

PENYELESAIAN GANTI RUGI KARENA *FORCE MAJEURE* DALAM KASUS JASA PENGANGKUTAN

Hero Pandi
21501021010

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang,
Jl. Mayjen Haryono Gg. 10 Kelurahan No.193 Kota Malang, Jawa Timur 65144.
Email : heropandi93@gmail.com

ABSTRAK

Hasil daripada penelitian ini adalah PT. JNE tetap melakukan ganti rugi atas kerugian yang terbukti bukan kesalahan internal karyawan PT. JNE. Adapun dasar ganti ruginya yakni berdasar pada sanksi wanprestasi, yang mengacu kepada KUH Perdata. Baik dalam interpretasi subjektif maupun interpretasi dalam keadaan memaksa, upaya hukum dalam kejadian *force majeure* tidak bisa diterapkan. Hal demikian dikarenakan ketentuan mengenai *force majeure* dalam perjanjian pengangkutan telah dirumuskan dengan jelas, yakni dalam *air waybill* (AWB) atau form perjanjian antara pengguna jasa dengan PT. JNE. Interpretasi *force majeure* yang dimaksud adalah mengenai kebencanaan alam, seperti banjir, tanah longsor, gempa bumi, dan bencana alam lainnya. Berkaitan dengan penyelesaian ganti rugi atas peristiwa wanprestasi, diutamakan secara *non-litigasi* yakni mengacu kepada aturan yang dicantumkan dalam WAB ataupun *website* PT. JNE.

Kata Kunci; Dana Desa, Pembangunan, dan Anggaran

The results of this study are PT. JNE still compensates for losses that are proven not to be internal faults of PT. JNE. While the basis for compensation is based on default sanctions, which are submitted to the Civil Code. In both subjective interpretations and interpretations in conditions of approval, legal remedies in force majeure events cannot be applied. Accordingly, applicable force majeure in the transportation agreement has been clearly formulated, in air waybill (AWB) or form of agreement between service users and PT. JNE. Force majeure interpretations that discuss the opposite of nature, such as floods, landslides, earthquakes, and other natural disasters. In connection with compensation agreements for events of default, prioritized with non-litigation, make regulations stated in the WAB or the website of PT. JNE.

Keywords; Village Funds, Development and Budget

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Berbicara mengenai kebutuhan akan distribusi barang, dari masa ke masa selalu berkembang. Khususnya mengenai sistem pengiriman, dimana setiap otoritas hukum memiliki ruang geraknya masing-masing dalam mengaturnya. Hal demikian juga terbentuk oleh karena kebutuhan akan berbagaimacam komoditas kian meningkat. Pertumbuhan ekonomi tidak dapat dipungkiri memberikan dampak positif bagi peningkatan daya beli masyarakat, sehingga distribusi produk pun harus ditingkatkan. Saat ini perusahaan yang menyediakan jasa pengiriman kian menjamur. Bukan hanya PT. POS Indonesia sebagai BUMN yang beroperasi, melainkan sudah banyak bermunculan perusahaan-perusahaan jasa pengiriman swasta.

Dewasa ini banyak bermunculan peritel-peritel yang memiliki lapak didunia maya, sehingga distribusi barang menjadi hal yang vital keberadaannya. PT. JNE yang merupakan perusahaan jasa pengiriman barang yang juga beroperasi di Indonesia, memiliki akumulasi kapital yang terus meningkat dari tahun ke tahun. Oleh karena itu setidaknya manajemen JNE memiliki kemampuan operasionalisasi hukum yang

mumpuni sebagai acuan pembentukan maupun operasionalisasi perusahaan.

Namun disisi lain, perlu kiranya mengerucutkan pada fenomena *force majeure*, dimana terdapat kejadian diluar dugaan yang menyebabkan suatu kondisi menjadi rancu atas perbuatan pemenuhan “hak dan kewajiban”. Dalam hal ini, JNE menjadi pihak yang dinilai perlu mempertimbangkan faktor *force majeure* yang tentunya terdapat kemungkinan akan terjadi dalam operasinalisasinya.

Disisilain, peraturan perundang-undangan sama sekali tidak ada yang memberikan aturan yang jelas terkait peristiwa *force majeure*. Apabila kita cermati pasal-pasal dalam KUH Perdata mengenai hukum kontrak, ternyata tidak terdapat suatu pasal pun yang mengatur *force majeure* secara umum untuk suatu kontrak bilateral (prestasinya timbal balik). Sehingga tidak ada patokan yuridis secara umum yang dapat dipakai dalam mengartikan apa yang dimaksud dengan *force majeure* itu. Karena itu, untuk menafsirkan apa yang dimaksud dengan *force majeure* oleh KUH Perdata ini, yang dapat kita lakukan adalah menarik kesimpulan-kesimpulan umum dari pengaturan-pengaturan khusus, yaitu pengaturan khusus tentang *force majeure* yang terdapat dalam bagian pengaturan

tentang ganti rugi, atau pengaturan resiko akibat *force majeure* untuk kontrak sepihak ataupun dalam bagian kontrak-kontrak khusus (kontrak bernama). Disamping tentunya menarik kesimpulan dari teori-teori hukum tentang *force majeure*, doktrin dan yurisprudensi.

