila pihak *consigner* menolak, maka pertanggungjawaban yang dibayar, jika ternyata terjadi kerusakan dan kehilangan atas barang tersebut, tidak lebih dari 10 x jumlah ongkos pengiriman barang.

3) Kehilangan barang

Kehilangan barang mutlak menjadi tanggung jawab dari perusahaan jasa pengiriman barang. Kehilangan barang/paket tidak memiliki korelasi dengan si pengirim/pemilik barang. Oleh karena barang milik si pengirim telah berada pada penguasaan perusahaan jasa pengiriman barang (JNE), sehingga perusahaan wajib menjaga dan mengantarkan barang sampai pada tujuan dengan selamat.

b. Karena keadaan *force majeure* (keadaan memaksa)

Tidak terlaksananya perjanjian pengiriman barang dapat pula dipengaruhi oleh keadaan *force majeure*. *Force majeure* sering diterjemahkan sebagai keadaan memaksa.⁶⁶ Menurut Arianto, keadaan memaksa dalam pelaksanaan perjanjian ditentukan oleh keadaan di luar perkiraan perusahaan, seperti kecelakaan, cuaca buruk, jalan longsor dan lain sebagainya.⁶⁷

⁶⁶ Munir Fuady. *Op. Cit.*, halaman 89.

⁶⁷ Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

2. Upaya Mengatasi Kendala Dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang Antara PT. JNE dengan *consigner*

Memperhatikan alasan-alasan tidak terlaksananya perjanjian pengiriman tersebut di atas, dalam perjanjian pengiriman yang dilakukan antara PT. JNE dengan *consigner* dilakukan pembatasan tanggung jawab oleh PT. JNE. Pembatasan tanggung jawab bertujuan untuk menghindari tuntutan ganti kerugian dari pihak pengirim (*consigner*) atas tidak terlaksananya prestasi yang harus dipenuhi oleh PT. JNE karena adanya suatu keadaan yang di luar kontrol dari pihak PT. JNE sebagai ekspediter.

Berdasarkan ketentuan hukum perdata, bahwa tiap-tiap pihak yang wanprestasi dalam perjanjian dapat dituntut oleh pihak lain yang merasa dirugikan, namun pihak yang dituduh melakukan wanprestasi tersebut masih dapat melakukan pembelaan tertentu agar dia dapat terbebas dari pembayaran ganti rugi. Oleh karenanya, dalam klausula perjanjian biasanya dicantumkan mengenai pengecualian dalam keadaan tertentu yang merupakan bentuk pembatasan tanggung jawab dari salah satu pihak.

Pembatasan tanggung jawab dari pihak PT. JNE secara eksplisit dapat dilihat dalam Syarat Standar Pengiriman yang telah ditetapkan oleh PT. JNE. Salah satu bentuk pembatasan tanggung jawab yang diterapkan dalam perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *Consigner* dapat dilihat dalam Pasal 8 ayat (2), yang menyatakan bahwa :

JNE tidak bertanggung jawab terhadap kerugian konsekuensi yang timbul akibat dari kejadian tersebut di atas, yaitu kerugian yang termasuk dan tanpa dibatasi atas kerugian komersial, keuangan atau kerugian tidak langsung

lainnya termasuk kerugian yang terjadi dalam pengangkutan atau pengantaran yang disebabkan oleh hal-hal yang di luar kemampuan kontrol JNE atau kerugian atas kerusakan akibat bencana alam atau *force majeure*.

Suatu perjanjian yang dibuat secara sah, maka menjadi undang-undang bagi para pihak yang membuatnya. Akibat hukum lainnya, para pihak harus melaksanakan isi perjanjian yang telah disepakati pada perjanjian. Dalam perjanjian, maka akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak, apa yang menjadi kewajiban bagi satu pihak, maka akan menjadi prestasi bagi pihak lainnya. Artinya seseorang yang telah melaksanakan kewajibannya, maka orang tersebut telah memenuhi prestasinya, oleh karenanya orang tersebut berhak untuk menuntut prestasi dari pihak lainnya.

