**Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi** **e-ISSN**: 2549-4236, **p-ISSN**: 1411-8939
Lembaga Penellitian dan Pengabdian kepada Masyarakat
Volume 23(2), Juli 2023, 1550-1558
DOI: 10.33087/jiubj.v23i2.3549

# Tanggung Jawab Pengangkut atas Pengiriman Barang Akibat *Overdimension* dan *Overloading* dalam Kegiatan Pengangkutan Darat

**Cindy Tatia Amallia, Zahry Vandawati Chymaida**
Universitas Airlangga Surabaya
Correspondence: cindy.tatia.amallia-2019@fh.unair.ac.id, vanda@fh.unair.ac.id

**Abstrak.** Dalam penelitian ini akan menganalisa tentang karakteristik dari kendaraan pengangkut yang melakukan *overdimension* dan *overloading*, serta tanggung jawab pengangkut yang melakukan *overdimension* dan *overloading* atas pengiriman barang dalam kegiatan pengangkutan. Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah Pendekatan Perundang-Undangan (*Staute Approach*) dan Pendekatan Konseptual (*Coneptual Approach*). Adanya pengangkut yang melakukan *overdimension* dan *overloading* dapat mengakibatkan dampak negatif yang merugikan, seperti halnya kecelakaan lalu lintas, kerusakan insfrastruktur jalan, ekonomi, hingga kerusakan barang dan/atau keterlambatan pengiriman barang dalam kegiatan pengangkutan. Dalam hal ini, pengangkut telah melakukan pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan mengenai batas muatan angkut yang diperbolehkan. Sehingga pengangkut dibebankan tanggung jawab untuk memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan, yakni pihak pengirim atau penerima barang.

**Kata kunci** : *overdimension; overloading;* pengangkutan; tanggung jawab pengangkut

***Abstract.*** *In this study will analyze the characteristics of transport vehicles that carry out overdimension and overloading, as well as the responsibility of carriers who carry out overdimension and overloading for the delivery of goods in transportation activities. The approach method used in this study is the Statute Approach and the Conceptual Approach. The existence of carriers that over-dimension and overload can result in negative negative impacts, such as traffic accidents, damage to road infrastructure, the economy, to damage to goods and/or delays in delivery of goods in transportation activities. In this case, the carrier has violated the laws and regulations regarding the permissible load limit. So that the carrier bears the responsibility to provide compensation to the injured party, namely the sender or recipient of the goods.*

***Keywords*** **:** *carrier responsibilities; overdimension; overloading; transportation.*

## PENDAHULUAN

Jasa pengiriman barang merupakan salah satu layanan yang dibutuhkan oleh masyarakat guna melakukan transaksi jual beli. Mengingat negara Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, penduduk banyak yang saling mengirim barang dari satu daerah ke daerah lain sehingga pelayanan pengiriman barang menjadi sangat penting bagi masyarakat (Musyafah et al., 2018). Dengan luasnya wilayah Indonesia, maka diperlukanlah suatu kegiatan pendistribusian guna mempermudah masyarakat melakukan transaksi jual beli. Kegiatan pendistribusian yang menggunakan jasa pengiriman barang dapat disebut juga dengan kegiatan pengangkutan. Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan ke tempat tujuan sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Pengangkutan juga merupakan kegiatan menyalurkan dan menjual sumber daya alam dari suatu daerah ke daerah lain yaitu kepada pihak yang membutuhkan atau konsumen yang terlibat dalam perdagangan itu, maka pengangkutan memegang peranan yang sangat penting, pengangkutan diharapkan untuk mempermudah dan mempercepat pendistribusian (Edelia et al., 2019).

Menurut Purwosutjipto (1987) menyatakan bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau dari suatu tempat ke tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan (Nugroho & Haq, 2019). Dari pengertian ini dapat dipahami bahwa fungsi pengangkutan adalah memindahkan objek yang diangkut sedangkan tujuan dari pengangkutan adalah meningkatkan nilai dan daya guna

sesuatu yang dipindahkan. Dengan demikian dapat dikatakan tujuan yang dimaksud adalah tujuan yang bersifat ekonomis (Purwosutjipto, 1987). Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba ditempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut. Tiba ditempat tujuan artinya proses pemindahan dari satu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang direncanakan. Selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan atau kemusnahan. Meningkatkan nilai guna artinya nilai sumber daya manusia dan barang di tempat tujuan menjadi lebih tinggi bagi kepentingan manusia dan pelaksanaan pembangunan (Susilo, 2015).

