**PERMASALAHAN HUKUM TERHADAP IMPLEMENTASI PRINSIP *PRESUMPTION OF LIABILITY* PADA TANGGUNG JAWAB PENGANGKUTAN**



**SKRIPSI**

**Ditunjukan Untuk Memenuhi Tugas dan Melengkapi Syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata 1 dalam Ilmu Hukum**

# HALAMAN JUDUL

**Oleh :**

**Dede Ayu Fadilah**

**NPM. 5120600056**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS PANCASAKTI TEGAL**

**2024**







# ABSTRAK

Permasalahan hukum yang muncul dalam konteks pengangkutan merupakan suatu aspek yang krusial dalam sistem hukum, salah satunya yaitu prinsip *presumption of liability*. Prinsip *Presumption Of Liability* adalah prinsip tanggung jawab praduga, tergugat dapat membebaskan tanggung jawabnya apabila tergugat bisa membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah. Tanggung jawab dalam pengangkutan merupakan kewajiban pengangkut untuk mengganti kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, perlu adanya kesepakatan antara pengirim dan pengangkut untuk menghindari terjadinya perselisihan.

Penelitian ini bertujuan: (1) Untuk menganalisa pengaturan prinsip tanggung jawab pengangkutan (2) Untuk menganalisa permasalahan hukum terhadap implementasi prinsip *presumption of liability* pada pengangkutan. Jenis penelitian ini adalah kepustakaan (*library research)* pendekatan yang digunakan yuridis normatif, teknik pengumpulan datanya melalui penelusuran data secara *offline* dan *online* dan dianalisis dengan metodologi kualitatif.

Hasil dari penelitian ini yaitu implementasi pada prinsip *presumption of liability* dapat menimbulkan ketidakpastian hukum sehingga mengakibatkan terjadinya potensi penyalahgunaan. Prinsip *presumption of liability* memberikan perlindungan kepada konsumen, tetapi memberikan tantangan kepada pengangkut dalam hal pembuktian kelalaiannya. Selain itu, peraturan dalam tanggung jawab pengangkutan memiliki keterbatasan yang mengakibatkan semakin meningkatnya kasus kerugian yang timbul dalam pengangkutan.

Berdasarkan hasil penelitian ini diharapkan akan menjadi bahan informasi dan masukan bagi mahasiswa, akademisi, praktisi, dam semua pihak yang membutuhkan dilingkungan Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal.

**Kata Kunci: *Presumption Of Liabilty,* Tanggung jawab, Pengangkutan**

# ABSTRACT

*Legal issues that arise in the context of transportation are a crucial aspect of the legal system, one of which is the principle of presumption of responsibility. The principle of presumption of responsibility is the principle of presumptive responsibility, the defendant can release his responsibility if the defendant can prove that he is not guilty. Responsibility in transportation is the carrier's obligation to compensate for losses suffered by third parties. There needs to be an agreement between the sender and the carrier to avoid damage.*

*This research aims: (1) To analyze the regulation of the principle of transport responsibility (2) To analyze legal issues regarding the implementation of the principle of presumption of liability in transport. This type of research is a library research approach used by normative juridical, data collection techniques through offline and online data searches and analyzed using qualitative methodology.*

*The results of this study are that the implementation of the principle of presumption of liability can cause legal uncertainty, resulting in potential abuse. The principle of presumption of liability provides protection to consumers, but presents challenges to carriers in terms of proving their negligence. In addition, regulations on transportation responsibility have limitations that result in increasing cases of losses arising in transportation.*

*Based on the results of this research, it is hoped that it will become information and input for students, academics, practitioners, and all parties in need within the Faculty of Law, Pancasakti University, Tegal.*

***Keywords: Presumption of Liability, Responsibility, Transportation***

# MOTTO

“Orang lain ga akan bisa paham *struggle* dan masa sulitnya nya kita, yang mereka ingin tahu hanya bagian *success stories*. Berjuanglah untuk diri sendiri walaupun ga ada yang tepuk tangan. Kelak diri kita dimasa depan akan sangat bangga dengan apa yang kita perjuangkan hari ini, tetap berjuang ya!”

“*Allah tidak akan membebani seseorang, melainkan sesuai dengan kesanggupannya”*

(Q.S. Al-Baqarah:286)

Kuncinya, libatkan Allah dalam setiap persoalan apapun.

“*Dan bersabarlah kamu, sesungguhnya janji Allah adalah benar”*

(Q.S. Ar-Rum:60)

“Bukan kesulitan yang membuat kita takut, tapi sering ketakutanlah yang membuat jadi sulit. Jadi jangan mudah menyerah”

(Joko Widodo)

Masa depan adalah milik mereka yang percaya dengan impiannya dan jangan biarkan impianmu dijajah oleh pendapat orang lain.

# PERSEMBAHAN

Alhamdulillah segala puji syukur kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya berupa kesehatan, kekuatan, dan inspirasi yang tidak terhitung banyaknya, sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana. Skripsi ini penulis persembahkan sebagai bukti semangat usaha penulis serta cinta dan kasih sayang kepada orang-orang yang sangat berharga dalam kehidupan penulis. Untuk karya yang sederhana ini, maka penulis persembahkan untuk:

1. Cinta pertama dan panutanku, Abah tercinta Farikhin. Terima kasih atas pengorbanan dan dukungan yang telah di berikan kepada penulis. Beliau memang tidak sempat merasakan pendidikan sampai bangku perkuliahan, namun beliau dapat mendidik, mendoakan, memberikan semangat dan motivasi tiada henti kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikannya sampai mendapatkan gelar sarjana.
2. Pintu surgaku, mamah tersayang Puji Rahayu. Perempuan hebat yang sudah berhasil mendidik anak-anaknya dengan baik. Terima kasih sebesar-besarnya yang dapat penulis sampaikan kepada beliau atas segala bentuk kasih sayang dan cinta yang tulus untuk melahirkan, merawat dan membesarkan penulis dengan sabar, selalu memberi bantuan, dukungan, semangat dan doa yang diberikan sampai detik ini. Terimakasih atas nasihat yang diberikan. Mamah selalu menjadi pengingat dan penguat yang hebat. Terima kasih, mamah.
3. Kakaku tersayang, Hesty Komasari, S,I.Kom. Menjadi salah satu sumber motivasi dan selalu memberikan dukungan serta mengajarkan untuk terus berusaha tiada henti untuk menjadi wanita yang kuat dan berhasil menjadi sosok wanita yang sukses seperti kakak sekarang, memberikan contoh yang baik dan selalu melindungi adik-adiknya. Terimakasih sudah menjadi kakak yang bisa di banggakan.
4. Adik terkasih, Akhmad Al-Farizi dan Muhammad Azril Haikal, yang memberikan semangat dan dukungan walaupun melalui coletahannya, tetapi penulis yakin dan percaya ini adalah sebuah bentuk dukungan dan motivasi.
5. Kakak iparku, Moh. Yusuf, S.T. menjadi salah satu sumber motivasi dan selalu memberikan dukungan kepada penulis.
6. Keluarga besar yang selalu memberikan dukungan dengan baik.
7. Kepada seseorang yang tak kalah penting kehadirannya. Thoriq Wahyu Saputra. Terima kasih telah menjadi bagian dari perjalanan hidup penulis. Berkontribusi banyak dalam penulisan karya tulis ini , baik tenaga, waktu, pikiran, materi kepada penulis. Telah menjadi rumah, pendamping dalam segala hal yang menemani, mendukung, maupun menghibur dalam kesedihan, mendengar keluh kesah, memberi semangat untuk pantang menyerah. Semoga allah selalu memberi keberkahan dalam segala hal yang kita lalui.
8. Sahabatku tersayang, Mayang Lintang Sari dan Dhifka Ara Esa. Terima kasih telah terus menerus memberikan semangat, doa, dan motivasi dalam hidup, percintaan, dan persahabatan yang sangat baik sampai penulis mampu menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih sudah mau berjuang bersama, menjadi rumah kedua dan rasa kehangatannya tidak akan tergantikan.
9. Seseorang yang pernah sangat dekat, tetapi menjadi asing bahkan tidak perduli satu sama lain. Terimakasih atas kehadirannya selama 4 tahun ini, terima kasih telah memberikan kebahagiaan dan kehangatan yang akhirnya menjadi sedingin es batu. Kalian sangat berarti untuk hidup saya, saya harap tidak ada kebencian dalam hati. Sekalipun ada, semoga allah melunturkan rasa kebencian itu menjadi sebuah kebahagiaan yang baru setelah kita bertemu suatu saat nanti. Sampai jumpa kalian. Sampai jumpa di dunia kita yang baru. Aku rindu.
10. Dan yang terakhir, untuk diri saya sendiri, Dede Ayu Fadilah. Terima kasih sudah bertahan sejauh ini. Terima kasih tetap memilih untuk terus hidup dengann rintangan yang sering membuat patah sampai di titik ini. Walau sering kali merasa putus asa apa yang diusahakan tetapi belum berhasil, namun terima kasih tetap menjadi manusia yang selalu mau berusaha dan tidak lelah mencoba. Terima kasih karena memutuskan tidak menyerah sesulit apapun proses penyusunan skripsi ini dan dapat menyelesaikannya dengan sebaik dan semaksimal mungkin, ini merupakan pencapaian yang patut dirayakan untuk diri sendiri. Berbahagialah selalu dimanapun berada, Dheyu. Apapun kurang dan lebih yang ada pada dirimu, mari merayakan diri sendiri.

# KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan syukur kehadirat Allah Swt., alhamdulillah penyusun skripsi ini dapat selesai. Dengan skripsi ini pula penulis dapat menyelesaikan studi di Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancsakti Tegal. Shalawat dan salam penulis sampaikan kepada Rasulullah Saw., yang membawa rahmat sekalian alam.

Penyusun tidak lepas dari bantuan dan dorongan berbagai pihak yang kepadanya patut diucapkan terimakasih. Ucapan terimakasih penulis sampaikan kepada:

1. Bapak Dr. Taufiqulloh, M.Hum selaku Rektor Universitas Pancasakti Tegal.
2. Bapak Dr. Achmad Irwan Hamzani, S.H.I., M.Ag. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal.
3. Ibu Dr. Soesi Idayanti, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal.
4. Ibu Fajar Dian Aryani, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal.
5. Ibu Selviany M.H. selaku Sekretaris Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal.
6. Bapak Dr. Eddhie Praptono, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing I, dan Bapak Erwin Aditya Pratama, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing II yang telah berkenan memberikan ilmu dan bimbingan serta arahan pada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Segenap Dosen Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan pada penulis sehingga bisa menyelesaikan studi strata 1.
8. Segenap pegawai administrasi/karyawan Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal yang memeberikan layanan dengan baik, sabar dan ramah.
9. Orangtua, serta saudara-saudara penulis yang memberikan dorongan moriil pada penulis dalam menempuh studi.
10. Kawan-kawan penulis, dan semua pihak yang memberikan motivasi, semangat dalam menempuh studi maupun dalam penyusunan skripsi yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Semoga Allah Swt. Membalas semua amal kebaikan dengan balasan yang lebih besar dari apa yang mereka berikan kepada penulis. Akhirnya hanya kepada Allah Swt. Penulis berharap semoga skripsi yang telah dibuat dapat bermanfaat bagi penulis khususnya, dan bagi pembaca umumnya.

Tegal, 6 Juli 2024

**Penulis**

# DAFTAR ISI

[HALAMAN JUDUL i](#_Toc171297973)

[PERSETUJUAN PEMBIMBING ii](#_Toc171297974)

[PENGESAHAN iii](#_Toc171297975)

[PERNYATAAN iv](#_Toc171297976)

[ABSTRAK v](#_Toc171297977)

[ABSTRACT vi](#_Toc171297978)

[MOTTO vii](#_Toc171297979)

[PERSEMBAHAN viii](#_Toc171297980)

[KATA PENGANTAR xi](#_Toc171297981)

[DAFTAR ISI xiii](#_Toc171297982)

[BAB I PENDAHULUAN 1](#_Toc171297983)

[A. Latar Belakang 1](#_Toc171297985)

[B. Rumusan Masalah 8](#_Toc171297986)

[C. Tujuan Penelitian 8](#_Toc171297987)

[D. Urgensi Penelitian 9](#_Toc171297988)

[E. Tinjauan Pustaka 9](#_Toc171297989)

[F. Metode Penelitian 11](#_Toc171297990)

[G. Rencana Sistematika Penulisan 15](#_Toc171297991)

[BAB II TINJAUAN KONSEPTUAL 16](#_Toc171297992)

[A. Tinjauan Umum Tentang Hukum Pengangkutan 16](#_Toc171297994)

[B. Tinjauan Umum Tentang Pertanggung Jawaban Pengangkutan 47](#_Toc171297995)

[C. Tinjauan Tentang Perlindungan Konsumen Dalam Pengangkutan 62](#_Toc171297996)

[BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 71](#_Toc171297997)

[A. Pengaturan Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan 71](#_Toc171297999)

[B. Permasalahan Hukum Terhadap Implementasi Prinsip *Presumption Of Liability* Pada Pengangkutan 87](#_Toc171298000)

[BAB IV PENUTUP 117](#_Toc171298001)

[A. Kesimpulan 117](#_Toc171298003)

[B. Saran 119](#_Toc171298004)

[DAFTAR PUSTAKA 120](#_Toc171298005)

[DAFTAR RIWAYAT HIDUP 136](#_Toc171298006)

# BAB I

# PENDAHULUAN

## **Latar Belakang**

Indonesia merupakan negara hukum, hampir semua bidang kehidupan diatur oleh peraturan-peraturan hukum melalui penormaan dalam tingkah laku manusia, dengan campur tangan hukum yang semakin luas dalam bidang kehidupan masyarakat sehingga menyebabkan permasalah efektifitas dalam penerapan hukum. Hal ini berkaitan dengan hakikat manusia sebagai makhluk sosial yang merupakan bagian dari masyarakat yang tidak mungkin dipisahkan dari hukum. Permasalahan hukum yang muncul dalam konteks tanggung jawab pengangkutan merupakan suatu aspek yang krusial dalam sistem hukum yang mengatur transportasi, diantaranya adalah prinsip *fault liability, absolute liability* dan *presumption of liability.*

*Fault liability* (tanggung jawab atas dasar kesalahan) adalah seseorang bertanggung jawab atas kerugian orang lain karena kesalahan yang dilakukan dirinya[[1]](#footnote-1). Hal ini adalah seseorang dapat dinyatakan bertanggung jawab, mereka harus menangung semua konsekuensi yang timbul pada akibat atau tindakan yang dilakukannya. Prinsip *fault liability* diatur dalam pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*).