Peraturan perundang-undangan yang berlaku hanya menyinggung sedikit mengenai operasional perusahaan jasa pengangkutan barang, yakni Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang yang dimaksud membahas secara umum mengenai Izin penyelenggaraan angkutan barang. Oleh karena itu, peneliti merasa perlu untuk mengkaji secara yuridis mengenai penyelesaian ganti rugi ketika terjadi peristiwa *force majeure* dalam operasionalisasi JNE sebagai perusahaan jasa pengiriman barang.

Disamping itu, dalam pelaksanaan perjanjian antara PT JNE dengan pihak pengirim dijabarkan mengenai *force majeure*. *Force majeure* dalam surat perjanjian lebih kepada konten-konten kebencanaan seperti banjir, gunung meletus, dll. Perjanjian tersebut tentunya berdampak pada pemenuhan hak dan kewajiban kedua belah pihak yang memungkinkan hanya berdasar pada surat perjanjian yang telah

ditandatangani. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk menganalisis lebih jauh terkait peristiwa *force majeure* dalam perspektif perjanjian pengangkutan.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana pelaksanaan perjanjian antara PT JNE dengan pengirim?
2. Apa saja hak dan kewajiban PT JNE dan pengirim dalam perjanjian pengangkutan?
3. Bagaimana penyelesaian ganti rugi yang diakibatkan oleh *force majeure* antara PT JNE dengan pengirim?

Tujuan Penelitian

1. Mendeskripsikan pelaksanaan perjanjian antara PT JNE dengan pengirim.
2. Mendeskripsikan hak dan kewajiban PT JNE dan pengirim dalam perjanjian pengangkutan.
3. Menganalisis penyelesaian ganti rugi yang diakibatkan oleh *force majeure* antara PT JNE dengan pengirim.

Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini ditujukan pada bagaimana tindakan yang dilakukan PT. JNE dalam proses ganti rugi terhadap suatu peristiwa yang bukan kesalahan internal, namun tidak dapat diklasifikasikan sebagai peristiwa *force majeure*.

TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan Tentang Perjanjian

1. Pengertian Perjanjian

Untuk mengetahui apa yang dimaksud dengan kesepakatan maka perlu dilihat apa itu perjanjian, yang dapat dilihat pasal 1313 KUHPerdata. Menurut ketentuan pasal ini, perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.¹

Perjanjian atau *Verbinten*, juga mengandung pengertian yaitu suatu hubungan hukum kekayaan/harta benda antara dua orang atau lebih, yang memberi kekuatan hak pada satu pihak untuk memperoleh prestasi dan sekaligus mewajibkan pada pihak lain untuk menunaikan prestasi.²

Dalam hal ini, perikatan secara formal diatur dalam urusan pemenuhan prestasi dan/atau wanprestasi. Secara implisit, prestasi juga dapat diartikan sebagai tuntutan didalam hukum perjanjian. Prestasi adalah poin akhir yang dapat dinilai sebagai ketaatan terhadap hukum.

Berikut beberapa hal mengenai prestasi yang diatur dalam KUHPerdata; (1) menyerahkan suatu barang atau memberikan sesuatu, (2) melakukan suatu perbuatan atau

berbuat sesuatu, dan (3) tidak melakukan suatu perbuatan atau tidak berbuat sesuatu.³Oleh karena itu dalam suatu perjanjian diperlukan syarat-syarat yang dapat dinyatakan sah secara hukum, termasuk dalam perjanjian pengangkutan antaran PT. JNE dengan *customer*.

2. Syarat-Syarat Perjanjian

a. Syarat Sahnya Perjanjian Berdasarkan KUH Perdata

Syarat-syarat agar dapat dilakukannya suatu perjanjian, menurut KUHPerdata Pasal 1320 terdapat empat hal, yakni; (1) sepakat antar pihak yang melakukan perjanjian, (2) kecakapan untuk mengadakan perjanjian, (3) objek atau hal yang ditentukan dengan jelas, dan (4) bersumber dari suatu sebab yang halal.