Menurut pendapat ahli lain yaitu Soegijatna Tjakranegara yang pada pokoknya memberikan definisi sebagai berikut pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemutan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan itu meliputi kegiatan: (a) memuat penumpang atau barang ke dalam alat pengangkut; (b) membawa penumpang atau barang ketempat tujuan; dan (c) menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

Berdasarkan atas pendapat diatas dapat diketahui bahwa pengangkutan yang meliputi tiga kegiatan tersebut merupakan satu kesatuan proses yang disebut pengangkutan dalam arti luas. Pengangkutan juga dapat dirumuskan dalam arti sempit. Dikatakan dalam arti sempit karena hanya meliputi kegiatan membawa penumpang atau barang dari tempat pemberangkatan ke tempat tujuan. Seperti yang telah dijelaskan bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim. Perjanjian yang dimaksud adalah perjanjian sebagaimana yang telah diatur dalam *Burgelijk Wetboek* (selanjutnya disebut BW), definisi perjanjian terdapat pada ketentuan Pasal 1313 BW yaitu perbuatan satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik, yaitu perjanjian yang menimbulkan kewajiban pokok bagi kedua belah pihak atau melakukan prestasi, sesuai dengan kesepakatan yang dibuat antara keduanya. Menurut Subekti (2021) perjanjian pengangkutan adalah perjanjian oleh satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ketempat lain, sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya. Sehingga, di dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut mempunyai kewajiban untuk membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan aman, sedangkan, pengirim mempunyai kewajiban untuk membayar sejumlah ongkos kepada pengangkut. Lebih lanjut, hal ini sejalan dengan Purwosutjipto (1987) yang menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan mengirim dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

Pada dasarnya, Jasa pengangkutan didirikan untuk mempermudah dan memfasilitasi keperluan dan kepentingan seseorang atau badan hukum. Hal ini dilakukan dalam rangka memenuhi kebutuhannya dalam proses pengiriman dan sarana transportasi yang membutuhkan efektivitas dan efisiensi waktu. Tidak dapat dipungkiri, kegiatan pengangkutan yang terjadi di tengah masyarakat, tentu tidak selalu berjalan lancar, melainkan sering terjadi beberapa hambatan. Salah satu hambatan yang banyak terjadi dalam kegiatan pengangkutan ini adalah para pengangkut yang melakukan *overdimension* and *overloading* (selanjutnya disebut dengan ODOL) dalam kegiatan pengangkutannya. Fenomena pelanggaran ODOL pada angkutan barang di Indonesia sudah menjadi permasalahan yang sangat serius. *Overdimension* adalah suatu kondisi dimensi barang muatan pengangkut tidak sesuai dengan standar produksi dan ketentuan peraturan. Hal ini sejalan dengan Anwar dan Tamin (2021) bahwa *Over Dimension Overloading vehicles are vehicles with dimensions and carrying loads that exceed predetermined standards. By definition, overloading is a condition that the axle load of a vehicle exceeds the standard load used in the pavement design assumptions or the number of operational passes before the plan life is reached"*.

Sedangkan yang dimaksud dengan *overload* adalah suatu kondisi pada kendaraan pengangkut barang muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan. Beban berlebih *(overloading)* terjadi karena jumlah berat

muatan kendaraan angkutan penumpang, mobil barang, kendaraan khusus, truk gandengan dan truk trailer yang diangkut melebihi dari jumlah yang di ijinkan (JBI) atau muatan sumbu terberat (MST) melebihi kemampuan kelas jalan yang ditetapkan. Disamping adanya beban berlebih *(overloading)* pada kendaraan yang mengangkut muatan melebihi ketentuan batas beban yang ditetapkan yang secara signifikan akan meningkatkan daya rusak kendaraan yang selanjutnya akan memperpendek umur pelayanan jalan (Simanjutak et al., 2014). Pengemudi dan/atau penyedia jasa angkutan barang wajib mematuhi tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan. Adapun Batasan berat muatan yang diizinkan tertuang pada SE Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SE.02/AJ.108/DRJD/2008 tentang Panduan Batasan Maksimum Perhitungan JBI (Jumlah Berat yang di Ijinkan) dan JBKI (Jumlah Berat Kombinasi yang di Ijinkan) untuk Mobil Barang, Kendaraan Khusus, Kendaraan Penarik berikut Kereta Tempelan/Kereta Gandengan. Angkutan barang dengan muatan lebih dari 5% ditilang dan dilarang meneruskan perjalanan sebelum memindahkan kelebihan muatannya (Oktarinda et al., 2022).