*Absoulute liability* (tanggung jawab mutlak)adalah tanggung jawab yang tidak dapat dihindari dalam keadaan apapun. Hal ini menjelaskan bahwa seseorang bertanggung jawab secara penuh dan tidak mendapatkan kebebasan dari tanggung jawab mereka terhadap tidakan suatu kesalahan tertentu. Tanggung jawab mutlak dapat merujuk pada tanggung jawab moral dengan mengimplikasi bahwa individu harus menanggung konsekuensi tanpa adanya penolakan atau pengecualiaan.

Prinsip *presumption of liability* adalah prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga, tergugat (pengangkut). Prinsip ini dianggap bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul, tetapi tergugat dapat membebaskan tanggung jawabnya, apabila tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah. Sedangkan menurut Wiwoho Soedjono, menjelaskan bahwa prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga yaitu pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang atau pihak ketiga. Kecuali jika pengangkut dapat membuktikan bahwa pengangkut tersebut sudah melakukan pengiriman secara layak.[[2]](#footnote-2)

Prinsip *Presumption Of Liability* memiliki tujuan positif dalam mempermudah penyelesaian sangketa dan perlindungan kepentingan masyarakat, namun implementasi pada prinsip *presumption of liability* dapat menimbulkan ketidakpastian hukum dan dapat mengakibatkan terjadinya potensi penyalahgunaan. Pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan, baik, sebagai pengangkut maupun penerima barang, seringkali menghadapi kesulitan dalam menentukan batas tanggung jawab dalam pembuktian kelalaiannya.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) menjelaskan mengenai prinsip tanggung jawab atas dasar praduga bersalah terdapat dalam Pasal 468 yang menyatakan “Perjanjian pengangkutan menjanjinkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahan. Perbuatan kelalaian pengangkut dapat mengakibatkan timbulnya kerugian bagi pemilik barang yang diangkut. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerusakan atau kehilangan barang bukanlah kesalahan pengangkut melainkan keadaan yang tidak bisa dihindari, misalnya bencana alam atau tindakan pihak ketiga.

Pengangkutan dapat diartikan sebagai perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, pengangkutan dapat mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang/orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pada pengirim dapat mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Menurut Subekti, perjanjian pengangkutan adalah perjanjian yang dilakukan oleh satu pihak menyanggupi dengan pengangkutan dilakukan dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ketempat lain, sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya[[3]](#footnote-3).

Prinsip *presumption of liability* memiliki peran penting dalam proses pengiriman barang karena memiliki standar tanggung jawab yang konsisten dalam lingkungan bisnis. Hal ini dapat memberikan kepercayaan kepada pengirim dan penerima bahwa kantor ekspedisi memiliki tanggung jawab jika mengalami terjadinya kerusakan atau kehilangan barang yang diangkut. Selain itu juga dapat mendorong pengangkutan dalam mengambil tindakan pencegahan dan keselamatan yang tepat saat mengangkut barang. Ketika barang dikirimkan, penerima tidak selalu memiliki kendali langsung atas pengiriman tetapi harus bergantung pada barang yang datang dengan selamat dan dalam kondisi baik.

Transportasi yang semakin bagus dan berjalan dengan lancar merupakan sarana pendukung dalam pelaksanaan pembangunan, terutama dalam bentuk pemerataan kebutuhan pembangunan bidang di seluruh wilayah tanah air, seperti kegiatan industri, perdagangan, pariwisata, maupun pendidikan. Dalam pengangkuatan perdagangan berupa barang melalui jalan darat dengan menggunakan gerbong barang atau yang disebut dengan truk. Truk barang umum, merupakan truk yang digunakan untuk mengangkut segala jenis barang, baik yang dikemas ataupun tanpa kemasan dalam bentuk curah, namun penggunaan yang sifatnya spesifik sering diangkat dengan truk yang diperuntukkan untuk satu jenis barang saja.

Pengangkutan barang melalui jalan darat merupakan salah satu kegiatan transportasi yang memiliki risiko tinggi. Sebab penyelenggara anggkutan jalan menghandapi banyak kesalahan baik yang di sengaja atau tidak di sengaja bahkan yang tidak bisa diperkirakan sebelumnya. Kesalahan selama pengangkutan dapat menyebabkan suatu peristiwa yang menimbulkan kerugian. Maka harus ada yang bertanggungjawab.

Tanggung jawab dalam pengangkutan merupakan kewajiban pengangkut untuk mengganti kerugian yang diderita penumpang dan/atau pihak ketiga, sehingga perlu adanya kesepakatan antara pengirim dan pengangkut untuk menghindari perselisihan antara pengangkut dan pengirim. Kesepakatan ini untuk memberikan kepastian hukum kepada pihak apabila terjadi suatu peristiwa yang merugikan pengirim. Peristiwa yang terjadi biasanya setelah barang baru dibuka dan diketahui oleh penerima barang dalam kondisi rusak atau dalam kondisi yang tidak diinginkan[[4]](#footnote-4).

Permasalahan yang terjadi pada saat pengangkutan barang melalui jalur darat terjadinya karena kelalaian pengangkut dalam melakukan pengecekan transportasi truk yang mengakibatkan transportasi tersebut mengalami *trouble* dan keterlambatan dalam pengiriman barang yang mengakibatkan barang mengalami pembusukan pada saat pengangkutan.

Faktor-faktor penyebab keterlambatan atau kerusakan barang pada saat pengangkutan barang melalui jalan darat adalah:

1. Faktor alam berupa cuaca buruk atau badai. Dalam kondisi hujan, jarak pandang pengemudi terganggu dan berpeluang terjadi kecelakaan. Tidak jarang proses pengangkutan dihentikan untuk menjamin keamanan barang.
2. Unsur kelalaian, timbul akibat kelalaian pengirim dan pengemudi lainnya. Suatu cara mencuri barang kiriman seseorang atau sekelompok pencuri.
3. Faktor jalan juga dapat sangat mempengaruhi keselamatan barang, Jalan yang berlubang atau tidak rata/rusak mempunyai resiko tinggi menyebabkan kerusakan barang seperti “barang rapuh” sehingga perlu adanya penataan/penataan barang untuk meminimalkan dan mengurangi resiko barang tersebut.

Berdasarkan Pasal 193 (Ayat 1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim akibat dari musnahnya barang, hilang, atau kerusakan akibat proses pengangkutan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 jauh lebih baik dibandingkan dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 karena memisahkan tanggung jawab pengangkut, baik terhadap penumpang, pengirim dan pihak ketiga. Sedangkan pada Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 menjelaskan mengenai ketentuan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang, pengirim barang, dan pihak ketiga hanya diatur dalam satu ayat yaitu (Pasal 45 ayat (1).

Pengangkutan merupakan serangkai kegiatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa menuju tempat yang telah ditentukan sebagai tujuan pengangkutan. Pengangkutan memiliki sistem hukum, yaitu subjek (pelaku) hukum pengangkutan, status pelaku hukum pengangkutan, obyek hukum pengangkutan, peristiwa hukum pengangkutan[[5]](#footnote-5).

Kantor ekspedisi CV. Harapan merupakan salah satu pengangkutan barang melalui jalur darat yang beroperasi di Indonesia. CV. Harapan dalam menjalankan usahanya pernah mengalami beberapa kasus yang membuat pengirim mengalami kerugian. Salah satu contoh yaitu seorang pengirim asal Brebes mengalami kerugian atas kerusakan barang kirimannya berupa bawang merah yang mengalami kebusukan akibat kelalaian dalam proses pengangkutan. Pengirim mengajukan klaim pada pengangkut kemudian CV. Harapan melakukan penelurusan mengenai kerusakan barang tersebut. Setelah penelusuran ditemukan fakta bahwa barang tersebut memang busuk pada saat proses pengangkutan. Pihak CV. Harapan melepas tanggung jawab dan menolak mengganti kerugian yang diderita oleh pengirim tersebut. Tindakan pihak CV. Harapan yang tidak mengganti kerugian yang diderita oleh pengirim jelas bertentangan dengan Pasal 193 ayat (1) Undang-Undang Lalulintas angkutan jalan yang mana seharusnya CV. Harapan sebagai pengangkut harus bertanggung jawab terhadap kerugian pengirim dalam hal ini yaitu pembusukan bawang merah disebabkan oleh truk yang mengalami kerusakan mesin pada saat pengiriman dan menyebabkan keterlambatan pengiriman yang terjadi akibat kelalaian dalam proses pengangkutan.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis menarik untuk menganalisa lebih jauh mengenai permasalahan hukum terhadap prinsip *Presumption Of Liability* tersebut dalam bentuk penelitian skripsi dengan berjudul: “**PERMASALAHAN HUKUM TERHADAP IMPLEMENTASI PRINSIP *PRESUMPTION OF LIABILITY* PADA TANGGUNG JAWAB PENGANGKUTAN”**

## **Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka permasalahan yang ingin dibahas adalah sebagai berikut:

* 1. Bagaimana pengaturan mengenai prinsip tanggung jawab pengangkut?
	2. Bagaimana permasalahan hukum terhadap implementasi prinsip *presumption of liability* pada pengangkutan

## **Tujuan Penelitian**

1. Untuk menganalisa pengaturan prinsip tanggung jawab pengangkutan
2. Untuk menganalisa permasalahan hukum terhadap implementasi prinsip *presumption of liability* pada pengangkutan

## **Urgensi Penelitian**

Selain memiliki tujuan yang disebtkan diatas, peneliti juga memiliki beberapa manfaat diantaranya sebagai berikut :

1. Penelitian ini dapat berguna dan bermanfaat untuk meningkatkan pengetahuan mahasiswa dan masyarakat mengenai pandangan terhadap mengevaluasi permasalahan hukum terhadap implementasi prinsip *presumption of liability* pada pengangkutan.
2. Penelitian ini menjadi bahan edukasi kepada mahasiswa atau masyarakat tentang hukum dan permasalahan hukum terhadap implementasi prinsip *presumption of liability* pada pengangkutan.
3. Penelitian ini sebagai bahan masukan dan pertimbangan bagi pengangkut dalam kelalaian pengiriman barang.

## **Tinjauan Pustaka**

Penelitian ini akan menggunakan beberapa pustaka antara lain yaitu :

1. Ketut Arie Jaya, I Nyoman Putu Budiartha, Ni Made Puspasutari Ujianti, Tanggungjawab Perusahaan Ekspedisi Terhadap Kerusakan Dan Kehilangan Barang Muatan Dalam Pengangkutan Darat, Tahun 2020. Dengan hasil penelitian menunjukan bahwa penelitian ini memiliki dua faktor yang menyebabkan pengangkutan barang rusak atau hilang yaitu faktor kesalahan sistem, kesalahan kasir, administrasi, terjadi penyusutan, terjadinya fraud, atau kecurangan dari staff perusahaan. Terjadinya kesalahan penempelan pada label alamat. Sementara dilihat dari faktor eksternal meliputi faktor alam seperti cuaca yang buruk atau terjadinya hujan, faktor kecelakaan lalu lintas, faktor begal atau pencuri, faktor jalan yang rusak sehingga barang menjadi rusak di dalam mobil.
2. Christian, Ndaumanu, Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerusakan Dan Keterlambatan Barang Kiriman Melalui Jalur Darat (Studi Kasus Pt Xpresindo Logistik Utama Semarang), Tahun 2022. Dengan hasil penelitian menunjukan bahwa penelitian ini dilihat dalam pengaturan mengenai tanggung jawab kantor ekspedisi terdapat batasan nominal ganti rugi atas kerugian dari pengirim.
3. Sianipar, Grace Rosalinda, Prinsip Pertanggungjawaban Perusahaan Pengangkutan atas Kelalaian yang Menyebabkan Kehilangan Barang (Studi Putusan Nomor 200/Pdt.G/2015/PN.JKT.TIM.), Tahun 2023. Dengan hasil penelitian Pengaturan mengenai pertanggungjawaban perusahaan pengangkutan atas kelalaian yang mengakibatkan kehilangan barang diatur dalam beberapa peraturan hukum. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bersama dengan Pasal 141 dan 149 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Pasal 40 dan 54 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, merupakan landasan hukum yang mengatur hal ini. Dalam praktik hukum, pengadilan mengacu pada ketentuan Pasal 1365, Pasal 1366, dan Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata saat menilai tindakan kelalaian yang menyebabkan kehilangan barang oleh perusahaan pengangkutan, seperti yang terjadi dalam Putusan Pengadilan Nomor 200/Pdt.G/2015/PN.JKT.TIM.

Adapun yang membedakan penelitian penulis dengan peneliti lainnya yaitu pada penelitian ini berisi mengenai implementasi permasalahan hukum dan pengaturan terhadap prinsip *Presumption Of Liability* pada pengangkutan.

## **Metode Penelitian**

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan jenis penelitian jenis penelitian Kepustakaan (*Library Research), penelitian kepustakaaan* adalah metode pengumpulan data yang menggunakan data sekunder penelitian ini diambil melalui peraturan hukum dan jurnal penelitian yang berkaitan permasalahan penelitian dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka[[6]](#footnote-6). Penelitian ini menggunakan penelitian *Library Research* karena memiliki relevan untuk digunakan dalam membahas permasalahan hukum terhadap implementasi prinsip *Presumption Of Liability* pada tanggung jawab pengangkutan.