2. Syarat Sahnya Perjanjian Berdasarkan Interpretasi Subjektif dan Objektif

Dalam syarat-syarat yang disebutkan diatas, juga kemudian harus dipetakan, setidaknya dalam interpretasi subjektif, dan objektif. Hal Demikian dikarenakan 4 syarat tersebut mengandung unsur-unsur baik yang subjektif maupun yang objektif.⁴

¹ Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Pasal 1313

² R. Setiawan, *Pokok-pokok Hukum Perikatan*, Bina Cipta; Bandung, 2007, Hlm 39

³ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1234

⁴ N. Ike Kusmiati, *Undue Influence Sebagai Faktor Penyebab Cacat Kehendak Diluar Kuhperdata*, Dalam Upaya Mengisi Kekosongan Hukum, Jurnal ilmu Hukum Litigasi, 2016, Vol. 17, No. 1, Hlm. 6

Syarat subjektif berkaitan dengan syarat sepakat. Bahwa kesepakatan merupakan syarat mutlak bagi suatu perjanjian dalam konteks yang subjektif. Kata sepakat juga menjadi penentu ada atau tidaknya suatu prestasi. Apabila dalam suatu kasus terjadi upaya penggugatan atas hak barang, akan kemudian ditinjau kesepakatannya melalui tinjauan hukum.

Kemudian, syarat objektif adalah syarat yang menyangkut objek perjanjian, yang meliputi suatu hal tertentu dan suatu sebab yang halal. Jika salah satu syarat tersebut tidak terpenuhi maka secara hukum tidak ada lagi prestasi yang harus dipenuhi.

3. Asas-asas Perjanjian

a. Asas Kebebasan Berkontrak

Dalam KUHPdata juga disebutkan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.⁵ Asas kebebasan berkontrak juga memiliki batasan kebebasan, dimana pihak-pihak yang berada dalam perikatan kontrak harus menaati hal-hal yang telah diatur dalam kontrak tersebut. Oleh karena itu, pihak-pihak yang melanggar juga dianggap melanggar hukum, dan memenuhi syarat untuk adili.

b. Asas Konsensual

Dalam KUHPdata, secara tersirat terdapat aturan mengenai sifat daripada perikatan. Perikatan ini berasal dari kata latin “*Consensus*” yang berarti untuk suatu perjanjian disyaratkan adanya kesepakatan.⁶

c. Asas Kekuatan Mengikatnya Perjanjian

Terdapat suatu hal yang dapat disimpulkan dari KUHPdata mengenai segala perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.⁷

d. Asas Itikad Baik

Masih dalam KUHPdata, yang membahas mengenai suatu asas yang mengajarkan bahwa para pihak yang membuat perjanjian harus benar-benar mempunyai maksud untuk mentaati dan memenuhi perjanjian dengan sebaik-baiknya.⁸

e. Asas Kepercayaan

Asas kepercayaan dimaksudkan agar semua pihak memiliki tanggungjawab atas semua hal mengenai prestasi yang harus dipenuhi. Masing-masing pihak setidaknya beranggapan bahwa pihak lainnya juga akan memenuhi prestasi, sehingga juga akan berusaha memenuhi prestasi yang harus dipenuhi.

⁵ KUHPdata, Pasal 1338 ayat (1)

⁶ *Ibid*, Pasal 1320 ayat (1)

⁷ *Ibid*, Pasal 1338 ayat (2)

⁸ *Ibid*, Pasal 1338 ayat (3)

f. Asas Keseimbangan

Asas keseimbangan adalah suatu asas yang menghendaki kedua belah pihak memenuhi dan melaksanakan perjanjian, serta mendapat hak mengajukan gugatan apabila terjadi wanprestasi.

g. Asas Kepatutan

Persetujuan tidak hanya mengikat apa yang dengan tegas ditentukan didalamnya, melainkan juga segala sesuatu yang menurut sifatnya persetujuan dituntut berdasarkan keadilan, kebiasaan dan undang-undang.⁹

h. Asas Kebiasaan

Hal-hal yang, menurut kebiasaan selamanya diperjanjikan, dianggap secara diam-diam dimasukkan dalam perjanjian, meskipun tidak dengan tegas dinyatakan.¹⁰

4. Akibat Suatu Perjanjian

KUHPerdata menyatakan bahwa perjanjian-perjanjian yang dibuat hanya berlaku diantara para pihak yang membuatnya.