Perjanjian pengiriman barang, maka sudah menjadi kewajiban dari perusahaan jasa pengiriman (PT. JNE) untuk menjaga dan juga mengantarkan barang kiriman milik *consigner* sampai pada tujuan. Apabila ternyata dalam pelaksanaan perjanjian tersebut, barang milik *consigner* tidak sampai di tujuan atau dinyatakan hilang, maka PT. JNE sebagai perantara (ekspediter) wajib mengganti barang tersebut.

Berdasarkan ketentuan yang diatur dalam Syarat Standar Pengiriman yang termuat dalam *e-consignment note* yang dibuat oleh PT. JNE, dapat dilihat bahwa PT. JNE bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan barang yang disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian dari PT. JNE. Hal ini sesuai dengan pendapat yang dikemukakan oleh Ardianto selaku Kepala Bagian Marketing PT. JNE Cabang- Medan, yang menjelaskan bahwa :

Jika pengiriman barang tersebut dilakukan sesuai dengan syarat standar prosedur, maka PT. JNE selaku perusahaan pengiriman barang bertanggung

jawab atas segala bentuk kerusakan atau kehilangan barang milik *consigner*. Mengenai besarnya nilai ganti kerugian atas kerusakan barang disesuaikan dengan biaya perbaikan, sedangkan untuk kehilangan barang tidak lebih dari 10 x jumlah ongkos. Apabila barang/paket kiriman itu berupa barang elektronik seperti Hp, camera, dan laptop, maka petugas menyarankan agar *consigner* (pengirim) mengasuransikan dan mem-*packing* barang tersebut. Apabila pihak *consigner* menolak, maka pertanggungjawaban yang dibayar, jika ternyata terjadi kerusakan dan kehilangan atas barang tersebut, tidak lebih dari 10 x jumlah ongkos pengiriman barang.⁶⁸

Apabila dicermati, maka bentuk pertanggungjawaban atau tanggung jawab dari PT. JNE sebagaimana dimuat dalam syarat standar pengiriman yang tercantum dalam *e-consignment note* belum memenuhi rasa keadilan bagi pihak *consigner*. Dalam perjanjian pengiriman barang pihak ekspediter atau perusahaan pengangkutan barang wajib untuk melaksanakan pengiriman barang dengan selamat sampai tujuan, dan kewajiban tersebut sekaligus merupakan tanggung jawab dari perusahaan jasa pengiriman barang (ekspediter). Jika ternyata barang tersebut rusak ataupun hilang, maka di sini pihak jasa pengiriman barang tidak melaksanakan kewajibannya sesuai dengan isi dari perjanjian, yang menurut hukum perdata dapat dikatakan telah melakukan wanprestasi karena tidak menjaga barang milik *consigner* dengan baik.

Ganti kerugian atas hilangnya barang oleh Pihak JNE, berdasarkan Syarat standar pengiriman secara ekspilisit telah dinyatakan bahwa dalam hal kehilangan atau kerusakan barang hanya bertanggung jawab tidak lebih dari 10 x jumlah ongkos yang dibayarkan oleh *consigner*. Apabila barang milik *consigner* seharga Rp. 5 (lima juta rupiah), sedangkan ongkos pengiriman barang sebesar Rp.

⁶⁸Hasil Wawancara dengan Arianto, selaku Marketing di PT. JNE-Cabang Medan, pada tanggal 21 Agustus 2017.

200.000, maka jumlah ganti kerugian yang diterima oleh *consigner* tidak lebih dari Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).

Berdasarkan besarnya jumlah ganti kerugian yang ditanggung oleh PT. JNE sebagaimana contoh di atas, maka dapat dikatakan bahwa pihak *consigner* tidak memperoleh perlindungan hukum yang maksimal dalam perjanjian pengiriman barang yang dilaksanakan oleh PT. JNE. Mengingat besarnya jumlah ganti kerugian atas hilangnya barang yang disebabkan kesalahan atau kelalaian PT. JNE tidak memenuhi nilai kerugian yang ditanggung oleh *consigner* sebagai konsumen jasa.