1. Pendekatan Penelitian

 Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan metode yuridis-normatif. Metode yuridis-normatif adalah suatu pendekatan dengan memandang hukum sebagai norma-norma tertulis yang dibuat dan diundangkan, bersifat tertutup dan terlepas dari kehidupan masyarakat dan bukan sebagai norma hukum. Pendekatan normatif pada penelitian ini mencangkup pendekatan normative (*Statute Approach*) dan pendekatan kasus *(Case Approach)*. *Statute Approach* merupakan penelitian yang berfokus pada penjelasan hukum, terutama pada Undang-Undang ataupun peraturan hukum pendekatan ini menekan pada penafsiran terhadap teks hukum berdasarkan teks dan frasa yang digunakan dalam Undang-Undang dengan dilakukan mempelajari teks Undang-Undang. Pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan menelaah peraturan perUndang-Undangan yang sedang berlaku di Indonesia berkaitan dengan pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim akibat dari musnahnya barang, hilang, atau kerusakan akibat proses pengangkutan yaitu terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

1. Sumber Data

Penelitian ini menggunakan beberapa sekunder, serta bahan hukum primer.

1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer termasuk bahan hukum autoritatif merupakan bahan hukum yang memiliki tingkat otoritas tinggi dan berlaku sebagai sumber hukum yang utama dalam suatu negara. Bahan hukum primer meliputi peraturan perUndang-Undangan segala dokumen resmi yang memuat ketentuan hukum[[7]](#footnote-7).

1. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)
2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
4. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)
5. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
6. Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder merupakan bahan hukum yang mengacu pada sumber-sumber informasi atau suatu referensi yang digunakan oleh peneliti sebagai bahan dasar dalam mengembangkan suatu penelitian. Contohnya seperti buku-buku literatur, kamus-kamus hukum jurnal ilmiah dan lain-lain yang akan dibahas[[8]](#footnote-8).

1. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan beberapa cara yaitu :

1. Studi Literatur, merupakan cara untuk menyelesaikan persoalan dengan menelusuri sumber-sumber tulisan yang pernah dibuat sebelumnya. Penulis mempelajari buku-buku serta artikel baik disurat kabar atupun artikel-artikel pada sarana elektronika yaitu melalui internet yang berkaitan dengan masalah yang dibahas.
2. Dokumen, merupakan penelitian yang mengumpulkan dokumen-dokumen daring atau online sebagai alat bukti yang akurat dari pencatatan sumber informasi dari data primer maupun sekunder.
3. Akses internet, merupakan cara memperoleh data dalam penelitian ini adalah dengan mengakses *website-website*, *jurnal online*, dan berita-berita yang diterbitkan oleh media online yang terkait dengan permasalahan yang akan di teliti.
4. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yaitu suatu metode dengan cara menganalisa data yang dikumpulkan secara utuh dengan menggunakan pendekatan sosiologi hukum kemudian diolah berdasarkan peraturan hukum. Pengolahan dengan metode kualitatif dengan membahas dan menjabarkan bahan hukum yang digunakan dengan berdasarkan pada norma-norma, teori yang berkaitan dengan materi yang diteliti dengan menggunakan logika deduktif dan peneliti menarik kesimpulan dari suatu permasalahan yang bersifat umum yang dihadapi.

## **Rencana Sistematika Penulisan**

BAB I PENDAHULUAN. Berisi mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, tujuan Pustaka, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN KONSEPTUAL. Berisi uraian teoritis atau kajian teoritis yang mendasari penelitian ini yaitu tinjauan umum mengenai pengaturan terhadap tanggung jawab pengangkutan.

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN. Berisi pembahasan dari rumusan masalah mengenai tentang permasalahan hukum terhadap implementasi prinsip *Presumption Of Liability*  pada tanggung jawab pengangkutan.

BAB IV PENUTUP. Berisi uraian yang berasal dari kristalisasi semua rumusan masalah yang telah dijawab dan berupa simpulan dan saran.

# BAB II

# TINJAUAN KONSEPTUAL

## **Tinjauan Umum Tentang Hukum Pengangkutan**

1. **Pengertian Hukum Pengangkutan**

Dilihat dalam sektor hukum perdata, terdapat dua jenis hukum yang berbeda, yaitu hukum dagang dan hukum perusahaan. Dari sudut pandang hukum perdata, hukum pengangkutan dapat dipahami sebagai peraturan-peraturan yang mengatur tentang pengangkutan barang atau orang[[9]](#footnote-9). Peraturan-peraturan ini berasal dari dalam kondifikasi, seperti perjanjian antara pengangkut dan pengirim, atau dari luar kondifikasi, seperti ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Apabila dilihat dari sudut pandang hukum normatif, bidang hukum perdata merupakan salah satu komponen sistem hukum nasional.

Menurut Abdul Kadir Muhammad, hukum pengangkutan adalah sistem hukum yang memiliki beberapa unsur[[10]](#footnote-10) :

* 1. Subyek hukum, pihak-pihak yang berkepentingan dengan pengangkutan serta pihak-pihak yang mengadakan pengaturan pengangkutan. Pengaturan ini mencakup pengirim, pengangkut, penumpang, dan pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan.
	2. Status hukum, pengangkut dianggap sebagai peyedia transportasi. Kedudukan hukum menunjukan hak dan tanggung jawab pengangkut sebagai penyelenggara transportasi
	3. Obyek hukum, alat angkutan untuk muatan yang diangkut dan biaya pengangkutan. Obyek hukum ini meliputi barang yang diangkut dan biaya yang harus di keluarkan untuk pengangkutan tersebut.
	4. Peristiwa hukum, tata cara perencanaan suatu sistem pengangkutan. Peristiwa hukum mencakup seluruh tahapan yang terjadi dalam proses pengangkutan, termasuk penyerahan, pengawasan, pengemasan, dan transit.
	5. Hubungan hukum, para pihak dalam perjanjian pengangkutan, kewajiban, dan pihak berkepentingan lainnya. Baik pengirim maupun pengangkut mempunyai kewajiban hukum mengenai pengiriman produk yang aman dan tepat waktu, serta pembayaran biaya pengangkutan.

Pengangkutan, juga disebut ekspedisi, adalah proses mengangkut barang dan orang dari satu tempat ke tempat lain. R Soekardono menggambarkan pengangkutan sebagai transportasi orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain untuk memaksimalkan keuntungan dan memaksimalkan sumber daya yang tersedia. Angkutan barang didefinisikan oleh Abdulkadir Muhammad menjelaskan sebagai rangkaian tindakan yang dilakukan untuk mengangkut material atau orang dari satu lokasi ke lokasi lain untuk keperluan bongkar muat[[11]](#footnote-11).

Pengertian “angkutan” berasal dari kata “angkut” yang memiliki arti mengangkut atau membawa, memuat, atau mengirim. Pengangkutan berarti pengangkatan atau membawa barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa angkutan merupakan suatu proses gerakan dari suatu tempat ketempat yang lain atau perpindahan barang dari satu tempat ke tempat yang lain[[12]](#footnote-12).

Arti penting dari pengangkutan yaitu bidang kegiatan vital pada kehidupan masyarakat, hal ini didasari oleh berbagai faktor, diantaranya adalah :

1. Keadaan pada geografis di Indonesia
2. Menunjang pembangunan
3. Mendekatkan jarak antar desa atau kota dan menghemat waktu pengiriman

Pengangkutan mempunyai peranan penting untuk pembangunan ekonomi bangsa. Pengangkutan dapat dilakukan melalui darat, laut dan udara untuk mengangkut orang dan barang. Menurut Sri Redjeki Hartono Semakin banyak fasilitas dan peralatan pengangkutan yang tersedia, semakin baik perekonomian masyarakat, yang menunjukkan bahwa masyarakat lebih mudah mendapatkan sumber daya hidup[[13]](#footnote-13).

Pada zaman modern pengangkutan mempunyai peranan besar yang penting dan lebih strategis untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban dalam lalu lintas karena pembangunan ekonomi mengalami pengembangan dalam ilmu negara. Adapun pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi di tempat tujuan daripada ditempat asalnya. Oleh karena itu, pengangkutan dikatakan memberi nilai kepada barang yang diangkut. Nilai itu akan lebih besar dari biaya yang dikeluarkan. Nilai tersebut berupa nilai tempat (*plase utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Kedua nilai diperoleh jika barang yang diangkut ketempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Oleh karena itu, pengangkutan dapat memberikan jasa kepada masyarakat Indonesia yang dimaksud jasa pengangkutan.

1. **Pengaturan Tentang Hukum Pengangkutan**

Banyak pengaturan perundang-undangan terkait yang dimuat dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia yang berkaitan dengan hukum pengangkutan. Beberapa contoh aturan yang berkaitan dengan hukum pengangkutan dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) adalah sebagai berikut:

* 1. Buku I Bab V bagian 2 dan 3, mulai dari pasal 90 sampai pasal 98 tentang Pengangkutan Darat dan Pengangkutan Perairan Darat:
		1. Buku I Bab V pada Pasal 453 sampai pasal 465 tentang Pencarteran Kapal. Buku I Bab V A pada asal 466 sampai pasal 520 tentang Pengangkutan Barang, dan Buku I Bab V B pada pasal 521 sampai 544 bagian a tentang pengangkutan orang.
		2. Buku I Bab V Bagian II pada pasal 86 sampai pasal 90 tentang Kedudukan Para Ekspeditur sebagai Pengusaha Perantara.
		3. Buku I Bab XIII pada pasal 748 sampai pasal 754 tentang Kapal-Kapal yang Melalui Perairan Darat.

Sedangkan sumber-sumber khusus berikut ini memuat ketentuan-ketentuan hukum pengangkutan yang tidak tercakup dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD):

* + 1. Konversi-konversi Internasional
		2. Perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral
		3. Peraturan perundang-undangan nasional
		4. Yurisprudensi
		5. Perjanjian –perjanjian antara:
			- 1. Pemerintah dengan ekspedisi angkutan
				2. Ekspedisi angkutan dengan Ekspedisi angkutan
				3. Ekspedisi angkutan dengan pribadi

Sedangkan pengaturan-pengaturan khusus untuk tiap-tiap jenis pengangkutan, diatur di dalam:

1. Pengangkutan Darat
2. Pasal 91 sampai pasal 98 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) tentang surat angkutan dan tentang pengangkut dan juragan perahu melalui sungai dan perairan darat.
3. Ketentuan di luar KUHD atau KUHPerdata, terdapat di dalam:
	* + 1. Undang-undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos
			2. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
			3. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
4. Pengangkutan Laut
5. Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) :
	* + - 1. Buku II Bab V tentang Perjanjian Carter Kapal
				2. Buku II Bab V A tentang Pengangkutan Barang- Barang
				3. Buku II Bab V B tentang Pengangkutan Orang
	1. Ketentuan lainnya berada dalam:
		* + 1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
				2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan
				3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda
				4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian
				5. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan
				6. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim
				7. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2009 tentang Perlakuan Kepabeanan, Perpajakan, dan Cukai serta Pengawasan atas Pemasukan dan Pengeluaran Barang Ke dan Dari Serta Berada di Kawasan yang Telah Ditunjuk Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas
				8. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
				9. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan
				10. Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional
	2. Pengangkutan Udara, kententuan peraturan perundang-undangan nasional yang mengatur tentang angkutan udara:
		* + 1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
				2. Undang-undang Nomor 2 Tahun 1976 tentang Pengesahan Konvensi Tokyo 1963 Konvensi The Hague 1970, dan Konvensi Montreal 1971
				3. Undang-undang Nomor 4 Tahun 1976 tentang Penambahan Pada KUHP yang Berkaitan dengan Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan Terhadap Sarana/Prasana Penerbangan
				4. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara
				5. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan
				6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Angkutan Udara

Terdapat berbagai peraturan Internasional yang mengatur pengangkutan udara selain Undang-undang afirmatif nasional. Konversi internasionl, perjanjian bilateral dan multinasional berada di urutan teratas daftar sumber hukum. Peraturan dan Perundang-undangan nasional, karena hukum udara yang termasuk hukum pengangkutan udara lebih berorientasi global dibandingkan dengan jenis hukum lainnya, maka setiap negara mempunyai peraturan nasionalnya masing-masing, yang sebagian di antaranya hanya di dasarkan pada perjanjian internasional yang berkaitan dengan penerbangan.

Sumber konvensi internasional di bidang hukum pengangkutan udara, antara lain:

1. Konversi Warsawa (*Warsaw Convention*) 1929

*“Agreement to Unify Specific Regulations Concerning International Air Transport”* adalah nama lengkap Konversi Warsawa, yang di tanda tangani di Warsawa pada tanggal 12 oktober 1929, dan mulai berlaku di Indonesia pada tanggal 29 September 1933[[14]](#footnote-14). Konversi Warsawa ini antara lain mengatur dua hal utama, yaitu penerbitan dokumentasi angkutan udara (Bab II pada pasal 3-16) dan tanggung jawab maskapai penerbangan.

Konvensi Warsawa memiliki peran penting karena dengan atau tanpa ada modifikasi, pembatasannya juga di terapkan pada perjalanan udara domestic di sejumlah negara, termasuk Inggris, Belanda dan Indonesia. Oleh karena itu, Indonesia harus memantau dengan cermat setiap perubahan yang di lakukan tehadap undang-undang penerbangan swasta secara internasional juga akan mempengaruhi undang-undang penerbangan sipil di Indonesia. Khusus untuk penerbangan lolak dan internasional, ketentuan besaran ganti rugi baik penumpang maupun kargo harus sama.