5. Berakhirnya Perjanjian

Berakhirnya perjanjian dikaitkan dalam dua hal, pertama dalam hal pemenuhan prestasi bersifat sementara, atau ada batas waktu dimana prestasi telah selesai dipenuhi, dan masing-masing pihak tidak

berkewajiban memenuhi prestasi diluar waktu yang telah ditetapkan. Kemudian yang kedua berkaitan dengan hal-hal yang mampu membatalkan perjanjian ditengah-tengah proses pemenuhan prestasi. Berikut peneliti paparkan beberapa hal mengenai situasi perjanjian yang dapat dibatalkan;

a. Perjanjian Yang Dapat Dibatalkan

Pembatalan dapat dilakukan oleh salah satu pihak dalam perjanjian dan dapat dimintakan apabila tidak telah terjadi kesepakatan bebas dari pihak yang membuat perjanjian.¹¹ Kemudian salah satu pihak dalam perjanjian tidak cakap untuk bertindak hukum.¹²

b. Perjanjian Yang Batal Demi Hukum

Suatu perjanjian batal demi hukum, berkaitan dengan syarat-syarat objektif yang tentunya tidak mampu dipenuhi oleh masing-masing pihak. Bahkan saat sebelum dilakukannya proses prestasi, perjanjian tersebut akan batal dengan sendirinya, yang secara tidak langsung atas perintah hukum

c. Kebatalan Relatif dan Kebatalan Mutlak

Kebatalan dalam suatu perjanjian dianggap relatif jika hanya berdampak bagi pihak-pihak yang melakukan perjanjian saja. Sedangkan kebatalan perjanjian dianggap mutlak jika kebatalan tersebut berlaku umum

⁹ KUHPerdata, *Op:cit*, Pasal 1339

¹⁰ *Ibid*, Pasal 1347

¹¹ *Ibid*, Pasal 1321 sampai dengan Pasal 1328

¹² *Ibid*, Pasal 1330 sampai dengan 1331

terhadap seluruh anggota masyarakat tanpa kecuali.

6. Wanprestasi Dan Ganti Rugi Dalam Perjanjian

a. Wanprestasi

Wanprestasi adalah suatu peristiwa dimana pihak yang terikat dalam perjanjian tidak memenuhi kewajiban sebagaimana ditetapkan dalam perikatan atau perjanjian, dan tentunya dapat diberi sanksi secara hukum.

b. Ganti Rugi

Tidak dipenuhinya kewajiban dalam suatu perjanjian, dapat disebabkan 2 (dua) hal yaitu karena kesalahan debitur, dan karena keadaan memaksa.¹³

7. Force Majeure

Force majeure atau yang sering diterjemahkan sebagai “keadaan memaksa” merupakan keadaan dimana seorang debitur terhalang untuk melaksanakan prestasinya karena keadaan atau peristiwa yang tidak terduga pada saat dibuatnya kontrak, keadaan atau peristiwa tersebut tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada debitur, sementara debitur tersebut tidak dalam keadaan beriktikad buruk.¹⁴

Membahas *force majeure* yang menjadi pembahasan utama dalam penelitian

ini, juga harus diinterpretasikan secara teliti dari berbagai sumber. Berikut peneliti paparkan interpretasi *force majeure* yang didasarkan pada beberapa hal;

a. Force Majeure Diatur Dalam KUHPerdata

Sejauh ini, *force majeure* banyak diatur dalam KUH Perdata yang memang merupakan kejadian hukum yang cenderung dekat dengan tindakan wanprestasi. Dari rumusan-rumusan dalam pasal KUH Perdata seperti tersebut diatas dapat dilihat kausa-kausa *force majeure* menurut KUH Perdata, yaitu; (1) *force majeure* karena sebab-sebab yang tak terduga, (2) *force majeure* keadaan memaksa, (3) *force majeure* karena masing-masing perbuatan tersebut dilarang.¹⁵

b. Force Majeure Dalam Penafsiran Umum

Berdasarkan penafsiran secara umum, *force majeure* merupakan keadaan memaksa yang pada umumnya telah dibahas pada setiap perjanjian. Lebih tepatnya adalah interpretasi daripada *force majeure* dilihat secara subjektif dan objektif;¹⁶

c. Force Majeure Berdasarkan Pelaksanaan Prestasi Dalam Kontrak

Jika dilihat dari segi kemungkinan pelaksanaan prestasi dalam kontrak, suatu *force majeure* dapat diklasifikasikan kedalam

¹³Djaja S. Meliala, *Hukum Perdata dalam Perspektif BW*, Nuansa Aulia; Bandung, 2014, Hlm. 177

¹⁴*Op,Cit*, Pasal 1244

¹⁵ *Ibid*, Pasal 1245

¹⁶ Andre Yossi, *Force Majeure (Overmacht) Dalam Hukum Kontrak (Perjanjian) Indonesia*, Hal 7

beberapa pengertian, yakni (1) *Force Majeure* Absolut dan (2). *Force Majeure* Relatif.¹⁷

d. Berdasarkan Jangka Waktu Berlakunya Keadaan

Apabila dilihat dari segi jangka waktu berlakunya keadaan yang menyebabkan terjadinya *force majeure*, maka *force majeure* dapat diklasifikasikan kedalam *force majeure* permanen dan temporer.¹⁸