Pada dasarnya ODOL marak terjadi karena adanya persetujuan antara perusahaan pengangkut dan juga sopir dalam rangka mempercepat pengiriman, dan meningkatkan keuntungan. Karena dengan satu kali rute kirim diharapkan mampu mengangkut barang yang banyak untuk sampai pada tujuan. Caranya diakali dengan memodifikasi kendaraan truk besar dan atau sebagainya untuk bisa menampung beban berat tersebut. Akhirnya kendaraan tersebut justru kelebihan muatan dan melebihi dimensi sesuai spesifikasi pula. Hal ini bukan tidak mungkin terjadi karena perusahaan berorientasi pada hasil sehingga keuntungan sebesar-besarnya dicari dengan menempuh berbagai cara yang ada , dari sisi sopir praktik ODOL nekat dilakukan karena arahan dari atasan dan juga untuk mengejar setoran. Permasalahan angkutan barang terkait kendaraan ODOL seringkali meresahkan karena dampak yang ditimbulkan juga tidak ringan. Kendaraan/angkutan ODOL menyebabkan kerusakan infrastruktur seperti penurunan umur jalan, patahnya jembatan atau bahkan kecelakaan. Seharusnya, pemerintah melalui Dinas Perhubungan melakukan sosialisasi bagi perusahaan angkutan dan juga para sopir untuk mengetahui bahwa dampak dari ODOL adalah membahayakan seharusnya dapat dihindari dengan tetap patuh pada ketentuan dan standar yang ditetapkan. Lebih lanjut, dengan adanya hambatan-hambatan yang terjadi akibat praktik ODOL, Hal ini justru dapat memperlambat pengiriman, kerusakan jalan, bahkan kecelakaan lalu lintas. Dalam hal ini kerugian dari adanya praktek ODOL dapat berupa materiil dan immateril. Materiil dari segi uang yang dikeluarkan jika ODOL tersebut harus dikenai denda dan/atau ganti rugi, sedangkan kerugian immateril kepercayaan masyarakat selaku konsumen jasa angkutan yang menurun akibat kerusakan barang dan keterlambatan pengiriman barang yang sampai akibat praktek ODOL tersebut. Dengan dalih agar dapat meraup keuntungan yang banyak caranya dengan memberikan muatan yang berlebih hal tersebut justru malah memberikan kerugian yang banyak.

Menurut data dari Direktorat jenderal Perhubungan Darat berdasarkan analisa terhadap tujuh jembatan timbang yang ada di Indonesia pada 2018, ternyata sebanyak 75 persen menunjukan perilaku operator yang menimbulkan pelanggaran *over loading*, bahkan 25 persennya terkait pelanggaran yang muatannya melebihi 100 persen. Dalam masa pengawasan 14 hari periode 8-22 Juli 2019 di 21 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) atau jembatan timbang sebanyak 9.225 kendaraan angkutan barang dinyatakan menyalahi aturan, angka tersebut tercatat. Jumlah pelanggar mencapai 81,07% dari total 11.379 kendaraan yang masuk jembatan timbang, artinya, hanya sedikit sekali kendaraan yang dinyatakan tidak melanggar. Pelanggaran paling banyak adalah terkait masalah dokumen seperti habisnya masa STNK, buku KIR, dan lain sebagainya. Dalam praktiknya, ODOL dinilai sangat merugikan pemerintah dan masyarakat. Sebagai contoh, ODOL dapat mengakibatkan kerusakan jalan dan kerusakan infrastruktur, seperti jembatan. Selain itu, ODOL juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Insiden fatal pun dapat terjadi, seperti *underspeed*, ban pecah, maupun rem blong. Hal tersebut tentu saja membuat fenomena pelanggaran ODOL pada angkutan barang di Indonesia menjadi masalah yang serius, selain itu juga dapat mengakibatkan hambatan dalam pengiriman barang. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian dalam

pengangkutan barang yang melakukan *overdimension* dan *overloading*.

## METODE

Tipe penelitian hukum yang digunakan oleh penulis adalah yuridis normatif untuk mendapatkan jawaban dari rumusan masalah yang diambil penulis tentang bagaimana perlindungan hukum konsumen akibat kerusakan barang dalam proses pengangkutan yang dibeli melalui TikTok shop dengan merujuk pada kaidah hukum peraturan perundang undangan. Dalam penelitian ini penulis akan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conseptual approach*).