1. Konversi Geneva

Konvensi Geneva mengatur tentang pengakuan internasional atas hak pesawat udara. Indonesia tidak berpartisipasi dalam Konvensi Geneva, namun dari bidang ilmu hukum konvensi ini sangat penting karena baik “*Mortage*” (dalam hukum Anglo Saxon) maupun “Hipotik” (dalam hukum Kontinental) untuk pesawat terbang berserta perlengkapannya dapat di akui secara internasional oleh negara-negara peserta.

1. Konvensi Roma 1952

Konvensi Roma 1952 ini yang menggantikan Konvensi Roma tahun 1933, di tandatangani di Roma pada tanggal 7 Oktober 1952 dan di beri nama lengkap “*Convention on Damage to Third Parties on the Surface Caused by Foreign Aircraft”*. Konvensi Roma yang di ratifikasi pada tahun 1952 mengatur kewajiban pengangkut pesawat asing untuk memberikan kompensasi kepada pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat pesawatnya. Indonesia tidak ikut serta dalam Konvensi Roma pada tahun 1952 yang jumlah pesertnya hanya sedikit.

1. Protokol Hague 1955

*Protocol to Modify the Convention on the Unification of Specific Regulations Concerning International Air Transport, Signed in Warsaw 12 Oktober 1929* adalah nama lengkap dariProtokol Den Haag. Namun sebagian besar orang menyebutnya sebagai Protokol Den Haag Tahun 1955.

Konvensi Warsawa 1929 diubah dalam beberapa cara melalui Protokol Den Haag 1955, yang di tandatangani pada tanggal 28 September 1955. Hal ini termasuk menaikkan batasan kompensasi penumpang dan menyederhanakan serta meningkatkan tagihan muatan udara melalui tiket penumpang.

Protokol Den Haag telah di ikuti oleh 105 negara sejak di mulainya pada tahun 1981. Indonesia tidak terdaftar sebagai peserta Protokol Den Hagg melainkan di masukkan sebagai negara peserta instrumen aksesi, yaitu pernyataan piagam Menteri Luar Negeri Republik Indonesia pada tanggal 12 Agustus 1960, di kirimkan kepada Pemerintah Polandia melalui Kedutaan Besar Indonesia di Moskow dan di teruskan ke Polandia.

1. Konvensi Guadalajara 1961

*Additional Convention to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Carried Out by Persons Other than the Contracting Carrier*, nama ini merupakan nama lengkap dari Konvensi Guadalajara tahun 1962. Konvensi Guadalajara di ratifikasi oleh 5 negara peserta setelah di tandatangani pada tanggal 18 September 1961 dan mulai berlaku pada tanggal 2 Mei 1964. Konvensi Warsawa pada tahun 1961 di lengkapi dengan Konvensi Guadalajara yang mengatur mengenai tanggung jawab maskapai penerbangan kepada pihak-pihak yang tidak terlibat dalam penandatanganan perjanjian.

1. Protokol Guatemala

Sejumlah pasal penting dalam Konvensi Warsawa dan Protokol Den Haag diubah oleh Protokol Guatemala yang di tandatangani pada tanggal 8 Maret 1971. Negara Indonesia telah mengirimkan delegasi Protokol Guatemala, tetapi negara Indonesia tidak menandatanganinya. Hal ini terjadi, karena delegasi Indonesia berpendapat bahwa batasan tanggung jawab Protokol Den Haag terlalu ketat.

1. **Aspek Hukum Pengangkutan**
	1. Ketentuan Perundang-Undangan

Berbagai peraturan dan perundang-undangan yang berlaku di negara Indonesia dapat di jadikan sebagai undang-undang dalam hukum pengangkutan. Contonya adalah Undang-undang pengangkutan, perjanjian pengangkutan, dan konvensi Internasional tentang pengangkutan.

* 1. Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan selalu berkaitan dengan dengan kesepakatan antara pihak pengangkutan dengan pihak pengirim atau pihak penumpang. Kesepakatan ini didasari tentang kewajiban dan hak, baik pengangkut maupun pengirim. Kesepakatan dilakukan harus sesuai dengan kepentingan masing-masing para pihak, sesuai dengan kepentingan kedua belah pihak, perjanjian pengangkutan menimbulkan akibat hukum bagi penumpang dan bisnis, sistem ini merupakan pengirim dan pengangkut saling terikat[[15]](#footnote-15). Selain mengikat pengirim atau pengangkut, perjanjian pengangkutan barang juga mengikat penerima. Akibatnya, hubungan hukum timbul antara pengirim, pengangkut, dan penerima. Problem perikatan atau perjanjian adalah masalah bagi siapa pun yang terlibat dalam suatu perjanjian atau perikatan.

Istilah perjanjian sering disebut dengan persetujuan yang berasal dari bahasa Belanda yaitu “*Overeenkost”*[[16]](#footnote-16)*.* Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan timbal balik karena sifat perjanjian pengangkutan memuat suatu ketentuan-ketentuan yang berisi hak dan kewajiban setiap pihak, baik pihak pengangkut maupun pengirim yang artinya kedua belah pihak memiliki kewajiban untuk membayar biaya pengangkutan.tertentu. Pada pelaksanaan khususnya pengangkutan barang sering mengalami cacat yang menyebabkan kerugian material maupun moril bagi pelanggan[[17]](#footnote-17).

Menurut Subekti, perjanjian pengangkutan adalah perjanjian di mana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, dan pihak lainnya menyanggupi untuk membayar biaya pengangkutan.

Perjanjian pengangkutan biasanya dilakukan secara lisan dengan dukungan dari dokumen pengangkutan yang membuktikan bahwa sebuah perjanjian sudah terjadi dan dilakukan atas persetujuan dari pihak-pihak yang bersangkutan dalam pengangkutan. Praktik lapangan sering terjadinya pihak pengirim adalah ekspeditur atau perantara dalam sistem pengangkutan. Perantara memiliki dua jenis perjanjian yang perlu dibuat, yang pertama adalah perjanjian antar ekspeditur dengan pengirim disebut dengan perjanjian ekspedisi, yang kedua adalah perjanjian antar ekspeditur atas nama pengirim dengan pengangkut, hal ini disebut perjanjian pengangkutan[[18]](#footnote-18).

Dalam Buku III, Bab I sampai dengan Bab IV, perjanjian tak bernama yang menganut prinsip kebebasan kontrak dapat diklasifikasikan sebagai perjanjian pengangkutan. Menurut Ayat (3) Pasal 1338 KUHPerdata, setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi pihak yang membuatnya.

Untuk menjadi sahnya perjanjian, suatu perjanjian harus memenuhi syarat-syarat yang disebutkan dalam Pasal 1320 KUHPerdata dan Pasal 1338 KUHPerdata. Menurut Pasal 1320 KUHPerdata, syarat sah suatu perjanjian adalah sebagai berikut:

1. Kesepakatan pihak yang mengikatkan diri
2. Kemampuan untuk membuat perjanjian
3. Tujuan yang jelas
4. Alasan yang sah

Kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan pihak pengirim dan pihak pengangkut adalah sistem pekerjaan yang dimaksud *partner* bisnis, *partner* bisnis merupakan sistem pekerjaan yang tidak memandang tinggi atau rendahnya jabatan[[19]](#footnote-19). Berbeda dengan sistem perjanjian pada perburuhan yang mana para pihak tidak sama tinggi, dalam perjanjian perburuhan majikan memiliki kedudukan yang lebih tinggi daripada buruh. Kedudukan para pihak dalam perjanjian perburuhan disebut dengan kedudukan subordinasi (*gucoordineerd*), sementara posisi para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah suatu posisi yang sama tinggi/seimbang atau posisi koordinasi (*gecoordineer*)[[20]](#footnote-20).

Asas perjanjian pengangkut antara lain :

1. Asas Transparan

Asas transparan dalam perjanjian pengangkutan mengandung prinsip keterbukaan dan kejelasan dalam suatu perjanjian antara pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan pengangkutan. Hal ini mencakup memberikan informasi yang jelas mengenai syarat-syarat, biaya, tanggung jawab, dan hak-hak pada masing-masing pihak. Transparansi dalam perjanjian pengangkutan sangat penting dalam mencegah ketidakpastian dan konflik di masa depan serta memastikan bahwa hak dan kewajiban setiap pihak terlindungi.

1. Asas Akuntabel

Pada perjanjian pengangkutan, asas akuntabel mengandung prinsip kewajiban untuk bertanggung jawab atas tindakan atau keputusan yang diambil dengan hubungannya pada perjanjian pengangkutan. Hal ini mencakup pengelolaan yang transparan, pelaporan, dan pengungkapan informasi yang berkaitan dengan pelaksanaan perjanjian pengangkutan. Konsep ini memiliki tujuan untuk memastikan integritas, kejujuran, dan tanggung jawab dalam menjalankan kewajiban yang berkaitan dengan pengangkutan[[21]](#footnote-21).

1. Asas Berkelanjutan

Asas yang menjamin bahwa perjanjian pengangkutan dapat bertahan dan diperpanjang seiring waktu disebut sebagai asas berkelanjutan. Aspek yang terdapat pada asas berkelanjutan:

1. Fleksibilitas, yaitu perjanjian pengangkutan harus fleksibel untuk menyesuaikan diri dengan perubahan pasar, kebijakan pemerintah, atau kemajuan teknologi.
2. Pengawasan, yaitu perjanjian pengangkutan harus didasarkan pada mekanisme pengawasan yang efektif untuk memastikan bahwa semua pihak yang terlibat dalam perjanjian mencapai kesepakatan dan memenuhi tanggung jawab mereka dengan cara terbaik.
3. Transparansi, yaitu pemangku kepentingan harus memastikan proses pengawasan transparan, termasuk penerbitan laporan anggaran dan memastikan bahwa pertanggung jawaban dapat diakses oleh masyarakat.
4. Pengujian dan Evaluasi, yaitu suatu perjanjian pengangkutan harus menggunakan pengujian dan evaluasi yang ketat untuk menilai kinerja dan efektivitas layanan transportasi.
5. Adaptabilitas, yaitu perjanjian pengangkutan harus dapat beradaptasi dengan perubahan pasar dan teknologi serta beradaptasi dengan cepat untuk menjaga pertumbuhan dan persaingan di industri.

Asas berkelanjutan dalam perjanjian pengangkutan bertujuan untuk memastikan bahwa dalam pengangkutan tetap bertahan lama dan dapat disesuaikan serta mengimbangi kepentingan masyarakat dan pemangku kepentingan[[22]](#footnote-22).

1. Asas Partisipatif

Asas partisipatif mencangkup partisipasi masyarakat dalam proses perencanaan, pengambilan keputusan, dan pelaksanaan perjanjian pengangkutan. Tujuannya yaitu untuk memastikan bahwa berbagai pemangku kepentingan, termasuk masyarakat umum, memiliki kesempatan untuk berpartisipasi dalam proses pengambilan keputusan yang berkaitan dengan layanan transportasi dengan menyampaikan pendapat mereka dan menyampaikan kekhawatiran mereka. agar ini mendukung transparansi, akuntabilitas, dan keadilan dalam pengelolaan perjanjian pengangkutan dan memastikan bahwa kebijakan dan tindakan terkait transportasi mewakili kepentingan masyarakat.

1. Asas Manfaat

Asas manfaat mencangkup pada langkah-langkah yang diambil untuk membantu masyarakat dan pemangku kepentingan yang lain untuk mendapatkan manfaat dari sistem pengangkutan. Diantaranya adalah :

1. Pembagian manfaat, yaitu perjanjian pengangkutan harus memastikan bahwa masyarakat dan pemangku kepentingan lainnya menerima manfaat dari dalam tersebut. Manfaat ini dapat berupa penurunan biaya, peningkatan kualitas layanan, atau peningkatan daya saing pada pasar.
2. Pengembangan infrastruktur, yaitu Perjanjian pengangkutan harus memfokuskan pada pembangunan infrastruktur yang membantu masyarakat dan pemangku kepentingan lainnya memanfaatkan dalam tersebut.
3. Pengadaan sosial, yaitu perjanjian pengangkutan harus memastikan bahwa dalam pengangkutan memiliki dampak sosial yang positif, seperti meningkatkan kesejahteraan masyarakat, menciptakan pekerjaan, atau meningkatkan layanan publik.
4. Pengelolaan risiko, yaitu perjanjian pengangkutan harus memastikan bahwa dalam pengangkutan memiliki mekanisme yang efektif untuk mengurangi risiko yang merugikan masyarakat, seperti pengawasan lingkungan, pengendalian kecelakaan, atau pengurangan dampak buruk pada masyarakat.
5. Evaluasi dan laporan, yaitu perjanjian pengangkutan harus didasarkan pada pengujian dan evaluasi menyeluruh untuk menilai kinerja dan efektivitas dalam. Hasil evaluasi ini harus didokumentasikan dalam laporan anggaran dan pertanggung jawaban yang mudah diakses oleh masyarakat dan pemangku kepentingan.

Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian antara dua belah pihak atau lebih yang memiliki komitmen untuk melaksanakan suatu tugas atau kegiatan pekerjaan. *Bill of lading*, kontrak pengangkutan, atau jenis perjanjian lainnya yang mengatur mengenai pergerakan orang dapat digunakan dalam industri pengangkutan. Hak dan tanggung jawab pihak terkait, termasuk pengangkut, pengirim, dan penumpang, dapat diatur dalam perjanjian pengangkutan. yang didefinisikan sebagai perjanjian antara pengirim atau ekspeditur dan pengangkut, meliputi selain apa yang mungkin menjadi persetujuan antara pihak-pihak bersangkut, seperti misalnya jangka waktu penyelenggaraan pengangkut dan pengganti kerugian dalam hal kelambatan[[23]](#footnote-23).

*Bill of lading* merupakan suatu bukti adanya perjanjian pengangkutan dan penerimaan muatan oleh pengangkut untuk diserahkan. Selain itu, *bill of lading* mempunyai pengaturan yang mengikat mencakup tanggung jawab pengirim untuk menanganggung biaya pengangkutan dan tugas pengangkut untuk mengirim barang dengan aman.

