

**REKONSTRUKSI REGULASI PERLINDUNGAN HUKUM BAGI  
PENGGUNA JASA ANGKUTAN DALAM PENGIRIMAN BARANG  
BERBASIS KEADILAN**

**DISERTASI**

**OLEH :**

**CHAIRUSSURIYATI**  
**10302000164**



**DISUSUN DALAM RANGKA UJIAN TERBUKA UNTUK MEMENUHI  
SYARAT MEMPEROLEH GELAR DOKTOR ILMU HUKUM PADA  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG (UNISSULA)**

**PEMBIMBING :**

**PROMOTOR : Prof. Dr. H. Ahmad Rofiq, M.A.**  
**CO-PROMOTOR : Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H.,M.Hum.**

**PROGRAM DOKTOR (S3) ILMU HUKUM  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG  
SEMARANG  
TAHUN 2022**

# HALAMAN PENGESAHAN

## REKONSTRUKSI REGULASI PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGGUNA JASA ANGKUTAN DALAM PENGIRIMAN BARANG BERBASIS KEADILAN

Oleh:

**CHAIRUSSURIYATI**

**NIM 10302000164**

Disusun Untuk Disertasi  
Pada Program Doktor (S3) Ilmu Hukum  
Fakultas Hukum  
Universitas Islam Sultan Agung ( UNISSULA)

Telah disetujui pada tanggal, Juli 2022

Promotor

Co Promotor



Prof. Dr. H. Ahmad Rofiq, M.A

Prof. Dr. Hj. Anis Masdurohatun, S.H., M.Hum.

Mengetahui,  
Ketua Program Doktor Ilmu Hukum  
Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung



Prof. Dr. Hj. Anis Masdurohatun, S.H., M.Hum.

NIDN. 0621027401

## SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa ;

1. Karya tulis saya, disertasi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana, magister, dan/atau doktor), baik di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang maupun di perguruan tinggi lain.
2. Karya tulis ini adalah murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim Pembimbing/Tim Promotor dan masukan Tim Penelaah/Tim Penguji.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi ini.

Semarang, Juli 2022

Yang membuat pernyataan



**CHAIRUSSURIYATI**

**NIM 10302000164**

## MOTTO

*IUS SUUM CUIQUE TRIBUTUM:*

Berikan keadilan bagi semua orang yang berhak. Adil ialah menimbang yang sama berat, menyalahkan yang salah dan membenarkan yang benar, mengembalikan hak yang empunya dan jangan berlaku zalim di atasnya. Berani menegakkan keadilan, walaupun mengenai diri sendiri, adalah puncak segala keberanian.

– Buya Hamka –

“Jangan pernah mencari rasa keadilan didalam buku, melainkan temukan rasa keadilan di dalam hati nurani”

– ST. Burhanuddin –



## KATA PENGANTAR

*Bismillahirrahmanirrahiim  
Assalamu'alaikum Warhmatullahi Wabarokatuh.*

Dengan mengucapkan segala puji dan syukur kehadiran Allah SWT atas segala berkat rahmat yang diberikan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Disertasi dengan judul “**REKONSTRUKSI REGULASI PERLINDUNGAN HUKUM DALAM PENGIRIMAN BARANG BERBASIS KEADILAN**” yang menjadi syarat untuk mengikuti ujian terbuka pada Program Doktor Ilmu Hukum UNISSULA Semarang.

Penulis Menyadari sepenuhnya akan keterbatasan penulis. Oleh Karena itu dalam penyelesaian penulisan disertasi ini, penulis banyak mendapatkan arahan, bimbingan, bantuan dari berbagai pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, sehingga penulisan disertasi ini dapat terlaksana dengan baik.

Dalam kata pengantar ini, perkenankan penulis menyampaikan ungkapan rasa syukur dan terima kasih serta penghargaan yang sebesar-besarnya kepada:

1. Rektor Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, Bapak Prof. Dr.H Gunarto, S.H, S.E,Akt, M.Hum beserta staff dan dosen yang telah membantu selama studi lanjut di Program Doktor Ilmu Hukum UNISSULA Semarang.
2. Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang Dr.Bambang Tri Bawono ,S.H., M.H. yang telah memberikan masukan dan kemudahan penulis dalam mengerjakan studi di Unissula Semarang.
3. Prof.Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum, selaku Ketua Program Studi Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum UNISSULA dan Co-Promotor

yang sabar telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan, arahan, semangat dan masukan-masukan dalam penyusunan disertasi ini.