## HASIL

Istilah tanggung jawab dalam arti *liability* dapat diartikan sebagai tanggung gugat yang merupakan terjemahan dari *aansprakelijkheid*, dan merupakan bentuk spesifik dari tanggung jawab hukum menurut hukum perdata. Tanggung gugat merujuk pada posisi seseorang atau badan hukum yang dipandang harus membayar suatu kompensasi atau ganti rugi setelah adanya peristiwa hukum (Peter, 2008). Dalam konsep hukum pengangkutan, dikenal adanya 5 (lima) prinsip tanggung jawab pengangkut, yaitu:

1. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability/Strict Liability*). Menurut prinsip ini, pihak pengangkut wajib bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya. Pertanggung jawaban ini dilaksanakan tanpa proses pembuktian. Prinsip ini juga tidak mengenal beban pembuktian, sehingga ada tidaknya unsur kesalahan dari pihak pengangkutan tidak perlu dibuktikan. Berdasarkan hal itu, pihak pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawabnya, dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Di dalam peraturan perundang-undangan mengenai pengangkutan, prinsip tanggung jawab mutlak, tidak diatur dengan jelas. Hal ini dilatar belakangi karena pihak pengangkut tidak dibebani dengan resiko yang dinilai terlalu besar. Pihak pengangkut menilai bahwa prinsip ini tidak seimbang dengan upah atau ongkos penyelenggaraan pengangkutan yang diterimanya sebab harga barang yang diangkut ada kemungkinan lebih tinggi daripada harga kendaraan angkut pihak pengangkut.
2. Prinsip Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan (*Based On Fault*). Prinsip ini menitik beratkan pada penyebab munculnya tanggung jawab pengangkut yang dapat dilihat dari adanya unsur kesalahan. Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Apabila timbul kerugian dalam suatu penyelenggaraan pengangkutan tersebut, maka berlakulah asumsi bahwa pengangkut berkewajiban untuk bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi (Nasution, 2014). Beban pembuktian pada prinsip ini, diberikan kepada pihak yang dirugikan (bukan pada pihak pengangkut). Prinsip tanggung jawab ini mengacu pada Pasal 1365 BW yang mengatur mengenai perbuatan melawan hukum, dimana didalamnya mewajibkan setiap orang yang melakukan perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian bagi orag lain untuk bertanggung jawab atas kesalahannya tersebut. Pembebanan pembuktian kepada pihak yang dirugikan mengacu pada Pasal 1865 BW, pihak yang merasa memiliki hak guna meneguhkan haknya sendiri maupun membantah hak orang lain dengan menunjuk pada suatu peristiwa, maka pihak tersebut harus membuktikan dalilnya. Sehingga dapat dikatakan bahwa prinsip tanggung jawab ini tidak didasarkan pada suatu perjanjian, namun menimbulkan perikatan dari perbuatan melawan hukum. Penerapan prinsip ini terdapat pada UU LLAJ dan dapat dilihat dalam UU tersebut pada Bab XIV tentang Kecelakaan Lalu Lintas, Bagian Ketiga (Kewajiban dan Tanggung Jawab), Paragraf 1 (Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan) Pasal 234 ayat (1).
3. Prinsip Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumtion of Liability*). Prinsip ini menekankan bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika dirinya pihak pengangkut dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah, maka pihak pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi atas kerugian tersebut. Prinsip ini merupakan pengecualian terhadap prinsip sebelumnya, yakni prinsip

tanggung jawab mutlak. Beban pembuktiannya ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Konsep beban pembuktian di dalam prinsip ini hampir sama dengan konsep beban pembuktian di dalam hukum pidana, yakni pihak yang didalilkan menyebabkan kerugian yang memiliki kewajiban untuk membuktikan bahwa telah terjadi peristiwa yang diakibatkan olehnya, sehinga membawa dampak kerugian bagi pihak pemilik barang (eksportir atau impotir). Yang dimaksud istilah "bersalah" adalah melakukan kelalaian, tidak berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian yang tidak mungkin dihindari, pihak pengangkut tidak berupaya melakukan tindakan penyelamatan terhadap barang-barang yang diangkutnya. Prinsip ini dapat dilihat dalam ketentuan Pasal 468 ayat (2) KUHD, yang membedakan dengan tanggung jawab atas dasar kesalahan adalah pada perjanjian dan beban pembuktian yang dibebankan pada pengangkut.