Pengangkutan darat harus didasari oleh suatu perjanjian. Perjanjian pada pengangkutan darat salah satunya adalah perjanjian baku. Perjanjian baku adalah perjanjian tertulis yang dibuat oleh salah satu pihak dan memiliki sedikit kesempatan untuk bernegosiasi dengan mengubah klausula yang telah dibuat oleh pihak lainnya, seperti klausula ganti kerugian dan metode penyelesaian jika terjadi suatu perselisihan yang tidak dapat diterima oleh pihak lain. Perjanjian pengangkutan, suatu pihak pengangkut melakukan perjanjian dengan perusahaan ekspedisi atau seseorang yang telah mempekerjakannya, juga menggunakan perjanjian baku. atau kesepakatan antara pemilik perusahaan ekspedisi dan pihak pengangkut terhadap pengguna jasanya.

Perjanjian harus memenuhi syarat sahnya perjanjian, yaitu kata sepakat, kecakapan, hal tertentu, dan suatu sebab yang halal. Selain itu, Pasal 1337 KUH Perdata membatasi kebebasan berkontrak, mengatakan bahwa setiap orang yang akan melakukan perjanjian dibebaskan untuk menentukan bentuk, macam, dan isi perjanjian dengan syarat perjanjian tersebut memenuhi syarat sah yang tidak bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum, atau kesusilaan. Menurut Pasal 1338 ayat (1), semua perjanjian yang dibuat secara sah akan dianggap sebagai undang-undang dan para pembuatnya harus mematuhinya.

* 1. Asas Hukum Pengangkutan

Asas hukum sangat penting untuk peraturan hukum, tidak ada hukum yang dapat dipahami tanpa memahami asasnya. Asas-asas hukum pengangkutan dibagi menjadi dua, yaitu bersifat publik atau umum dan bersifat perdata atau privat[[24]](#footnote-24).

* + 1. Asas yang bersifat publik

Asas bersifat publik merupakan landasan hukum terkait pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak yang memiliki kepentingan dengan pengangkutan dan pihak pemerintah ternasuk pada pihak ketiga. Asas-asas yang bersifat publik biasanya terdapat di dalam penjelasan undang-undang yang mengatur tentang pengangkutan. Beberapa asas hukum pengangkutan publik adalah sebagai berikut :

1. Asas manfaat, menjelaskan bahwa setiap sarana transportasi harus dapat memberikan manfaat terbaik bagi manusia, meningkatkan kesejahteraan masyarakat, dan mengembangkan kehidupan yang seimbang. Beberapa aspek penting dari asas manfaat termasuk:
	* + - 1. Membantu masyarakat mencapai kesejahteraan dan kelangsungan hidup
				2. Memperluas peluang pekerjaan dan pendidikan
				3. Membantu masyarakat menghadapi kesulitan dan kelemahan
				4. Membantu dalam pembangunan infrastruktur dan fasilitas publik
				5. Membantu masyarakat dalam pemantauan dan peningkatan kesehatan lingkungan
2. Asas usaha bersama dan keluarga, artinya adalah penyelenggara usaha pengangkutan dilakukan untuk mewujudkan nilai-nilai bangsa yang dapat dicapai oleh semua lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan. Menurut asas ini pengangkutan harus dilakukan dengan semangat kerjasama dan kekeluargaan serta memperhatikan kepentingan masyarakat secara keseluruhan, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat, menurut asas ini.
3. Asas adil dan merata, artinya adalah bahwa ekspedisi pengangkutan harus dapat memberikan layanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan harga yang terjangkau bagi masyarakat[[25]](#footnote-25). Hal ini menunjukkan betapa pentingnya kesetaraan akses dan pelayanan dalam pengangkutan, serta betapa pentingnya agar seluruh pihak yang terlibat menerima manfaat yang adil. Dalam pengoperasian sistem pengangkutan, asas ini mematuhi prinsip keadilan sosial.
4. Asas keseimbangan, artinya adalah penyelenggaraan transportasi harus mengimbangi sarana dan prasarana, kepentingan pengguna dan penyedia jasa, kepentingan individu dan masyarakat, dan kepentingan nasional dan global. ini menekankan betapa pentingnya menjaga keseimbangan dalam penyelenggaraan sistem pengangkutan untuk memastikan bahwa semua pihak terlibat mendapatkan manfaat yang merata.
5. Asas kepentingan umum, artinya adalah bahwa kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas harus lebih diprioritaskan oleh organisasi pengangkutan. Hal ini menunjukkan betapa pentingnya menjaga keseimbangan dalam penyelenggaraan sistem pengangkutan dan mempertimbangkan kebutuhan masyarakat bersama. Dalam penyelenggaraan sistem pengangkutan, asas ini mencerminkan prinsip keadilan sosial dan kemajuan kepentingan masyarakat.
6. Asas keterpaduan, artinya adalah pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat, utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik di dalam maupun di luar jalur transportasi. Asas ini menunjukkan betapa pentingnya menjaga keterpaduan dalam penyelenggaraan sistem pengangkutan untuk memastikan bahwa semua moda transportasi terintegrasi dengan baik dan saling mendukung sehingga dapat memberikan pelayanan yang lebih baik dan efisien bagi masyarakat. Asas ini juga mencerminkan prinsip keselarasan dan sinergi dalam penyelenggaraan sistem pengangkutan.
7. Asas kesadaran hukum, artinya adalah bahwa pemerintah harus menegakkan dan menjamin kepastian hukum, dan setiap warga negara Indonesia harus selalu sadar hukum dan taat dalam penyelenggaraan pengangkutan. Hal ini menunjukkan betapa pentingnya bagi semua pihak, termasuk pemerintah, untuk tetap sadar hukum saat menjalankan penyelenggaraan pengangkutan. Adanya kesadaran hukum dan kesadaran bahwa setiap pihak memiliki tanggung jawab untuk mematuhi dan menjaga hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan ditunjukkan dalam asas ini
8. Asas percaya pada diri sendiri, artinya adalah bahwa pengangkutan harus menggambarkan karakter bangsa dan didasarkan pada keyakinan akan kemampuan dan kekuatan sendiri. Hal ini melibatkan keyakinan bahwa seseorang memiliki kemampuan untuk mengatasi kesulitan, mencapai tujuan, dan membuat keputusan yang bijak. Konsep ini sering terkait dengan keberanian, keteguhan, dan kemandirian dalam menghadapi berbagai kondisi kehidupan.
9. Asas keselamatan penumpang, artinya adalah bahwa pengangkutan penumpang harus memiliki asuransi kecelakaan[[26]](#footnote-26). Ini menunjukkan bahwa pemangku kepentingan penumpang harus memiliki asuransi kecelakaan dan/atau kerugian lainnya. Asuransi ini berfungsi sebagai prinsip keselamatan yang memastikan bahwa penumpang dapat dikompensasi atas kesalahan yang terjadi dalam pengangkutan dan menghindari kerugian yang mungkin terjadi selama proses pengangkutan. Asas ini mencerminkan prinsip keselamatan ini memastikan bahwa penumpang dapat dikompensasi atas kesalahan pengangkutan dan menghindari kerugian selama proses pengangkutan[[27]](#footnote-27).
	* 1. Asas Hukum Pengangkutan Yang Bersifat Perdata

Hukum perdata pengangkutan mengatur tentang pengangkutan barang/orang dari satu tempat ke tempat lain. Hukum ini menetapkan hak dan kewajiban para pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan, serta tanggung jawab atas kerusakan atau terjadinya kehilangan yang mungkin terjadi selama proses pengangkutan. Asas hukum pengangkutan yang bersifat perdata juga mengatur perjanjian pengangkutan, pembayaran, dan penyelesaian sengketa terkait pengangkutan. Asas hukum pengangkutan yang bersifat perdata atau privat termasuk, antara lain:

1. Asas konsensual

Asas konsensual merujuk pada kesepakatan antara pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan. Menurut asas hukum ini, perjanjian pengangkutan tidak perlu ditulis. Persetujuan kehendak pada asas konsensual ini hanya antara pihak-pihak sudah cukup[[28]](#footnote-28). Namun, kewajiban dan hak masing-masing pihak dapat dipahami dari penyelenggaraan pengangkutan atau dari dokumen pengangkutan yang diterbitkan dalam perjanjian[[29]](#footnote-29). Untuk menjaga keseimbangan dan keterpaduan antara semua pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan, asas konsensual digunakan. Oleh karena itu, perjanjian pengangkutan harus dilaksanakan dengan jelas dan memenuhi hak dan kewajiban semua pihak yang terlibat.

1. Asas koordinatif

Asas koordinatif artinya bahwa semua pihak dalam pengangkutan berada di tempat yang sama, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi pihak lain seperti yang terjadi dalam hubungan kerja majikan. Meskipun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang atau pengirim barang, pengangkut bukanlah bawahan penumpang atau pengirim barang karena perjanjian pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa. Komponen asas koordinatif antara lain:

1. Kedudukan Pihak-Pihak : pada sistem pengangkutan, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi pihak lain seperti dalam hubungan kerja majikan[[30]](#footnote-30).
2. Hak dan Kewajiban : Hak dan kewajiban pada asas koordinatif masing-masing pihak dapat diketahui dari penyelenggaraan pengangkutan atau dari dokumen pengangkutan yang diterbitkan dalam perjanjian[[31]](#footnote-31).
3. Keterpaduan : Pengangkutan harus memiliki kesatuan yang bulat, utuh, terpadu, saling melindungi, dan saling mengisi baik di dalam maupun di luar jalur pengangkutan.

Koordinatif memiliki tujuan dalam pengangkutan untuk menjaga keseimbangan dan keterpadatan antara semua orang yang terlibat dalam proses. Oleh karena itu, perjanjian pengangkutan harus dilaksanakan dengan jelas dan memenuhi hak dan kewajiban semua pihak yang terlibat.

1. Campuran

Campuran pada asas hukum perdata artinya bahwa pengangkutan memiliki kombinasi dari tiga jenis perjanjian, yaitu perjanjian pemberian kuasa, perjanjian penyimpanan, dan perjanjian melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan dari masing-masing jenis perjanjian ini otomatis berlaku untuk pengangkutan kecuali ditentukan secara berbeda dalam perjanjian pengangkutan (ingat prinsip kebebasan kontrak). Perjanjian pengangkutan ini mencakup kedudukan pihak, ketentuan, dan tanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan yang mungkin terjadi selama proses pengangkutan.

* 1. Norma Hukum Pengangkutan

Berikut ini adalah beberapa peraturan yang merupakan bagian dari norma hukum pengangkutan:

* + 1. Surat muatan, adalah dokumen yang di buat oleh pengangkut untuk menjamin bahwa barang atau penumpang telah di angkut secara tepat waktu dan aman. Nama, alamat pengirim dan pengangkut, jenis dan jumlah barang, kondisi pengangkutan, biaya pengangkutan, tanda tangan, tanggal pembuatan, dan rincian lainnya yang tercantum dalam surat muatan pengangkutan. Surat muatan memberikan bukti bahwa barang yang akan di serahkan atau telah di terima oleh pengangkut dan melakukan terjadinya proses pengangkutan. Surat muatan berfungsi sebagai dasar yang sah untuk mengajukan tuntutan ganti rugi apabila terjadi kesalahan dalam penyerahan barang.
		2. Retensi, retensi pada asas hukum perdata artinya adalah bahwa pengangkutan tidak menggunakan retensi karena tujuan dan fungsi pengangkutan bertentangan dengan penggunaan hak retensi ini. Dalam hal ini, pengangkut hanya bertanggung jawab untuk menyimpan barang milik pemilik.
		3. Pembuktian dengan Dokumen, setiap pengangkutan harus dibuktikan dengan dokumen angkutan, tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan kecuali kebiasaan yang sudah berlaku umum, seperti pengangkutan dengan angkot, angguna, dan lain-lain yang tidak memiliki karcis atau tiket penumpang[[32]](#footnote-32).

## **Tinjauan Umum Tentang Pertanggung Jawaban Pengangkutan**

* + - * 1. **Pengertian Pertanggung Jawaban**

Tanggung jawab, menurut kamus Bahasa Indonesia, adalah keadaan di mana seseorang harus bertanggung jawab atas segala sesuatu. Memiliki kewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawaban dan menanggung akibatnya adalah sifat yang dianggap bertanggung jawab[[33]](#footnote-33).

Tanggung jawab adalah istilah yang mengacu pada kewajiban atau tanggung jawab tertentu yang harus dipenuhi oleh individu atau kelompok. Tanggung jawab meliputi kesadaran atau suatu komitmen untuk bertanggung jawab atau adanya tindakan atas keputusan yang diambil, serta menerima konsekuensi dari keputusan tersebut. Tanggung jawab memiliki apek moral, etika, dan hukum, dengan menjadi dasar menjadi dasar bagi keberhasilan hubungan personal maupun professional. Orang-orang yang bertanggung jawab memiliki kemampuan untuk membedakan antara apa yang benar dan apa yang salah, dan mereka lebih cenderung mengikuti standar moral yang berlaku.

Istilah dari Tanggung jawab dalam arti *liability* dapat diartikan sebagai tanggung gugat[[34]](#footnote-34). Tanggung gugat memiliki kewajiban untuk membayar kerugian karena pelanggaran standar. Perbuatan yang melanggar norma dapat terjadi karena pelanggaran hukum atau wanprestasi, dan merupakan jenis tanggung jawab hukum yang khusus menurut hukum perdata.