Perjanjian pengiriman barang antar PT. JNE dengan *consigner* pada dasarnya merupakan perjanjian pengangkutan, meskipun PT. JNE bukan perusahaan pengangkutan, melainkan hanya sebagai perantara (ekspediter). Namun, berdasarkan pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengiriman barang, maka dalam perjanjian pengiriman barang yang dilaksanakan antar PT. JNE dengan *consigner* tetap mengacu pada ketentuan hukum perjanjian pengangkutan. Berkaitan dengan tanggung jawab dari perusahaan pengangkutan terhadap hilangnya barang kiriman/paket, dapat dilihat pendapat yang dikemukakan oleh Abdul kadir Muhammad sebagai berikut:

Perusahaan pengangkutan bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim atau pihak ketiga karenakan kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Selama pelaksanaan pelayanan pengangkutan, keselamatan penumpang atau barang yang diangkut pada dasarnya berada dalam tanggung jawab perusahaan pengangkutan. Jadi sudah sepatutnya apabila kepada perusahaan pengangkutan dibeban tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengiriman yang timbul karena pengangkutan yang dilakukan.⁶⁹

⁶⁹ Abdul Kadir Muhammad., *Op. Cit.*, halaman 154.

PT. JNE sebagai ekspediter tentunya dalam melaksanakan pengangkutan terhadap barang-barang kiriman milik *consigner* harus bekerjasama dengan perusahaan pengangkutan, baik itu pengangkutan udara maupun laut. Sedangkan untuk pengangkutan darat, pihak PT. JNE telah memiliki armada sendiri. Ketika PT. JNE melakukan hubungan hukum dengan perusahaan pengangkutan, maka akan berlaku ketentuan hukum perjanjian pengangkutan. Apabila PT. JNE menggunakan jasa pengangkutan laut dalam pengiriman barang, maka akan berlaku ketentuan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Menurut Pasal 38 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, setiap perusahaan pengangkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan atau barang terutama pengangkutan pos yang disepakati dalam kontrak perjanjian pengangkutan. Kontrak atau perjanjian pengangkutan tersebut dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan. Kemudian di dalam Pasal 40, disebutkan bahwa:

Perusahaan pengangkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan atau barang bawaan yang diangkutnya sejak saat naik ke kapal sampai saat turun dari kapal. Perusahaan pengangkutan di perairan juga bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen dan atau kontrak yang telah disepakati.

Berdasarkan ketentuan di atas, maka tanggung jawab perusahaan pengangkutan tidak dibatasi sebagaimana ketentuan yang ditetapkan oleh perusahaan JNE, yang menetapkan batasan tanggung jawab atas kehilangan barang milik *consigner* yaitu tidak lebih dari 10 kali besaran ongkos pengiriman barang.

Jasa pengangkutan yang juga lazim digunakan oleh PT. JNE dalam mengangkut barang/paket kiriman milik *consigner* adalah jasa pengangkutan udara. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan bahwa perusahaan pengangkutan udara niaga wajib mengutamakan pengangkutan penumpang atau barang yang pemiliknya telah melunasi kewajiban membayar biaya pengangkutan sesuai dengan perjanjian pengangkutan udara niaga yang disepakati. Tiket penumpang dan tiket bagasi merupakan tanda bukti telah dilunasi biaya penangkutan udara niaga.

Mengenai tanggung jawab dari perusahaan pengangkutan udara niaga, seara eksplisit dijelaskan dalam Pasal 141 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan:

Pengangkut udara niaga bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan oleh kejadian pengangkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara. Apabila kerugian yang dimaksud timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya. Ahli waris atau korban sebagai akibat dari kejadian pengangkutan udara dimaksud dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapat ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang telah ditetapkan.

Pasal 144 disebutkan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan pengangkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut. Kemudian di dalam Pasal 145, dinyatakan: Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh

kegiatan pengangkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut. Lebih lanjut, dalam Pasal 146 dinyatakan bahwa, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada pengangkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali bila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Tanggung jawab dari perusahaan pengangkutan tersebut haruslah dibuktikan oleh pengirim barang, bahwa kerugian yang timbul benar-benar karena tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya. Artinya, dalam hal kehilangan barang/kargo pihak pengangkut udara tidak serta merta dapat diminta untuk mengganti kerugian atas barang yang hilang tersebut, tetapi harus dapat dibuktikan bahwa hilangnya barang tersebut dikarenakan kesalahan atau kelalaian dari perusahaan pengangkut ataupun pekerja. Adapun besarnya jumlah ganti kerugian untuk bagasi/kargo yang ditentukan oleh perusahaan pengangkutan udara, yaitu:

- a. Bagasi tercatat, termasuk kerugian karena keterlambatan dibatasi setinggi-tingginya Rp. 100.000,- ribu /Kg.
- b. Bagasi kabin karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya 1 juta setiap penumpang.
- c. Kargo, termasuk kerugian karena keterlambatan akibat kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp. 100.000/Kg.
- d. Ganti kerugian dalam pasal ini hanya terhadap kerugian yang secara nyata dialami.⁷⁰

Besarnya jumlah ganti kerugian atas hilangnya barang dalam bagasi pengangkutan udara, berdasarkan ketentuan Pasal 5 Peraturan Menteri No. 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yaitu:

⁷⁰Abdul Kadir Muhammad, *Op. Cit.*, halaman 170.

- a. Kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah, diberikan ganti rugi sebesar Rp. 200 ribu per kg dan paling banyak Rp 4 juta per penumpang.
- b. Kerusakan bagasi tercatat diberikan ganti rugi sesuai jenis, bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.

Berdasarkan ketentuan di atas, diketahui bahwa dalam penggunaan jasa pengangkutan baik itu laut maupun udara untuk melakukan pengangkutan barang/kargo milik *consigner* oleh PT. JNE, maka bentuk tanggung jawab perusahaan pengangkutan juga dilakukan pembatasan. Artinya, ganti kerugian yang akan diterima oleh si pengirim/pemilik barang (*consigner*) bukanlah sebesar nilai barang yang hilang, melainkan telah ditentukan oleh perusahaan pengangkutan udara (maskapai), yaitu sebesar Rp. 200.000,-/Kg.

Tanggung jawab perusahaan jasa pengiriman barang, dalam hal ini PT. JNE terhadap hilangnya barang milik *consigner* telah ditentukan dan dibatasi, yaitu tidak lebih dari 10 kali biaya atau ongkos pengiriman. Bentuk tanggung jawab tersebut secara yuridis memiliki dasar hukum, di mana PT. JNE dalam melaksanakan pengangkutan barang/kargo milik *consigner* menggunakan jasa pengangkutan yang didalamnya berlaku ketentuan hukum dari masing-masing jasa pengangkutan yang digunakan.

Berdasarkan uraian di atas, dapat dipahami bahwa pembatasan tanggung jawab oleh PT. JNE merupakan implikasi yuridis dari adanya ketentuan pembatasan tanggung jawab yang diterapkan oleh jasa pengangkutan udara maupun laut, sebagaimana diatur dalam masing-masing Undang-Undang yang mengatur tentang pengangkutan.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Terjadinya perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner* dimulai dari adanya interaksi antara petugas (*sales counter officer*), di dalam interaksi tersebut petugas melakukan penawaran produk, mengenai tata cara pengiriman barang, yakni dengan memberikan pilihan bagi *consigner* apakah menggunakan jasa pengiriman kilat (*expres*) atau biasa. Kemudian, jika *consigner* telah menentukan tata cara pengiriman, maka kemudian barulah dimasukkan data, yang meliputi data si pengirim, jenis barang dan alamat tujuan pengiriman. Setelah itu, maka kemudian dilakukan pencetakan dokumen pengiriman yang tertera No. Resi pengiriman yang kemudian ditandatangani oleh pengirim (*consigner*) sebagai wujud telah terjadinya kesepakatan untuk melakukan perjanjian pengiriman barang.
2. Pelaksanaan perjanjian pengiriman pengangkutan barang antara PT. JNE dengan *consigner* di dasari atas kepercayaan yang kemudian dibuktikan dengan adanya dokumen pengiriman atau *e-consignment* note yang diberikan oleh PT. JNE kepada *consigner* sebagai bukti telah melakukan pembayaran. Dengan demikian, maka antara PT. JNE dengan *consigner* telah menimbulkan hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan, di mana PT. JNE memiliki kewajiban untuk mengirimkan atau mengantarkan barang/paket milik

consigner sampai pada tujuan dengan selamat. Pelaksanaan perjanjian antara PT. JNE dengan *consigner* mengacu pada Syarat Standar Pengiriman (SPP) yang telah ditentukan oleh PT. JNE.