4. Prinsip Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation of Liability*). Prinsip ini mengatur mengenai pembatasan tanggung jawab pengangkut terkait jumlah ganti rugi akibat kerugian yang tibul terhadap pengguna jasa kegiatan pengangkutan yang diselenggarakannya. Pembatasan tanggung jawab pada umumnya dilakukan dengan menetapkan limit tertentu sebagai batas maksimal tanggung jawab pengangkut untuk membayar ganti rugi. Pembatasan ini harus tetap mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berlaku.
5. Prinsip Tanggung Jawab Praduga Tidak Bersalah (*Presumption of Non-Liability*). Pada prinsip ini, pihak pengangkut dianggap tidak memiliki tanggung jawab. Dalam hal ini, bukan berarti pengangkut dinyatakan bebas dari tanggungan atas barang-barang yang diangkutnya, tetapi terdapat pengecualian-pengecualian tertentu. Prinsip ini hanya berlaku untuk barang bawaan penumpang pada alat angkutan umum. Dengan demikian, prinsip ini tidak berlaku untuk jenis-jenis angkutan pada pengangkutan barang. Prinsip ini didasarkan pada perjanjian dengan pengguna jasa sebagai pihak yang dibebankan dengan beban pembuktian. Pengangkut tidak bertanggung jawab apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa ia telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk mencegah timbulnya kerugian, dan adanya kesalahan dari pengguna jasa.

Kelima prinsip tanggung jawab dalam pengangkutan tersebut dapat dilihat dalam berbagai peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang kegiatan pengangkutan, baik jalur darat, udara, maupun jalur laut. Pada proses pengiriman barang, yang termasuk pihak atau subjek hukum yang bertanggung jawab atas barang yang diangkut tersebut apabila terjadi kerugian, yaitu pihak perantara atau ekspeditur atas jasa angkutan dan pihak perusahaan angkutan. Namun, dalam prakteknya yang menjadi ekspeditur kadang kala adalah perusahaan pengangkutan karena memiliki alat angkut sendiri sehingga kemungkinan ekspeditur juga bertindak sebagai pengangkut. Dalam pengiriman barang pada pengangkut yang melakukan ODOL terdapat risiko yang mungkin terjadi seperti kehilangan atau kerusakan baik sebagian atau seluruhnya, kecelakaan lalu lintas, dan juga keterlambatan barang. Pada dasarnya pengangkut memiliki kewajiban untuk menyelenggarakan sampainya barang-barang angkutan di tempat tujuan tepat waktu dalam jumlah yang tidak berkurang dan tidak mengalami kerusakan. Oleh karena itu, apabila terjadi kerusakan, kecelakaan lalu lintas, dan/atau keterlambatan dalam pengiriman barang, maka seyogyanya pengirim/penerima barang dapat menuntut ganti kerugian terhadap pihak pengangkut. Apabila barang tersebut bernilai besar, biasanya barang akan diasuransikan agar apabila pihak pengirim mengalami kerugian akibat suatu peristiwa yang merupakan kesalahan atau kelalaian pengangkut, maka perlu diberikan perlindungan atas barang yang diangkut (Wulandari, 2014).

*Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerusakan Barang Angkutan*

Dalam kegiatan pengangkutan yang melakukan ODOL, dimungkinkan terjadinya kerusakan barang akibat kecelakaan baik dari faktor manusia, faktor kendaraan, ataupun faktor kondisi jalan dan lingkungan. Faktor kendaraan menjadi salah satu faktor utama dan yang paling berdampak sebab kendaraan yang melakukan ODOL besar kemungkinan akan mengalami *underspeed* (kecepatan yang rendah), rem yang bermasalah, bahkan kerusakan kendaraan seperti patah as roda ataupun kelalaian dari pengemudi itu sendiri. Kewajiban pengangkut adalah

menyelenggarakan pengangkutan barang mulai dari tempat pemuatan sampai ditempat tujuan dengan selamat, lengkap dan utuh. Akan tetapi tidak selamanya pengangkut bertanggung jawab penuh atas terjadinya kerugian, seperti kehilangan atau kerusakan barang. Pihak pengirim barang dapat membuktikan bahwa kehilangan atau kerusakan dan kerugian itu diakibatkan oleh kelalaian atau kesalahannya sendiri, maka pembebanan tanggung jawab bukan pada pengangkut melainkan pada pengirim. Adapun pengecualian terhadap tanggung jawab pengangkut yang diatur dalam Pasal 91 dan 92 KUHD, apabila terjadi pada hal-hal sebagai berikut: (a) Cacat pada barang itu sendiri; (b) Kerusakan pada barang akibat bencana alam; (c) Kesalahan atau kelalaian pengirim; dan (d) Keterlambatan pengiriman yang tidak dikehendaki sebelumnya. Dalam hal ini barang tidak musnah atau cacat.