Tanggung jawab pengangkutan merujuk pada kewajiban atau tanggung jawab yang harus dipenuhi oleh pihak yang terlibat dalam proses mengangkut barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain. Tanggung jawab ini tergantung pada jenis transportasi yang dilakukan, seperti darat, udara, air, atau rel. Tanggung jawab dalam pengangkutan pada dasarnya terdiri dari dua komponen: kewajiban (tanggung jawab) dan tanggung jawab ganti rugi. Pengangkut bertanggung jawab untuk menjaga barang yang diangkut selamat hingga diserahkan kepada penerima barang di pelabuhan tujuan. Namun, kewajiban pengirim adalah memberikan informasi yang akurat tentang sifat, jenis, dan jumlah barang yang akan diangkut, serta membayar biaya.

Pertanggung jawaban, juga disebut sebagai *accountability*, mengacu pada kewajiban atau tanggung jawab seseorang atau organisasi terhadap tindakan, keputusan, atau kinerja seseorang.[[35]](#footnote-35) Berbagai prinsip dan peraturan hukum membentuk dasar perTanggung jawaban pengangkutan. Sebagaimana dinyatakan dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, aturan perjanjian pengangkutan dalam konteks pengangkutan darat, laut, dan udara tidak dapat dilepaskan dari hukum perikatan. Dasar per tanggung jawaban terdiri dari prinsip-prinsip atau standar yang mendasari tanggung jawab tersebut melalui cara perjanjian pengangkutan.

Secara klasik, tanggung jawab perusahaan ekspedisi berfokus pada keuntungan; dengan kata lain, perusahaan ekspedisi bertanggung jawab untuk mendapatkan keuntungan sebanyak mungkin untuk menjamin kelangsungan bisnisnya[[36]](#footnote-36). suatu ekspedisi diharuskan untuk memenuhi beberapa tanggung jawab sesuai dengan peraturan perundang-undangan, salah satunya adalah pengangkutan barang. Pada prinsipnya, tanggung jawab pengangkutan barang akan berasal dari klausula perjanjian pengangkutan yang disepakati oleh kedua belah pihak, dan klausula yang dibuat tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.

Pada kenyataannya pertanggung jawaban pengangkut biasanya digunakan untuk membayar kerusakan barang transportasi. Yang dimaksud dengan "ganti rugi" adalah sanksi yang dikenakan kepada pelaku usaha jika mereka tidak memenuhi janji prestasi yang ditetapkan dalam perjanjian. Tujuan dari sanksi ini adalah untuk membantu orang yang mengalami kerugian mengganti kerugian mereka dengan biaya dan kerugian. Biaya adalah biaya yang dikeluarkan oleh pelanggan untuk membayar pengiriman barang, sedangkan rugi adalah kerugian yang disebabkan oleh barang yang diperjanjikan jika mengalami kerusakan.

* + - * 1. **Jenis-jenis Pertanggung Jawaban Pengangkutan**

Pertanggung jawaban pengangkutan menurut ketentuan yang diatur pada Pasal 468 KUD yang menjelaskan bahwa “Jika barang pada saat pengiriman yang berTanggung jawab adalah pengangkut. Hal ini dikecualikan oleh keadaan *overmacht*, yang menjadikan pengangkut lepas dari tanggung jawab akibat terjadinya suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya oleh pengangkut”[[37]](#footnote-37).

Pertanggung jawaban pengangkutan memiliki beberapa jenis, diantaranya adalah:

1. Tanggung Jawab Pengangkut

Tanggung jawab pengangkut memiliki beberapa aspek dan kewajiban dalam pelaksanaan pengangkutan. Tanggung jawab pengangkut adalah sebagai berikut[[38]](#footnote-38) :

1. Menyelenggarakan pengangkutan, pengangkut memiliki tanggung jawab untuk menjaga keamanan dan keutuhan barang selama pengangkutan sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati oleh para pihak. Selain itu pengangkut harus menyelenggarakan pengangkutan dengan aman dan tepat waktu.
2. Memberikan ganti rugi, pengangkut bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas biaya kerugian yang di derita dan bunga yang pantas di terimanya. Hal ini terjadi apabila pengangkut tidak dapat menyerahkan dan tidak melakukan perawatan dengan baik untuk menyelamatkan muatannya. Selain itu jika mengalami terjadinya kerugian yang timbul pada saat penyerahan barang, pengangkut wajib membayar ganti rugi kepada pengirim.
3. Memberikan pelayanan, pengangkut harus memberikan pelayanan dengan baik sesuai dengan perjanjian yang telah di sepakati. Selain itu pengangkut memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa pelayanan yang di berikan sesuai dengan kebutuhan dan harapan pengguna jasa pengangkutan[[39]](#footnote-39).
4. Menyimpan dan mengawasi, pengangkut memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa muatan yang di angkut tidak hilang atau mengalami kerusakan dalam perjalanan, selain itu barang yang di angkut perlu di simpan dan di awasi oleh pengangkut secara tepat waktu dan aman.
5. Tanggung Jawab Pengirim
6. Menyerahkan barang, pengirim bertanggung jawab menyerahkan barang kepada pengangkut untuk melakukan kegiatan pengangkutan.
7. Memberikan informasi akurat, pengirim memiliki tanggung jawab memberikan informasi yang akurat mengenai barang yang di angkut.
8. Membayar biaya pengiriman, pengirim memiliki tanggung jawab untuk membayar biaya pengiriman barang kepada pengangkut untuk melaksanakan proses pengangkutan.
9. Tanggung Jawab Penerima
10. Memastikan keselamatan barang, penerima memiliki tanggung jawab untuk memastikam bahwa barang yang telah di angkut sampai dengan aman dan tidak mengalami kerusakan selama pengangkutan
11. Memberikan laporan, penerima bertanggung jawab atas informasi mengenai laporan tentang status barang pengangkutan kepada pengirim[[40]](#footnote-40)
12. Tanggung Jawab Ekspeditur
13. Melaksanakan kuasa, pihak ekspeditur bertanggung jawas atas melaksanakan kuasa dari pengirim untuk melakukan segala tindakan untuk mengirim barang agar terhindar dari terjadinya kerugian.
14. Menyimpan dan menjaga barang pengirim, ekspeditur bertanggung jawab atas penyimpanan dan menjaga barang pengirim ketika ekspeditur belum mendapatkan pengangkut yang sesuai dengan pemenuhanan syarat.
15. Membuat register harian, ekspeditur bertanggung jawab membuat register harian mengenai macam, jumlah barang dan kondisi barang yang harus diangkut beserta harganya.
16. Tanggung Jawab Pemerintah
17. Menyelenggarakan infrastruktur, pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan infrastruktur yang memadai untuk mendukung proses pengangkutan seperti jalan, rel, dan bandar udara
18. Menyelenggarakan pelayanan, pemerintah bertanggung jawab atas pelayanan yang memadai untuk mendukung pengangkutan seperti adanya asuransi dan perawatan kendaraan

 Dalam hukum pengangkutan terdapat 5 prinsip tanggung jawab yaitu:

1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Adanya Unsur Kesalahan (*Liability Based on Fault Principle*)

Menurut *Liability Based on Fault Principle*, setiap pengangkutan yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab untuk membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya[[41]](#footnote-41). Prinsip yang menjadi dasar dari prinsip ini adalah kesalahan (berdasarkan tanggung jawab kesalahan), yang berarti bahwa pengangkut baru dapat memperTanggung jawabkan kerugian kepada orang lain jika ternyata dirinya memiliki unsur kesalahan dalam peristiwa yang terjadi.

Salah satu aspek penting dari prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan adalah masalah beban pembuktian. Dalam prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan yang menyebabkan kerugian pengguna jasa angkutan bertanggung jawab untuk membayar kerugian yang diakibatkan oleh kesalahannya. Dalam kasus ini, beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan (penggugat).

Dengan demikian, orang yang menggunakan jasa transportasi harus dapat membuktikan bahwa kerugiannya disebabkan oleh kesalahan atau perbuatan yang melanggar hukum pengangkut. Jika penggugat tidak dapat membuktikan hal ini, pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian atau kecelakaan. Tidak ada bukti dari korban atau penggugat yang menunjukkan bahwa pengangkut bersalah.

Pengaturan negara Indonesia, pasal 136 KUHD menyatakan bahwa "tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut." Pasal ini juga disebut sebagai pasal tentang prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan atau pasal perbuatan melawan hukum. Perbuatan melawan hukum hanya bertentangan dengan kewajiban yang ditetapkan oleh undang-undang kemudian menjadi perbuatan yang melanggar hak orang lain, bertentangan dengan norma masyarakat, atau bertentangan dengan moralitas.

1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Atas Praduga Bahwa Pengangkut Dianggap Selalu Bertanggung Jawab (*Presumption Of Liability Principle*)

Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), pengangkut dianggap bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul. Namun, jika tergugat dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah (*absence of fault*), mereka dapat membebaskan diri dari tanggung jawab, tetapi pengangkut tidak selalu bertanggung jawab karena harus ada pembuktian terlebih dahulu. Pengertian ‘tidak bersalah’ disini adalah pengangkut tidak bersalah jika mereka tidak melakukan kesalahan/kelalaian atau telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang menimbulkan kerugian yang tidak dapat dihindari[[42]](#footnote-42).

Tanggung jawab ini secara prinsip tidak memerlukan bukti bahwa pihak pengangkut atau tergugat melakukannya. Selama transportasi yang diselenggarakan oleh pengangkut, pihak yang dirugikan atau pengguna jasa angkutan memiliki kemampuan yang cukup untuk menunjukkan adanya kerugian yang diderita. Karena itu, pengguna angkutan tidak perlu membuktikan bahwa ada kesalahan atau kelalaian dari pengangkut atau pegawainya. Oleh karena itu, prinsip tanggung jawab ini memiliki berbagai versi, yang meliputi:

1. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika dia dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh hal-hal di luar kekuasaannya
2. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika dia dapat membuktikan bahwa dia telah mengambil tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian
3. Pelaku dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika dia dapat membuktikan bahwa kerugian tidak terjadi karena kesalahannya sendiri.

Pihak yang dirugikan dalam pengangkutan bukan pengangkut yang bertanggung jawab atas pembuktian ini. Hal ini diatur secara umum dalam Pasal 1365 KUHPerdata tentang perbuatan melanggar hukum (*illegal act*), dan secara khusus diatur dalam undang-undang yang berkaitan dengan setiap transportasi. Prinsip tanggung jawab praduga digunakan dalam KUHD. Jika barang yang diangkut tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab untuk mengganti kerugian kepada pengirim, menurut Pasal 468 ayat 2 KUHD.

Dengan demikian, prinsip tanggung jawab karena kesalahaan adalah dasar, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengeculian. Artinya, pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang terjadi selama penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa dia tidak bersalah atau lalai, dia akan dibebaskan dari tanggung jawab. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga ini diiringi oleh ketentuan pembatasan tanggung jawab, atau *quit pro quo*, sebagai imbalan adanya pembalikan beban pembuktian tersebut[[43]](#footnote-43).

1. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability Principle*)

Menurut sejarahnya, prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan pertama kali dikenal dalam kebudayaan Babylonia kuno. Dalam bentuk yang lebih kontemporer, prinsip ini dikenal pada tahap awal perkembangan hokum Romawi, termasuk dalam doktrin "*culpa*" dalam *lex aquililia*, yang menetapkan bahwa kerugian, baik disengaja maupun tidak disengaja, tidak selalu memerlukan kompensasi.

*Strict liability principle*  pada pengangkutan diselenggarakan tidak adanya keharusan pembuktian ada atas tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, elemen kesalahan tidak diperlukan dan pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab[[44]](#footnote-44).

Prinsip tanggung jawab mutlak dalam kepustakaan dikenal dikenal dengan ungkapan *absolute liability* atau *strict liability* dengan prinsip tanggung jawab mutlak prinsip tanggung jawab mutlak berarti bahwa seseorang bertanggung jawab tanpa perlu membuktikan adanya kesalahan dengan kata lain, suatu prinsip tanggung jawab yang memandang kesalahan sebagai tidak penting.

1. Prinsip Tanggung Jawab berdasarkan atas Praduga bahwa Pengangkut Dianggap Selalu Tidak Bertanggung Jawab (*Presumption Of non-Liability Principle*)

*Presumption of non-liability principle* termasuk pada tanggung jawab bersyarat berarti bahwa penumpang harus membuktikan bahwa pengangkut atau orang yang dipekerjakannya adalah yang bersalah. Jika penumpang tidak dapat membuktikan bahwa pengangkut adalah yang bersalah, ganti rugi tidak akan diberikan[[45]](#footnote-45).

* + - * 1. **Pengaturan Pertanggung Jawaban Pengangkutan**

Peraturan Indonesia tentang tanggung jawab pengangakutan dapat mengatasi sejumlah permasalahan yang berkaitan dengan tanggung jawab pengirim, penerima, pengangkut dan ekspeditur saat memindahkan orang atau barang.

1. Berikut pengaturan pertanggung jawaban pengangkutan yang menjelaskan pengangkut bertanggung jawab atas penyelenggaran pengangkutan dan memberikan ganti kerugian atas biaya kerugian yang terjadi apabila tidak menjaga dan merawat dengan baik barang muatan:
2. Undang-undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pengangkutan Darat
3. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pengangkutan Laut
4. Undang-undang Nomor 21 Tahun 2011 tentang Pengangkutan Udara
5. Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata) pada Pasal 1236 dan Pasal 1246
6. Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 91
7. Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata) Pasal 1694

Pengaturan ini menjelaskan tentang pertanggung jawaban ekspeditur untuk melaksanakan penyimpanan dan menjaga barang ketika ekspeditur belum menemukan pengangkut yang sesuai syarat.

1. Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata) Pasal 1792 – 1819

Pengaturan ini menjelaskan tentang pertanggung jawaban ekspeditur atas pelaksanaan kuasa dari pengirim atas segala tindakan pengiriman barang pengangkutan untuk menghindari terjadinya kerugian.

1. Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 86-90

Pengaturan ini menjelaskan tentang pertanggung jawaban ekspedisi atas pembuatan register harian mengenai jumlah barang dan bentuk barang yang akan di angkut beserta harganya.

1. Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD Pasal 6

Pengaturan ini menjelaskan tentang pertanggung jawaban ekspeditur atas pembuatan surat muatan pada tiap barang yang akan di angkut.

## **Tinjauan Tentang Perlindungan Konsumen Dalam Pengangkutan**

1. **Definisi Perlindungan Konsumen Dalam Pengangkutan**

Perlindungan konsumen diselenggarakan sebagai usaha bersama seluruh pihak yang terkait, masyarakat, pelaku usaha dan pemerintah berdasarkan lima asas, yang menurut Pasal 2 UUPK ini adalah :

1. Asas manfaat menjelaskan bahwa segala upaya dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan
2. Asas keadilan diharapkan agar partisipasi seluruh rakyat dapat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajiban secara adil
3. Asas keseimbangan bertujuan untuk menciptakan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah dalam arti materiil dan spiritual
4. Asas keamanan dan keselamatan konsumen bertujuan untuk menjamin atas keamanan dan keselamatan kepada konsumen dalam penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan.
5. Asas kepastian hukum bertujuan agar pelaku usaha maupun konsumen menaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen, serta negara menjamin kepastian hukum.[[46]](#footnote-46)

Kata konsumen berasal dari kata dalam bahasa Inggris, yaitu *comsumer*, atau dalam bahasa Belanda “*consument*”, konsumen yaitu orang yang melakukan pembelian dan mendapatkan barang untuk memenuhi kebutuhan yang diinginkan. Sedangkan menurut Pasal 1 ayat (2) Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, konsumen adalah setiap orang pemakai barang/jasa yang tersedia dalam masyrakat, baik bagi kepentingan sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk lain, dan tidak dapat di perdagangkan. Dapat dilihat bahwa, konsumen yang menggunakan jasa ekspedisi juga memiliki perlindungan yang lengkap sebagai konsumen.

Sedangkan menurut Sidabalok perlindungan konsumen adalah keseluruhan undang-undang dan peraturan yang mengatur hak dan kewajiban produsen dan konsumen saat melakukan usahanya untuk memenuhi kebutuhannya dan memastikan bahwa kepentingan konsumen dilindungi secara hukum[[47]](#footnote-47).

Salah satu masalah yang terjadi pada konsumen adalah terjadinya kerusakan barang pada pengangkutan. Konsumen sebagai pengguna jasa mengalami kerugian akibat dari pelaku usaha yang tidak bertanggung jawab. Konsumen dapat mengalami kerugian materiil maupun imateriil jika mereka mengalami masalah dalam proses pengiriman, terutama jika barang tertunda. Hal ini disebabkan oleh jenis barang yang dikirim yang cenderung cepat rusak atau jika diterima tidak tepat waktu. kerugian ditanggung oleh konsumen.

Pada kenyataanya, perlindungan konsumen dalam pengangkutan darat, laut dan Indonesia telah di awasi oleh berbagai badan organisasi yaitu Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM) dan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), selain itu juga di perkuat dengan peraturan perundang-undangan yang lebih rinci yang telah di sesuaikan dengan masing-masing mode kendaraaan.

1. **Pengaturan Perlindungan Konsumen Dalam Pengangkutan**

Pengaturan perundang-undangan di negara Indonesia, perlindungan konsumen merupakan undang-undang yang relative baru dan tidak terlalu spesifik. Namun sebagian besar masyarakat tidak mengetahui dan memahami isinya, meskipun banyak pihak yang berpendapat bahwa peraturan perlu metode menyeluruh untuk konsumen ini telah ada sejak lama[[48]](#footnote-48). Akibat praktik monopoli dan kurangnya perlindungan konsumen, konsumen telah mendapat status paling rendah dalam berinteraksi dengan pelaku usaha. Dalam dunia industri di Indonesia, sudah menjadi sebuah rahasia umum bahwa konsumen tidak memiliki pelihan lain.

Indonesia memiliki peraturan perundang-undangan untuk melindungi konsumen, salah satunya adalah Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK). Berdasarkan pasal 1 ayat (1) Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menjelaskan bahwa perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.

Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen selain mengatur hak dan kewajiban pelaku usaha, Perlindungan Konsumen juga mengatur hak dan kewajiban konsumen. Selain itu, pemerintah mengatur upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen yang mengalami kerugian karena tindakan pelaku usaha[[49]](#footnote-49). Tindakan yang dapat diambil untuk memperjuangkan hak-hak masyarakat dalam sistem hukum Indonesia.

Menurut Pasal 45 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999, setiap konsumen yang dirugikan memiliki hak untuk menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertanggung jawab menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang beradadi lingkungan peradilan umum. Pihak yang bersengketa dapat memilih untuk menyelesaikan sengketa mereka baik di pengadilan maupun di luar pengadilan.

Pasal 29 Ayat (1) UUPK menjeleskan bahwa pemerintah bertanggung jawab atas pembinaan dan pengawasan sektor perlindungan konsumen untuk melindungi konsumen dari kelemahan yang disebabkan oleh kurangnya kesadaran konsumen tentang hak-haknya. Ayat ini menyatakan bahwa pemerintah bertanggung jawab atas pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen yang menjamin diperolehnya hak konsumen dan hak pelaku usaha serta dilaksanakannya kewajiban konsumen dan pelaku usaha. Oleh karena itu, sebagai perlindungan hukum bagi konsumen, hak konsumen untuk mendapatkan ganti rugi harus dilindungi oleh Pasal 4 Ayat 8 Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Konsumen berhak atas ganti rugi dari perusahaan ekspedisi jika barang tidak sampai dengan tepat waktu.

1. **Aspek Perlindungan Konsumen Dalam Pengangkutan**

Perlindungan konsumen memiliki berbagai aspek yang berkaitan dengan permasalahan perlindungan konsumen di bidang pengangkutan. Di antaranya adalah:

Perlindungan dari kerugian

Indonesia mengalami kurangnya standar perundang-undangan dan peraturan yang seragam mengenai perlindungan konsumen dari kerugian dalam pengangkutan merupakan permasalahan utama yang mengakibatkan konsumen mengalami terjadinya kerugian dan menerima kompensasi yang tidak memadai. Melalui berbagai undang-undang dan kewajiban yang di bebankan kepada pemilik usaha, konsumen dapat di lindungi secara hukum dari kerugian dalam jasa pengangkutan. upaya hukum ada di industri pengangkutan untuk mengurangi kerugian yang terjadi pada konsumen, termasuk atas terjadinya kerusakan atau kompensasi kerugian moneter[[50]](#footnote-50). Namun undang-undang di Indonesia saat ini tidak memiliki kriteria yang jelas untuk mengatasi kerugian yang di timbulkan oleh konsumen, maka masih merasakan kesulitan dalam memberikan perlindungan kepada konsumen dalam layanan pengangkutan.

Hal ini menekan perlunya perbaikan undang-undang perlindungan konsumen dan sistem hukum yang lebih transparan untuk menjamin bahwa pengguna layanan pengangkutan mendapatkan perlindungan yang memadai apabila mengalami kerugian.

Perlindungan dari keterlambatan

Negara Indonesia dalam konteks perlindungan konsumen dari keterlambatan dalam pengangkutan telah di atur oleh peraturan dan mekanisme yang relevan, yaitu Undang-undang Nomor. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. UUPK memberikan landasan hukum utama yang dapat melindungi hak-hak sebagai konsumen termasuk dalam pelayanan pengangkutan barang. konsumen berhak mendapatkan informasi yang akurat dan komprehensif mengenai jasa angkutan barang yang di gunakan termasuk jadwal dan perkiraan waktu pengiriman[[51]](#footnote-51). Konsumen berhak memperoleh pelayanan yang sesuai dengan apayang di di janjikan oleh penyedia jasa angkutan barang mencakup pengiriman barang dengan tepat waktu. Selain itu, penyedia jasa layanan pengangkutan memberitahu kepada konsumen hpabila terjadi penundaan besar yang dapat mempengaruhi waktu pengiriman barang.

Perlindungan dari kerusakan dan kehilangan barang

Konsumen harus memastikan bahwa konsumen memiliki bukti pengiriman yang jelas dan lengkap, seperti tanda terima atau perjanjian pengangkutan yang merinci mengenai keadaan barang pada saat pengiriman. Hal ini di lakukan apabila terjadi kerugian akibat kerusakan pada barang catatan tersebut akan menjadi bukti penting dalam penyelesaian klaim.

Ekspedisi pelayanan pengangkutan sering kali memberikan konsumen pilihan untuk mendapatkan asuransi barang. Terjadinya bahaya kehilangan atau kerusakan barang selama pengangkutan di tanggung oleh asuransi yang di buat oleh perusahaan ekspedisi. Hal ini, tergantung pada nilai dan sifat barang yang di kirim, konsumen di sarankan untuk mempertimbangkan pilihan ini.

Perlindungan dari biaya tambahan

Sebelum melakukan kegiatan pengangkutan, penyedia jasa pengangkutan wajib memberikan informasi semua biaya pengiriman dengan jelas dan rinci kepada konsumen mengenai biaya pengiriman dasar serta jumlah pajak yang berlaku dan biaya lainnya. Hal ini mencakup segala biaya tambahan yang mungkin timbul karena alasan tertentu, seperti biaya penanganan khusus atau biaya tak terduga.

Konsumen mendapatkan perlindungan dari pembayaran biaya tak terduga atau biaya tambahan sebelumnya yang tidak di ungkapkan dalam perjanjian. Konsumen memiliki pilihan untuk melakukan penolakan pembayaran biaya tambahan yang tidak di antisipasi atau tidak di sepakati sebelumnya.

Apabila terjadi perselisihan antara konsumen dengan penyedia jasa layanan pengangkutan barang pada permasalahan dalam pengangkutan, konsumen dapat menggunakan cara penyelesaian sangketa yang tersedia dengan mekanisme malalui Badan Penyelesaian Sangketa Konsumen (BPSK) dan jalur hukum[[52]](#footnote-52). Konsumen dapat mengajukan pengaduan kepada BPSK agar mendapatkan penyelesaian sangketa dengan cepat dan adil, BPSK menawarkan alteranatif seperti konsiliasi, mediasi, dan arbitrase. Hal ini menekankan pentingnya para pihak mencapai kesepakatan sebelum melakukan penyelesaian konflik. Selain BPSK, konsumen juga dapat menempuh jalur hukum seperti melakukan pengajuan gugatan apabila konsumen yakin bahwa penyedia jasa pengangkutan telah melanggar hak hukumnya.

1. PidriAdiGunarti, N., Sukranatha,. A., et al., “Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap kerugian Pengguna Jasa Angkutan Barang Karena Kelalaian Pekerjanya Dalam Perjanjian Pengangkutan (Studi Kasus CV. Duta DewataTransortindo)”, *Journal Ilmu Hukum*, 4(2), 2018. https://ojs.unud.ac.id/index.php/kerthasemaya /article/view/40877. Diakses pada 20 Oktober 2023, pukul 19.30 [↑](#footnote-ref-1)
2. Wiwoho Soedjono, *Op.cit*., h. 35. [↑](#footnote-ref-2)
3. Cindy Tatia Amallia, “Tanggung jawab Pengangkut atas Pengiriman Barang Akibat Overdimension dan Overloading dalam Kegiatan Pengangkutan Barang”, *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, 23 (2), 2023: 1550-1558. http://ji.unbari.ac.id/index.php/ilmiah/article/download/3549/1666. Diakses pada 19 Oktober 2023, pukul 13.25 [↑](#footnote-ref-3)
4. Fera Aditias Ramadani, “Perlindungan Hukum Konsumen Atas Penerapan Klausula Baku Kajian Putusan Nomor 26/P.Bpsk/12/2014, Nomor 15/Pdt.G/2015/Pn.Sby, Dan Nomor 184 K/Pdt.Sus-Bpsk/2016”, *Jurnal Yudisial*, 11 (1), 2018: 101. Diakses pada https://scholar.archive.org/work/s2goiejljvdelh57xbki72o7v4/access/wayback/http://jurnal.komisiyudisial.go.id/index.php/jy/article/download/252/pdf . Diakses pada 19 Oktober 2023, pukul 17.18 [↑](#footnote-ref-4)
5. Grace Militya Cristi, *“*Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Pengemudi dan Perusahaan Angkutan Atas Kerugian Dalam Pengangkutan Barang Melalui Angkutan Darat”, *Lumbantobing,* 2020. http://repository.uhn.ac.id/handle/123456789/4416. Diakses pada 20 Oktober 2023, pukul 15.16 [↑](#footnote-ref-5)
6. Nurul Qamar, Farah Rezah, *Metode Penelitian Hukum Doktrinal dan Non-Doktrinal,* Makkasar: Sosial Politic Genius, 2020, hlm.138 [↑](#footnote-ref-6)
7. I Ketut Suardita, “Pengenalan Bahan Hukum (Pbh) Hukum Administrasi Negara Bagi Mahasiswa Semester I Fakultas Hukum Universitas Udayana”, **Skripsi** Sarjana Hukum, Bali: Universitas Udayana, 2017, hlm. 2. https://simdos.unud.ac.id/uploads/file\_penulisan\_1\_dir/7847bff4505f0416fe0c446c60f7e8ac.pdf. Diakses pada 13 Oktober 2023, pukul 14.11 [↑](#footnote-ref-7)
8. Ibid, hlm. 2. [↑](#footnote-ref-8)
9. Sigit Sapto Nugroho dan Hilman Syahrial Haq, “Hukum Pengangkutan Indonesia”, Solo: Pustaka Iltizam, 2019, hlm. 28. https://www.unmermadiun.ac.id/repository\_jurnal\_penelitian/Sigit%20Sapto%20Nugroho/URL%20Buku%20Ajar/Buku%20Hukum%20Pengangkutan%20Indonesia.pdf-. Diakses pada 4 Juli 2024, pukul 21.09 [↑](#footnote-ref-9)
10. Ibid [↑](#footnote-ref-10)
11. Chamelia Octamevia Rizky “Tanggung Jawab Pengangkut Akibat Kelalaian Pengangkutan Barang(Studi Kasus Pt. Tiki Jalur Nugraha Ekakurir Kota Surabaya)”, *Bureaucracy Journal*, Jawa Timur: Universitas Pembangunan Naional Veteran, 3 (3) , 2023, hlm. 1-2.