Tinjauan Tentang Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan

Menurut H.M.N Purwosutjipto, pengangkutan adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.¹⁹ Pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan ini mutlak serta efisien.²⁰

2. Jenis-Jenis Pengangkutan dan Pengaturannya

Pengangkutan dapat berjalan dengan menggunakan media yakni darat, laut dan udara. Pengangkutan darat diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Menurut Pasal 1 butir 3 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Dalam hal ini perihal pengangkutan laut juga dapat dilihat dalam KUHD, yakni sebagai berikut; menurut KUHD Pasal 466, Pengangkutan adalah barang siapa yang baik dalam persetujuan charter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan. Kemudian menurut KUHD Pasal 521, Pengangkutan dalam arti bab ini adalah barang siapa yang baik dengan *charter* menurut waktu atau charter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan angkutan orang (penumpang), seluruhnya atau sebagian melalui lautan.

Kemudian menurut Pasal 1 butir 13 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009

¹⁷ *Ibid*, Hal 8

¹⁸ *Ibid*, Hal 9

¹⁹ Purwosutjipto H.M.N, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5*, Penerbit Djambatan; Jakarta, 2000, Hlm. 10

²⁰ R. Soekardono, SH., *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali; Jakarta, 1981, Hlm. 5

tentang Penerbangan menjelaskan bahwa Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

METODE PENELITIAN

Secara umum, peneliti menggunakan metode yuridis empiris. Metode yuridis empiris dalam suatu penelitian ilmu hukum menghendaki perolehan data yang bersifat empiris. . Tentunya sumber data yang digunakan akan dominan secara langsung kepada sumber-sumber riil (pihak-pihak) yang bersentuhan langsung dengan suatu fenomena hukum, yang dalam hal ini adalah JNE di Kota Malang. Hal demikian berkaitan dengan judul penelitian ini yang berfokus kepada ganti rugi dalam kasus *force majeure* pada perusahaan jasa pengiriman.

Peneliti menentukan informan dengan teknik *purposive sampling*, dimana tidak melihat strata dari informan melainkan yang berhubungan dengan penelitian serta berdasarkan kriteria tertentu yang oleh peneliti dianggap mampu memberikan informasi sesuai dengan tujuan penelitian

Teknik pengumpulan data yang digunakan yakni observasi, wawancara, dan dokumentasi, yang meliputi data primer dan data sekunder. Data primer ialah data yang bersumber dari subjek/objek penelitian secara langsung. Sedangkan sekunder diperoleh melalui sumber-sumber yang dapat diakses diluar subjek/objek penelitian.

PEMBAHASAN

Pelaksanaan Perjanjian Antara PT JNE Dengan Pengirim

Syarat dalam perjanjian pengiriman barang pada perusahaan kurir JNE adalah dengan cara mengisi AWB (*Air Waybill*)/*Connot*, yaitu form pengisian pengiriman barang. Dalam hal ini, AWB memiliki beberapa fungsi yang cukup penting, yakni; (1) Berfungsi sebagai bukti pengiriman (untuk pengirim), (2) Berfungsi sebagai bukti pembayaran/ kwitansi, (3) Berfungsi sebagai arsip/file, dan (4) Berfungsi sebagai bukti serah terima (untuk penerima).

Namun, per-Bulan Agustus 2018, AWB telah digantikan dengan resi biasa yang hanya ada keterangan singkat pengiriman, dalam segi bentuk pun lebih kecil. Disamping itu, resi yang saat ini digunakan tidak ada keterangan mengenai peraturan pengiriman, syarat-syarat serta

tatacara ganti rugi, dan tentunya juga tidak ada ketentuan mengenai *force majeure*. Hal demikian menyebabkan adanya mekanisme pelayanan yang dirubah, khususnya dalam SOP CS. Dalam hal ini yakni terkait pengetahuan *customer*/pengirim terkait detail perjanjian dengan PT. JNE.

Saat konsumen menyerahkan barang/dokumen untuk dikirim atau diangkutasikan melalui JNE, para pelanggan dianggap telah menerima dan 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;²¹

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.

Dalam hal ini, perjanjian pengangkutan yang terjadi antara PT. JNE

dengan customer-nya merepresentasikan sifat perjanjian baku. Oleh karena itu PT. JNE yang memiliki “posisi tawar” yang tinggi. Artinya, customer hanya dimungkinkan untuk menyetujui ataupun tidak menyetujui syarat-syarat yang diajukan oleh PT. JNE untuk memenuhi prestasi perjanjian. Disamping itu, PT. JNE juga memiliki keleluasaan untuk menentukan menerima atau tidak menerima barang yang hendak dikirim.