Penyebab-penyebab tersebut menjadi pengecualian dari tanggung jawab pengangkut. Dalam hal kerusakan barang akibat kecelakaan pengangkut yang melakukan ODOL, sudah sepatutnya pihak pengangkut memberi ganti kerugian sebab melakukan ODOL adalah bentuk kegiatan yang dilakukan dengan sengaja dan tentunya dengan segala bentuk risiko yang akan ditanggungnya. Oleh karena itu, bentuk tanggung jawab yang paling relevan diterapkan dalam kondisi ini adalah tanggung jawab atas dasar kesalahan. Berdasarkan prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim/penerima barang karena kesalahannya dalam melaksanakan angkutan. Hal ini selaras dengan ketentuan yang termaktub dalam Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ dimana pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pemilik barang karena kelalaian. Namun, apabila barang muatan tersebut bernilai besar biasanya barang tersebut diasuransikan oleh pengirim atau penerima barang. Asuransi tidak menciptakan atau menimbulkan risiko melainkan memperalihkan risiko atau mengurangi risiko seseorang (Chumaida, 2013). Dalam hal ini penerima baranglah yang mengeklaim kepada pihak asuransi sebab penerima barang yang mengetahui rusak tidaknya barang angkutan tersebut, sehingga kewajiban pengangkut sebagai penanggung dapat dialihkan dari pihak pengirim barang atau penerima kepada pihak asuransi.

*Tanggung Jawab Pengangkut Atas Keterlambatan Pengiriman Barang*

Keterlambatan pengiriman barang adalah salah satu hambatan yang seringkali terjadi pada kegiatan pengangkutan. Hal semacam ini perlu dihindari dari sebab dapat menyangkut hal-hal yang merugikan, salah satu halnya ialah adanya *penalty*. *Penalty* adalah pengenaan atas sanksi keterlambatan pengiriman barang apabila telah melebihi waktu pengiriman yang ditentukan. Pengangkut baik secara lisan maupun tertulis menentukan estimasi waktu untuk diterimanya barang oleh penerima barang di tujuan (Daming & Wibowo, 2022). Dalam kondisi terjadi keterlambatan pengiriman barang akibat ODOL apabila keterlambatan pengiriman barang tersebut terjadi akibat kesalahan pengangkut yang melakukan ODOL misalnya saja terjadi kendala teknis akibat dampak dari ODOL seperti *underspeed* (kecepatan yang rendah) yang menyebabkan kendaraan tidak dapat menanjak ketika berada dalam dataran tinggi, serta apabila disuatu kondisi pihak pengangkut mengalami kendala seperti tidak diperbolehkannya beroperasi akibat tidak memenuhi syarat maksimum berat pada jembatan timbang yang mengakibatkan keterlambatan, maka dalam kondisi ini pihak pengangkut bertanggung jawab atas keterlambatan pengiriman barang yang terjadi. Dalam prakteknya, terkait jangka waktu pengiriman barang biasanya antara pihak pengangkut dengan pihak pengirim barang mengikatkan dirinya dalam suatu perjanjian pengangkutan dimana dalam isi perjanjian tersebut memuat ketentuan berapa lama jangka waktu pengiriman tersebut harus sampai dan berapa besar kerugian yang di harus dibayarkan oleh pihak pengangkut. Oleh karena itu, pengangkut harus bertanggung jawab sesuai dengan prinsip *limitation of liability* (pembatasan tanggung jawab pengangkut).

*Tanggung Jawab Pengangkut Atas Kecelakaan Akibat ODOL*

Terkait tanggung jawab atas kecelakaan akibat ODOL, terdapat 2 pihak yang harus bertanggung jawab yakni pengemudi dan perusahaan pengangkut. Apabila kecelakaan tersebut mengakibatkan korban mengalami luka ringan maupun berat, pengemudi dapat dikenakan Pasal 360 KUHP yang menyatakan bahwa:

(1) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain

mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau pidana kurungan paling lama 1 tahun;

(2) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama 9 bulan atau pidana kurungan paling lama 6 bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah."

Namun, apabila kecelakaan tersebut mengakibatkan orang lain kehilangan nyawa dapat dikenakan Pasal 359 KUHP yang menyatakan bahwa: "Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau pidana kurungan paling lama 1 tahun.". Oleh karena itu, pengemudi truk ODOL yang lalai sehinga mengakibatkan kecelakaan bertanggung jawab secara pidana. Sedangkan, perusahaan yang mempekerjakan sopir bertanggung jawab perdata untuk membayar ganti kerugian kepada keluarga korban atau ahli warinya terhadap korban, sebagaimana diatur dalam Pasal 1367 BW, yang menyatakan "…majikan dan orang yang mengangkat orang lain untuk mewakili urusan-urusan mereka, bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh pelayan atau bawahan mereka dalam melakukan pekerjaan yang ditugaskan kepada orang-orang itu."