3. Kendala yang ditemukan dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang antara PT. JNE dengan *consigner* adalah keterlambatan pengiriman barang, kerusakan dan kehilangan barang serta keadaan memaksa (*force majeure*). Dalam mengatasi hambatan tersebut, maka PT. JNE melakukan upaya sebagai berikut: melakukan pembatasan tanggung jawab yang dituangkan dalam SPP dan bertanggung jawab mengganti kerugian terhadap kerugian yang diderita oleh *consigner* dengan ketentuan pembayaran dibatasi, senilai 10 kali ongkos kirim barang untuk kehilangan dan pertimbangan kerusakan barang dalam ganti kerugian barang yang rusak. Selain itu, dianjurkan untuk melakukan pengepakan terhadap barang-barang yang mudah pecah. Terhadap barang-barang yang bernilai, dianjurkan pada pengirim untuk mengansuransikannya.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka disarankan sebagai berikut:

1. Agar dalam pelaksanaan kegiatan usaha jasa pengiriman barang oleh perusahaan jasa pengiriman barang juga memperhatikan ketentuan undang-undang perlindungan konsumen, sehingga hak dan kewajiban pengirim sebagai konsumen dan perusahaan jasa pengiriman sebagai produsen jasa dalam diatur lebih seimbang.
2. Sebagai kegiatan usaha/bisnis jasa, maka perusahaan jasa pengiriman barang harus mengadopsi bentuk pertanggungjawaban yang dianut dalam hukum

perlindungan konsumen. Dengan demikian, hak-hak pengirim sebagai konsumen tidak diabaikan dan tetap terlindungi.

3. Melihat perkembangan usaha dari jasa pengiriman, maka perlu untuk membuat aturan khusus mengenai penggunaan jasa pengiriman barang. Hal ini didasari pada pertimbangan berkembangnya perusahaan jasa pengiriman barang (ekspediter), sehingga untuk menjamin hak-hak dari pada pengguna jasa transportasi dan ketertiban dalam masyarakat perlu dilakukan regulasi yang mengatur mengenai hubungan hukum antara pengirim (*consigner*) dan perusahaan jasa pengiriman.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdulkadir Muhammad. 2002. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- , 2007. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- , 2010. *Hukum Perdata Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Ahmadi Miru. 2013. *Hukum Kontrak, Perancangan Kontrak*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Arus Akbar Silondae dan Andi Fariana. 2013. *Aspek Hukum Dalam Ekonomi & Bisnis*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Agus Sardjono. 2014. *Pengantar Hukum Dagang*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Amiruddin & Zainal Asikin, 2014. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Budiono, Herlien. 2009. *Ajaran Umum Hukum Perjanjian dan Penerapannya di Bidang Kenotariatan*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Bambang Sunggono. 2015. *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Mariam Darus Badruzaman. 2009. *Kompilasi Hukum Perikatan*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- , 2002. *Aneka Hukum Bisnis*. Bandung : Alumni.
- Munir Fuady. 2015. *Hukum Kontrak*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Purwo Sutjipto. 1995. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III*, Jakarta: Djambatan.
- Salim H.S. 2004. *Hukum Kontrak : Teori & Teknik Penyusunan Kontrak*, Jakarta: Sinar Grafika.
- R. Subekti. 2001. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Intermesa.
- , 2002. *Aneka Perjanjian*. Bandung: Citra Aditya Bakti

-----, 2010. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Cetakan XVIII. Jakarta: Penerbit Intermasa.

Soekardono. 2001. *Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: PT. Rajawali Pers.

Sunarhoko. 2004. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Prenada Kencana Media Group.

Sudarman Danim. 2013. *Menjadi Peneliti Kualitatif*. Bandung: Pustaka Setia.

Titik Triwulan Tutik. 2014. *Hukum Perdata Dalam Sistem Hukum Nasional*. Jakarta: Media Group.

Zainal Asikin. 2014. *Hukum Dagang*. Jakarta: Rajawali Pers.

B. Undang-Undang

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

C. Sumber Internet

Wikipedia Ensiklopedia Bebas, <https://id.wikipedia.org/wiki/JNE>, diakses tanggal 11 Oktober 2017. Pukul. 13. 40 WIB.