Hak dan Kewajiban Dalam Perjanjian Pengangkutan

1. Hak dan Kewajiban Berdasarkan Hukum Perjanjian

Dalam setiap kesepakatan suatu perjanjian, tentunya menimbulkan konsekuensi hak dan kewajiban antara pihak yang terlibat. Dalam hal ini yakni antara PT. JNE Kota Malang dengan *customer*. Kemudian dalam pembahasan penelitian ini, perjanjian pengangkutan akan dibenturkan pada beberapa model *force majeure*, terutama yang pernah terjadi dalam proses pemenuhan prestasi *customer* PT. JNE. Perjanjian akan menimbulkan hak dan kewajiban para pihak. Hubungan kewajiban dan hak timbal balik antara pengangkut, ekspediter, dan pengirim terjadi karena perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses pengiriman. Akibat dari hubungan hukum tersebut akan

²¹Hasil observasi (catatan pribadi) peneliti

menimbulkan hak dan kewajiban, dimana hak merupakan suatu yang diterima, sedangkan kewajiban merupakan beban.²²

Sedangkan berkaitan dengan *force majeure*, hak perusahaan pengangkutan terhenti ketika suatu hal yang tertulis dalam perjanjian antara *customer* dengan PT. JNE terjadi, yakni mengenai kebencanaan seperti banjir, gempa bumi dan lainnya. Hal demikian dinilai kurang mendukung peraturan perundangan yang ada karena pengertian *force majeure* cukup luas dan memiliki beberapa spesifikasi tersendiri.

Berkaitan dengan perjanjian yang sah, yakni perjanjian yang memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan oleh undang-undang, sehingga diakui oleh hukum. Untuk sahnya persetujuan-persetujuan diperlukan empat syarat, yakni; (1) Sepakat mereka yang mengikatkan diri, (2) Cakap untuk membuat suatu perjanjian, (3) Mengenai suatu hal tertentu, dan (4) Suatu sebab (*causa*) yang halal.²³ Dan hal demikian tercantum dalam form yang ditandatangani oleh *customer* pada saat akan mengirimkan barang menggunakan jasa PT. JNE. Oleh

karena itu secara hukum dapat dikatakan suatu perjanjian yang sah.

2. Hak dan Kewajiban Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pada pasal 188 sampai pasal 196 mengatur tentang kewajiban perusahaan jasa pengiriman barang. Setidaknya terdapat pasal-pasal yang membahas mengenai kerugian pengguna jasa pengiriman barang seperti pasal 188 “Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.”²⁴

Dalam hal *force majeure* tentunya aturan demikian tidak memberatkan PT. JNE selaku perusahaan jasa pengiriman, dikarenakan pengertian *force majeure* yang diinterpretasikan secara umum. Setidaknya yang bukan merupakan dampak dari kelalaian pengirim barang dalam melaksanakan tugas. Namun, interpretasi daripada pemenuhan kewajiban yang tidak dapat dilaksanakan akibat *force majeure* cenderung dipersempit, yakni hanya berkaitan dengan hal-hal yang

²²Ariyanto, 2016, Jurnal, *Perbandingan Asas Itikad Baik; Dalam Perjanjian Menurut system Hukum Civil Law (EropaContinental) dan Common Law (Anglosaxon)*, Vol.2, Nomor 2, ISSN : 2356-4164, Singaraja: Faculty of Law and Social Sciences Ganesha University of Education, Hlm. 2

²³Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), pasal 1320

²⁴Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 193, ayat (1)

menyangkut kebencanaan. Hal demikian tercantum dalam mengisi AWB (*Air Waybill*)/Connot PT. JNE, yaitu form pengisian pengiriman barang.

Penyelesaian Ganti Rugi Yang Diakibatkan Oleh *Force Majeure* Antara PT JNE Dengan Pengirim

1. Ganti Rugi Berdasarkan Hukum Perjanjian

Perjanjian yang terjadi antara *customer* dan PT. JNE dapat dikatakan perjanjian yang terjadi antara pihak-pihak yang berkepentingan saja. Oleh karena itu, “kecacatan” dalam pemenuhan prestasi diatur dalam KUH Perdata. Dalam hal ganti rugi yang diatur atas dasar pemenuhan prestasi yang tidak sebagaimana mestinya, tentunya dapat diselesaikan dalam koridor litigasi, termasuk perjanjian pengangkutan. Dalam hal ini, pihak yang paling memungkinkan tidak memenuhi suatu prestasi yakni PT. JNE sendiri. Hal demikian mengingat PT. JNE menentukan dasar-dasar/syarat-syarat perjanjian pengangkutan yang tertera dalam AWB.

Bertolak dari fakta yang terjadi, memang kerap terjadi barang rusak. Kemudian juga beberapa kali terjadi kasus barang hilang. Oleh karena itu, PT. JNE beberapa kali mereduksi atau memperbaiki

sistem kerja agar meminimalisir kesalahan-kesalahan yang mungkin dapat terjadi.