Kelalaian (kesalahan) pengemudi tersebut merupakan tanggung jawab pengangkut sebagai majikannya, hal semacam ini dikenal sebagai tanggung jawab yang dilakukan orang lain (tanggung jawab pengganti) atau *vicarious liability*. Tanggung jawab pengganti merupakan kondisi dimana seseorang dapat dibebani tanggung jawab untuk kesalahan perdata yang dilaukan orang lain, walaupun perbuatan melawan hukum itu bukanlah kesalahannya. Tanggung jawab pengganti ini masuk dalam kategori tanggung jawab atasan. Majikan bertanggung jawab atas tindakan yang dilakukan oleh pekerjanya sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1367 BW. Dalam hal ini, pengangkut sebagai majikan betanggung jawab terhadap kelalaian (kesalakan) yang dilakukan pengemudi.

*Tanggung Jawab Pengangkut yang Melakukan ODOL Ditinjau Dari UU LLAJ*

Sesuai dengan amanat UU LLAJ diharapkan penyelenggaraan angkutan dapat terlaksana dengan aman, selamat, cepat, tertib, dan teratur serta efisien dengan biaya yang wajar dan terjangkau oleh pengguna jasa transportasi. Berkaitan dengan hal tersebut, undang-undang memberikan perlindungan kepada pihak-pihak dengan mengatur tentang kewajiban dan hak-hak pengangkut/perusahaan angkutan dan pengirim barang. Adapun yang diatur sebagai berikut:

1. Dalam Pasal 188 UU LLAJ memuat ketentuan bahwa ketika terjadi kerugian kepada pengirim barang, kerugian itu disebabkan karena kesalahan dari pihak pengangkut sendiri, sehingga ia lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan, maka ia harus mengganti kerugian yang dialami pengirim barang. Dalam kaitannya dengan pengangkut yang melakukan ODOL, pihak pengangkut harus mengganti kerugian yang di derita oleh pengirim barang apabila dalam kegiatan pengangkutannya mengalami kecelakaan yang menyebabkan kerusakan pada barang dan keterlambatan pengiriman barang.
2. Dalam Pasal 189 UU LLAJ mewajibkan perusahaan angkutan umum untuk mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188 UU LLAJ. Tujuan dari kewajiban pengangkut apabila dikaitkan dengn ODOL untuk mengasuransikan tanggung jawabnya adalah agar apabila terjadi kejadian yang tidak diinginkan, maka pengangkut tidak harus menanggung kerugian yang diderita oleh pihak pengirim barang secara keseluruhan yang tentunya akan menyebabkan pengangkut mengalami kerugian yang besar.
3. Dalam Pasal 193 ayat (1) UU LLAJ memuat ketentuan bahwa pengangkut diwajibkan bertanggung jawab akibat musnah, hilang, atau rusaknya barang selama barang tersebut ada padanya. Namun, apabila barang tersebut musnah, hilang, atau rusak disebabkan karena kesalahan dari pengirim barang, maka pengangkut tidak diwajibkan untuk bertanggung jawab. Ketentuan tersebut, terdapat 4 (empat) hal yang sekaligus diatur, yaitu: (1) tanggung jawab perusahaan angkutan umum untuk memberikan ganti kerugian; (2) ganti kerugian tersebut diberikan oleh perusahaan angkutan umum kepada pengirim barang karena barangnya musnah, hilang, atau rusak; (3) kerugian tersebut terjadi akibat penyelenggaraan

pengangkutan; dan (4) perusahaan angkutan umum yang membuktikan adanya kerugian yang diderita oleh pengirim barang. Dalam kaitannya dengan pengangkut yang melakukan ODOL, apabila kerusakan barang tersebut disebabkan oleh pengirim barang, maka pengangkut dibebaskan dari tanggung jawabnya untuk mengganti kerugian.

4. Pasal 191 UU LLAJ menentukan bahwa apabila kerugian diderita pengirim barang timbul karena kesalahan dari pekerja angkutan, maka dalam hal ini pengangkut diwajibkan untuk bertanggung jawab atas kerugian tersebut. Apabila dikaitkan dengan pengangkut yang melakukan ODOL, pengangkut harus memberikan ganti rugi akibat pekerja angkutan dalam hal ini pengemudi jika ia melakukan kesalahan seperti halnya pengemudi tersebut mengantuk hingga menyebabkan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan pada barang angkutan.