http://bureaucracy.gapenas-publisher.org/index.php/home/article/view/344/371. Diakses pada 9 Desember 2023, Pukul 00.26 [↑](#footnote-ref-11)
12. Paramitha Rahma Ristyanti, “Tanggung Jawab Para Pihak Terhadap Kerugian Dalam Pengangkutan Sepeda Motor (Studi PT. Astra Honda Motor)”, *Diponegoro Law Journal*, 5 (5), 2016, hlm. 2. http://www.ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr/. Diakses pada 9 Desember 2023, pukul 01.23 [↑](#footnote-ref-12)
13. Aspan,Hendri, *et.al,* “Perjanjian Pengangkutan Barang *Loose Cargo* Pada Perusahaan Kapal Bongkar Muat”, *Law Review,*2 (2),2019. http://ejournal.kopertis10.or.id/index.php/soumlaw. Diakses pada 9 Desember 2023, pukul 01:01. [↑](#footnote-ref-13)
14. Garry Gumelar Pratama, “New *Normal Aviation Safety: International Regulations On Preventions Of Covid-19 Transmission By Mean Of International Aviation”*, *Padjajaran Journal Of International Law*, 5 (1), 2021, hlm. 37-54. http://dx.doi.org/10.23920/pjil.v5i1.348. Diakses pada 9 Desember 2023, pukul 10.01 [↑](#footnote-ref-14)
15. Abdulkadir Muhammad III, *op.cit*, h. 65 [↑](#footnote-ref-15)
16. Leli Joko Suryono, “Pokok-Pokok Perjanjian Indonesia “, Yogyakarta : LP3M UMY, 2014, Hlm. 43, https://repository.umy.ac.id/handle/123456789/12085. Diakses pada 8 Dessember 2023, pukul 14.15. [↑](#footnote-ref-16)
17. **Marsidah, “** Pelaksanaan perjanjian pengangkutan penumpang menurut undang-undang nomor 22 Tahun 2009”, *Solusi* , 16(2), 2018, hlm 210 https://jurnal.unpal.ac.id/index.php/solusi/article/download/136/99. Diakses pada 13 Desember 2023, pukul 14.37. [↑](#footnote-ref-17)
18. Isaac T.F Sundah, “Kajian Yuridis Terhadap Pasal 88 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Tentang Tanggung Jawab Ekspedisi Terhadap Barang”, *Lex Privatum*, 7 (4), 2019. https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexprivatum/article/download/26860/26450. Diakses pada 13 Desember 2023, pukul 21.10 [↑](#footnote-ref-18)
19. Aprilian, *et.all* , “Analisis Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang (Studi pada PT. Suryagita Nusaraya Cargo )”, **Skripsi** Sarjana Hukum, Surakarta: Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2021, hlm. 17. http://eprints.ums.ac.id/id/eprint/92211. Diakses pada 13 Desember 2023 , pukul 15.15. [↑](#footnote-ref-19)
20. Rosfe Mahanani, “Perjanjian Pengangkutan (Studi Tentang Bentuk Penyelenggaraan Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Antara PT. HERONA EXPRESS dengan PT. KAI)”, **Skripsi** Sarjana Hukum, Surakarta: Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2018, hlm. 2. https://eprints.ums.ac.id/70672/1/NASKAH%20PUBLIKASI.pdf. Diakses pada 13 Desember 2023 , pukul 15.15. [↑](#footnote-ref-20)
21. **Kusuma Wisnu Wardana, *et.al* ,“** Analisis Legalistas Kendaraan Roda Tiga sebagai Angkutan Orang dan Barang ”, *Jurnal Mercatorian* , 16(1), 2023, hlm 19 https://mail.ojs.uma.ac.id/index.php/mercatoria/article/view/9351 Diakses pada 13 Desember 2023, pukul 20.28 [↑](#footnote-ref-21)
22. Ibid [↑](#footnote-ref-22)
23. Putra Halomoan HSB, “Pertanggungjawaban Hukum Pengangkutan Terhadap Penumpang Dan Barang Angkutan Disebabkan Kelalaian”, *Al-Ihkam Jurnal Ahwal Al-Syakhsiyah*, 9 (1), 2017. https://doi.org/10.20414/alihkam.v9i01.1159. Diakses pada 17 Desember 2024, pukul 12.00. [↑](#footnote-ref-23)
24. Wisnu Manggala Putra, “Tanggung Jawab Pengemudi dan Pengusaha Angkutan Transportasi Terhadap Penumpang Pengguna Travel Berplat Nomor Hitam (Studi Kasus Angkutan Travel Jurusam Purwokerto-Pekalongan)”, **Bachelor** **Thesis**,Jawa Tengah: Universitas Muhammadiyah Purwokerto, 2018, hlm. 26. [↑](#footnote-ref-24)
25. Ibid [↑](#footnote-ref-25)
26. *Ibid* hlm 33 [↑](#footnote-ref-26)
27. ####  Ibid hlm 38

 [↑](#footnote-ref-27)
28. *Ibid* hlm 38 [↑](#footnote-ref-28)
29. ####  **M. Anwar,“** Perjanjian Pengangkutan Barang Pada Pt. Kerta Gaya Pusaka (Kgp) Dan Akibat Hukumnya Jika Terjadi Wanprestasi”, Jendela Hukum, 1(2), Madura: Universitas Wiraraja, 2014, Hlm 29 Https://Media.Neliti.Com/Media/Publications/135603-Id-Perjanjian-Pengangkutan-Barang-Pada-Pt-K.Pdf . Diakses Pada 8 Desember 2023, Pukul 21:14.

 [↑](#footnote-ref-29)
30. *Ibid* 28. [↑](#footnote-ref-30)
31. *Ibid* 28. [↑](#footnote-ref-31)
32. Rahayu Hartini, “Hukum Pengangkutan di Indonesia”, Malang :Mentari , 2022. Hlm 23-24.Diakses pada 8 Desember 2023, pukul 13.21. [↑](#footnote-ref-32)
33. Kholida Qhotrunnada, “Pengertian Tanggung Jawab, Lengkap Dengan Contoh, Bentuk, Ciri-cirinya”, *Detikedu*, 13 September, 2021, https://www.detik.com/edu/detikpedia/d-5721612/pengertian-tanggung-jawab-lengkap-dengan-contoh-bentuk-dan-ciri-cirinya. Diakses pada 24 Juni 2024, Pukul 01.50 wib [↑](#footnote-ref-33)
34. Putra Iposende, “Tanggung jawab Pengangkut Pada Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Ditinjau Dari Pasal 468 KUHD Tentang Pengangkutan Barang (Analisa Putusan Mahkamah Agung Nomor 2316K/Pdt/2015)”, Rechtsregel, 2 (2), 2019 : 693 – 71 2. Https://Www.Researchgate.Net/Publication/368128561\_Tanggung\_Jawab\_Pengangkut\_Pada\_Perjanjian\_Pengangkutan\_Barang\_Melalui\_Laut\_Ditinjau\_Dari\_Pasal\_468\_Kuhd\_Tentang\_Pengangkutan\_Barang\_Analisa\_Putusan\_Mahkamah\_Agung\_Nomor\_2316\_Kpdt2015 Diakses Pada 5 Desember 2023, Pukul 18.23. [↑](#footnote-ref-34)
35. Surahmad, “PerTanggung jawaban PT Birortika Semesta Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Pengangkutan Barang”, *Lex Librum*, 8(2), 2022, Hlm. 171-182,

Https://Media.Neliti.Com/Media/Publications/557808-PerTanggungjawaban-Pt-Birotika-Semesta-T 47040539.PDF. Diakses Pada 6 Desember 2023, Pukul 13.05 [↑](#footnote-ref-35)
36. I Gede Agus, “Tanggung Jawab Perusahaan Dari Profit Menuju Stakeholders Oriented Studi Csr Di Tabanan”,*Kertha Patrika*, 39 (3), 2019. https://doi.org/10.24843/KP.2017.v39.i03.p04. Diakses pada 6 Desember 2023, Pukul 10.02 [↑](#footnote-ref-36)
37. Kadek Ayu Anggreni Putri, *et,al* , “Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Darat Terhadap Barang Kiriman Apabila Mengalami Kerusakan (Sudi Pada PT. GED Denpasar Bali)”, *Journal Ilmu Hukum,* 2018, hlm. 9.

https://ojs.unud.ac.id/index.php/kerthasemaya/article/view/36945. Diakses pada 1 Desember 2023, pukul 01:02. [↑](#footnote-ref-37)
38. Ibid, hlm. 11 [↑](#footnote-ref-38)
39. Putra Halomoan HSB, “Pertanggungjawaban Hukum Pengangkutan Terhadap Penumpang Dan Barang Angkutan Disebabkan Kelalaian”, *Al-Ihkam Jurnal Ahwal Al-Syakhsiyah*, 9 (1), 2017. https://doi.org/10.20414/alihkam.v9i01.1159. Diakses pada 17 Desember 2024, pukul 12.00. [↑](#footnote-ref-39)
40. Islamikov, Joy, “Hubungan Hukum Para Pihak Dan PerTanggung Jawaban Pada Jasa Go-Send Pt. Gojek Indonesia”, **Skripsi**, Universitas Islam Indonesia, 2018, hlm 11 https://dspace.uii.ac.id/bitstream/handle/123456789/11841/Skripsi%20Joy%20Islamikov.pdf- Diakses pada 14 Desember 2023, Pukul 20.20. [↑](#footnote-ref-40)
41. Rahmat Setiawan, “Tinjauan Hukum Terhadap Prinsip Tanggung Jawab (*Liability Principle*) Atas Kerusakan Barang Dalam Angkutan Menurut Konsepsi Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009”, *Jurnal Yudistiabel,* 2 (2), 2018. https://lonsuit.unismuhluwuk.ac.id/yustisiabel/article/view/232/204. Diakses pada 20 Desember 2023, Pukul 03:25. [↑](#footnote-ref-41)
42. Hanna Nurhayati Candra Dewi, “Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkutan Java Motor Transport Semarang Terhadap Pemilik Barang Apabila Terjadi Keterlambatan Dan Kerusakan Barang Angkutan”, *Privat Law*, 6 (1), 2018: 6. Https://Jurnal.Uns.Ac.Id/Privatlaw/Article/View/19228/15228. Diakses pada 1 Desember 2023, Pukul 03:25. [↑](#footnote-ref-42)
43. Zaenal Asikin, “Hukum Dagang”, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2013, hlm. 158. https://www.rajagrafindo.co.id/produk/hukum-dagang-zainal-asikin/ , Diakses pada 2 Desember 2023, pukul 15:15. [↑](#footnote-ref-43)
44. Ridwan Labatjo, “Analisis Yuridis Tentang Kedudukan Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (Absolut Of Liability) Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Dengan Kapal Laut Di Indonesia”, *Jurnal Yustisiabel*, 3 (1), 2019: 4. Https://Lonsuit.Unismuhluwuk.Ac.Id/Yustisiabel/Article/View/290/672 , Diakses pada 2 Desember 2023, pukul 15:30. [↑](#footnote-ref-44)
45. Ibid [↑](#footnote-ref-45)
46. Janus Sidabalok, “Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia” , Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2014, hlm. 25. https://jdih.baliprov.go.id/produk-hukum/monografi-hukum/buku-hukum/27798, Diakses pada 30 November 2023, pukul 22:23. [↑](#footnote-ref-46)
47. *Ibid*, hlm. 15 [↑](#footnote-ref-47)
48. Gunawan, Hukum Tentang Perlindungan Konsumen, Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2001, hlm. 15. https://books.google.co.id/books/about/Hukum\_tentang\_perlindungan\_konsumen.html?id=gvfhygAACAAJ&redir\_esc=y. Diakses pada 20 Februari 2024, pukul 11.20 [↑](#footnote-ref-48)
49. Ahmadi Miru, “Hukum Perlindungan Konsumen”, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2014, hlm. 5 https://books.google.co.id/books/about/Hukum\_perlindungan\_konsumen.html?id=AoyDAAAACAAJ&redir\_esc=y. Diakses pada 30 November 2023, pukul 17:20. [↑](#footnote-ref-49)
50. Wa Ode Zambrud dan Muhammad Syarifuddin, “Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Konsumen Pengguna Jasa Ojek Online”, *Jurnal Ilmu Hukum Kanturuna Walio”*, 3 (2), 2022. https://typeset.io/papers/perlindungan-hukum-terhadap-data-pribadi-konsumen-pengguna-3jp6er10. Diakses pada 2 Desember 2023, pukul 03.21 [↑](#footnote-ref-50)
51. Herman Daud Panggabean dan Siti Malikhatun Badriyah, “Implementasi Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen Terhadap Bisnis Biro Travel”, *Al-Manhaj*, 5 (1), 2023. https://typeset.io/papers/implementasi-undang-undang-nomor-8-tahun-1999-tentang-388syqg8. Diakses pada 1 Januari 2024, pukul 19.23 [↑](#footnote-ref-51)
52. Eka Choirunisa dan Abdul Mujib, “Penyelesaian Sangketa Pegadaian Syariah Melalui Badan Penyelesaian Sangketa Konsumen (BPSK), *Al-Kharaj*, 5 (5), 2023. https://doi.org/10.47467/alkharaj.v5i5.3468. Diakses pada 1 Januari 2024, pukul 22.02 [↑](#footnote-ref-52)