2. Ganti Rugi Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Secara umum, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya membahas ganti rugi secara umum. Artinya, berkaitan dengan ganti rugi atas peristiwa *force majeure* tidak dirumuskan secara spesifik. Setidaknya terdapat pasal-pasal yang membahas mengenai kerugian pengguna jasa pengiriman barang seperti pasal 188 “Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.” Kemudian pasal 193 lebih spesifik membahas ganti rugi yang diakibatkan hal-hal tertentu seperti barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.

3. Tahap Penyelesaian

Pada tahap penyelesaian, tentunya disesuaikan dengan peristiwa yang terjadi. Berkaitan dengan *force majeure*, tidak bisa

ditindaklanjuti jika tidak sesuai dengan aturan yang dimuat dalam AWB, ataupun ketentuan-ketentuan mengenai pengiriman yang dicantumkan dalam *wibesite* PT. JNE. Peristiwa penyelesaian ganti rugi yang umumnya terjadi yakni mengenai barang hilang atau rusak. Itu pun jika statusnya sudah terkonfirmasi dan bisa diakses oleh *customer* melalui *website* PT. JNE yang berkaitan dengan status barang melalui *resi checking*. Hal demikian tentunya membutuhkan tindakan aktif dari *customer* yang merasa dirugikan untuk melakukan pelaporan atas barang yang tidak/belum sampai, melebihi waktu yang ditentukan.

Dalam hal terjadi wanprestasi, penyelesaian ganti rugi *non-litigasi* didahulukan. Ketika penyelesaian tersebut tidak menghasilkan titik temu, maka diteruskan kepengadilan oleh *customer* yang merasa dirugikan, dengan dasar KUHPerdara dan KUHD. Dalam hal ini, PT. JNE khususnya Cabang Kota Malang tidak pernah melakukan ganti rugi melalui jalur litigasi, melainkan diselesaikan atas dasar aturan perjanjian yang sebelumnya telah ditandatangani oleh *customer*. *Customer* yang merasa dirugikan sebelumnya harus melakukan konfirmasi jika barangnya belum sampai hingga pada estimasi yang ditentukan, atau mengkonfirmasi atas kasus

barang rusak, dengan cara menghubungi agen/kantor dimana barang tersebut dikirimkan.

Kemudian dalam hal ini pengirim mengajukan klaim ke kantor cabang dimana barang tersebut dikirimkan dengan persyaratan sebagai berikut; (1) surat pernyataan kehilangan atau mengalami kerusakan pada paket. Isinya mengenai barang apa yang dikirim, berapa nilainya, dari mana dan kemana tujuannya, dan detail – detail lain yang berhubungan, (2) Fotokopi identitas, dan (3) Bukti pengiriman (*resi*) asli, yang sebelumnya telah difotokopi.²⁵

PENUTUP

Kesimpulan

Dalam menerapkan sistem prosedur perjanjian, PT. JNE sudah mengaturnya yang kemudian dicantumkan dalam tanda bukti transaksi atau *resi* pengiriman. Apabila *customer* selaku pengguna jasa ingin menggunakan jasa masing-masing penyedia jasa diatas, maka *customer* haruslah tunduk kepada aturan baku yang telah dibuat oleh penyedia jasa. Berkaitan dengan ganti rugi, *customer* yang merasa dirugikan dapat mengajukan klaim dengan persyaratan yang telah ditentukan.

²⁵ Dokumen yang diperoleh dari *staff customer service*, diakses pada 26 april 2019, diolah oleh peneliti

Persyaratan tersebut juga tertulis dalam *air waybill* (AWB) yang dalam beberapa agen masih berlaku. Namun jika menggunakan resi terbaru, ketentuan mengenai hal demikian dapat diakses di *wibesite* PT. JNE. Nilai ganti rugi yang menjadi kewajiban JNE sesuai dengan syarat dan ketentuan yang berlaku yaitu ganti rugi bahwa nilai pertanggunganjawabannya adalah maksimal 10 kali biaya kirim paket tersebut atau senilai barang yang hilang dipilih mana yang lebih rendah. Kemudian, laporan (konfirmasi) terkait klaim ganti rugi akan ditindaklanjuti apabila tidak melebihi 14 hari dari estimasi barang sampai.

Dalam AWB dirumuskan secara jelas mengenai ketentuan *force majeure* yang berkaitan dengan kebencanaan alam. Hal demikian sekaligus bertolak belakang dengan interpretasi *force majeure* secara umum. Oleh karena itu tidak ada upaya hukum yang dilakukan PT. JNE pada kecelakaan tersebut. Artinya, PT. JNE tetap memenuhi ganti rugi atas dasar peristiwa wanprestasi. Terlebih pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *force majeure* tidak dibahas secara spesifik, melainkan hanya membahas ganti rugi secara umum, yakni berdasar pada sanksi wanprestasi yang diatur dalam KUH Perdata.