Bentuk tanggung jawab pengangkut adalah membayar ganti kerugian kepada pengirim barang. Namun, problematika mengenai batas atau limit yang dibayarkan kepada pengangkut tidak ditentukan oleh Undang-Undang. Dalam hal ini, Pasal 193 ayat (2) UU LLAJ hanya mengatur mengenai batasan pemberian ganti kerugian oleh pengangkut adalah sebesar kerugian yang nyata diderita oleh pengirim barang. Oleh karena itu, untuk menentukan pembayaran ganti kerugian sebaiknya menggunakan *breakable limit*. *Breakable limit* memiliki arti dapat dilampaui dan tidak bersifat mutlak, dimana ganti rugi yang diberikan oleh pengangkut, masih dapat dimungkinkan untuk dibayarkan melebihi jumlah yang dinyatakan, yaitu dalam hal kerugian disebabkan oleh adanya perbuatan sengaja atau kelalaian berat dari pengangkut (Yuniza, 2009). Apabila diantara para pihak terjadi perselisihan antara jumlah pembayaran ganti rugi, maka perselisihan tersebut diselesaikan dengan cara musyawarah, arbitrase, atau alternatif penyelesaian sengketa.

## SIMPULAN

Dampak negatif dari pengangkutan ODOL melahirkan tanggung jawab yang harus dipenuhi oleh perusahaan pengangkut. Dalam hal kerusakan barang, pengangkut bertanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault*), dimana harus ada pembuktian terlebih dahulu apakah kerusakan tersebut disebabkan oleh pengangkut atau oleh pihak pengirim barang. Dalam hal keterlambatan pengiriman barang, pengangkut bertanggung jawab sesuai prinsip pembatasan tanggung jawab (*limitation liability*), karena biasanya dalam perjanjian pengangkutan tertera besarnya ganti rugi yang harus ditanggung oleh pihak pengangkut apabila terjadi keterlambatan pengiriman barang. Namun, apabila barang muatan tersebut bernilai besar biasanya barang tersebut diasuransikan oleh pengirim atau penerima barang. Sedangkan dalam hal kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan jatuhnya korban, perusahaan pengangkut selaku majikan bertanggung jawab sebagai majikannya (tanggung jawab pengganti).

## DAFTAR PUSTAKA

Anwar, K. S., & Tamin, O. Z. 2021. Vehicle Influence Simulation Over Dimension Overload on Road Conditions. *Review of International Geographical Education Online*, *11*(2), 69-79.

Chumaida, Z. V. 2013. *Risiko dalam Perjanjian Asuransi Jiwa*.

Daming, S., & Wibowo, T. A. 2022. Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengangkutan dalam Pengiriman Barang. *Yustisi*, *8*(2), 152-172.

Edelia, A. R., Njatrijani, R., & Lestari, S. N. 2019. Tanggung Jawab PT Grab Indonesia Terhadap Kerugian dalam Proses Pengangkutan Barang Melalui Layanan Grab Express. *Diponegoro Law Journal*, *8*(2), 825-835.

Musyafah, A. A., Khasna, H. W., & Turisno, B. E. 2018. Perlindungan Konsumen Jasa Pengiriman Barang Dalam Hal Terjadi Keterlambatan Pengiriman Barang. *Law Reform*, *14*(2), 151-161.

Nasution, K. 2014. Penerapan Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Bus Umum. *Mimbar Hukum-Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada*, *26*(1), 55-71.

Nugroho, S. S., & Haq, H. S. 2019. Hukum Pengangkutan Indonesia: Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara.

Oktarinda, E., Prihutomo, N. B., & Maulani, E. O. 2022. Analisis Pengaruh Kendaraan Odol Terhadap Tingkat Kecelakaan di Jalan Tol. *Construction and Material Journal*, *4*(1), 49-57.

Peter, M. M. 2008. *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana Prenada Media Group.

Purwosutjipto, H. M. N. 1987. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*: *Hukum Surat Berharga*.

R Subekti, S. H. 2021. *Aneka perjanjian*.

Simanjuntak, G. I., Pramusetyo, A., Riyanto, B., & Supriyono, S. 2014. Analisis Pengaruh Muatan Lebih (Overloading) Terhadap Kinerja Jalan Dan Umur Rencana Perkerasan Lentur (Studi Kasus Ruas Jalan Raya Pringsurat, Ambarawa-magelang). *Jurnal Karya Teknik Sipil*, *3*(3), 539-551.

Susilo, W. 2015. Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Pengangkutan Barang Angkutan Darat. *IUS: Jurnal Ilmiah Fakultas Hukum*, *2*(1), 41-50.

Wulandari, A. S. R. 2014. *Buku Ajar Hukum Dagang*. Mitra Wacana Media, Makassar.

Yuniza, M. E. 2009. Perbandingan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dengan Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Mimbar Hukum-Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada*, *21*(2), 257-277.