Saran

PT. JNE selaku penyelenggara jasa pengiriman yang berorientasi pada profit, sedikitnya dapat mengusulkan terkait klausul *Force Majeure* dalam kontrak perjanjiannya, agar dapat diinterpretasikan secara umum, yakni keadaan memaksa yang dapat membatalkan perjanjian dikarenakan sebab-sebab khusus diluar kesalahan karyawan/pihak PT. JNE sendiri. Hal demikian sedikit banyak akan membantu *customer* lebih berhati-hati dalam memutuskan taknis pengiriman barang. Seperti halnya tidak mengirim barang yang terlalu beresiko, serta penyesuaian *packaging*.

Disamping itu, PT. JNE sebagai perusahaan berbadan hukum, sedikitnya dapat menyesuaikan nominal ganti rugi mutlak sesuai dengan nilai barang yang harus diganti. Tidak kemudian harus menambahkan aturan terkait ganti rugi senilai dengan 10 kali nilai pengiriman, ataupun ganti rugi berdasarkan nilai yang paling rendah. Dengan demikian proses/upaya ganti rugi akan menjadi adil kepada semua pihak. Tentunya diharapkan dapat meningkatkan kinerja PT. JNE selaku perusahaan jasa pengiriman barang, dan juga memberikan

perlindungan hukum terhadap *customer*
PT. JNE sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

Sumber Buku;

- Abdulkadir, Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga*. 2013. Bandung: PT.Citra Aditya Bakti
- Arikunto, Suharsimi. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek*. 2006. Jakarta: Rineka Cipta
- Asikin, Zainal. *Hukum Dagang*. 2013. Depok: PT. Raja grafindo Persada
- Kriyanto, Rahmat. *Teknik Praktis Riset Komunikatif*. 2008. Jakarta: Kencana Prenada Media Group
- Kusumohamidjojo, Budiono. *Dasar-dasar Merancang Kontrak*. 2008. PT.Gramedia; Jakarta
- Meliala, Djaja. *Hukum Perdata dalam Perspektif BW*. 2014. Nuansa Aulia; Bandung
- Meliala, Qirom Syamsudin. *Pokok-Pokok Hukum Perjanjian Beserta Perkembangannya*. 2010. Yogyakarta; Liberty
- Purwosutjipto, H.M.N. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5*. 2000. Penerbit Djambatan; Jakarta
- Setiawan, Rahmat. *Pokok-pokok Hukum Perikatan*. 2007. Bina Cipta; Bandung
- Soetedjo, Budi. Oetomo, Dharma. *Perspektif e-Business: Tinjauan Teknis, Manajerial dan Strategis*. 2001. Yogyakarta: Andi
- Subekti, Ramlan. *Hukum Perjanjian*. 2007. Intermasa; Jakarta
- Sugiono. *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif dan R&D*. 2009. Bandung: Alfabeta
- Soekardono. *Hukum Dagang Indonesia*. 1981. CV Rajawali; Jakarta
- Syahrani, Riduan. *Seluk Beluk dan Asas-asas Hukum Perdata*. 2000. Bandung: Alumni
- Yossi, Andre. *Force Majeure (Overmacht) Dalam Hukum Kontrak (Perjanjian)*. 1999. Yogyakarta, Indonesia: Lentera

Sumber Jurnal;

- Sutoro, Eko. *Pro Poor Budgeting; Politik Baru Reformasi Anggaran Daerah untuk Pengurangan Kemiskinan*, dalam *IRE'S INSIGHT. Working Paper, IV*. 2008, Yogyakarta: Institute For Research and Empowerment (IRE).
- Syarief, Makhya. *Formulasi Kebijakan Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) Provinsi Lampung Tahun Anggaran 2011,2012*. Universitas Padjadjaran.

Sumber Peraturan Perundang-undangan;

- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Sumber Internet;

Ardina. <https://irmadevita.com/2012/perbedaan-akta-otentik-dengan-surat-di-bawah-tangan/>

Adzri. Metode Deduksi dan Induksi, dalam <http://adzriair.blogspot.co.id/2013/12/metode-berpikir-deduksi-dan-induksi.html>. 2013

Anonimous. <http://santafecafeks.com/mengenal-sejarah-jasa-ekspedisi-terbesar-di-indonesia-jne/>. 2013

Sanopa Putra, Raden. Analisis Komparatif, dalam <http://radensanopaputra.blogspot.co.id/2013/05/analisis-komparatif.html>. 2003