4. Prof. Dr. H. Ahmad Rofiq , M.A selaku Promotor yang sangat sabar dan selalu memberi masukan-masukan serta pemikiran-pemikiran dan selalu memberi semangat kepada penulis.
5. Prof Dr. Hj. Sri Endah Wahyuningsih, S.H., M.Hum, selaku Sekretaris Program Studi Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum UNISSULA
6. Segenap Dosen pengajar Program Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum Unissula yang telah banyak memberikan ilmunya kepada saya promovendus.
7. Segenap Staf PDIH FH UNISSULA, ucapan terimakasih atas bantuannya yang berharga dalam memberikan pelayanan yang prima.
8. Keluarga yang selalu mendukung dan memberikan semangat dan doa bagi penulis untuk menyelesaikan disertasi.

Dengan iringan doa semoga amal baik beliau-beliau mendapatkan rahmat dari sekaligus balasan yang setimpal dari Allah SWT baik di dunia maupun akhirat. Amin.

Penulis menyadari bahwa disertasi ini adalah jauh dari harapan, oleh karenanya kritik, saran dan masukan yang membangun dari pembaca, baik dari kalangan dosen, mahasiswa, praktisi hukum sangat penulis harapkan. Semoga penulisan disertasi ini dapat bermanfaat bagi pengembang ilmu hukum.

***Wassalamu'alaikum Warhmatullahi Wabarokatuh.***

Medan, Agustus 2022

Penulis

**CHAIRUSSURIYATI**

**NIM : 10302000164**

## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan, pertama untuk mengkaji dan menemukan bentuk perlindungan hukum bagi pengguna jasa dalam pengiriman barang belum berkeadilan. Kedua, untuk mengkaji dan menemukan kelemahan-kelemahan perlindungan hukum bagi pengguna jasa dalam pengiriman barang. ketiga, untuk menemukan upaya rekonstruksi perlindungan hukum bagi pengguna jasa dalam pengiriman barang berbasis nilai keadilan.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis sosiologis. Data primer sebagai data utama dengan wawancara serta observasi lapangan. Paradigma penelitian adalah paradigma konstruktisme/ post positivisme, dengan Pendekatan yang digunakan adalah yuridis sosiologis dengan analisis kualitatif. Teori hukum yang digunakan sebagai analisis yaitu teori keadilan sebagai *grand theory*, teori sistem hukum sebagai *middle theory*, dan teori perlindungan hukum sebagai *apply theory*.

Hasil penelitian ini yang pertama bahwa pengaturan hukum tentang pengiriman barang yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Lalu Lintas, Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Pos belum berkeadilan dan, implementasinya belum dapat untuk mewujudkan keadilan dalam artian kesetaraan kedudukan antara pihak konsumen pengguna jasa pengiriman barang dengan pihak perusahaan penyedia jasa pengiriman barang. Realita yang terjadi saat ini, apabila terjadi sengketa antara konsumen pengguna jasa pengiriman barang dengan perusahaan penyedia jasa pengiriman barang terhadap komplain kerusakan barang maupun komplain kehilangan barang saat pengiriman, pihak perusahaan penyedia jasa pengiriman barang sering kali dapat lepas dari tanggungjawab. Hal dikarenakan rumitnya mekanisme ataupun proses pengajuan komplain terhadap perusahaan penyedia jasa pengiriman barang, dijadikan celah untuk melepaskan tanggungjawab. Hasil yang kedua adalah faktor penyebab kelemahan perlindungan hukum dalam pengguna jasa angkutan pengiriman barang yaitu Faktor Hukum, Faktor dari Perusahaan Penyedia Jasa Pengiriman Barang yang berupaya untuk tidak memberikan ganti kerugian kepada konsumen pengguna jasa pengiriman barang, Faktor dari pengirim/pengguna jasa yang lalai dalam memenuhi persyaratan pengiriman barang. Hasil penelitian ketiga, bahwa dengan adanya konstruksi ulang terhadap ketentuan Pasal 29 ayat (2), Pasal 30 ayat (1), Pasal 33, Pasal 45 ayat (1), Pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) UU No. 8 tahun 1999 dan ketentuan dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni pada Pasal 138 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) serta Pasal 139 ayat (4), Pasal 173 ayat (1) adalah bentuk upaya untuk memberikan jaminan kepastian hukum dan berbasis keadilan pancasila bagi masyarakat sebagai konsumen pengguna jasa angkutan dalam pengiriman barang.

**Kata Kunci : Perlindungan Hukum; Pengiriman Barang; Keadilan**

## ABSTRACT

*This study aims, firstly, to examine and find forms of legal protection for service users in the delivery of unjust goods. Second, to examine and find weaknesses in legal protection for service users in shipping goods. third, to find efforts to reconstruct legal protection for service users in the delivery of goods based on the value of justice.*

*This research uses sociological juridical research method. Primary data as the main data with interviews and field observations. The research paradigm is constructivism/post-positivism paradigm, with the approach used is sociological juridical with qualitative analysis. The legal theory used as an analysis is the theory of justice as a grand theory, the theory of the legal system as a middle theory, and the theory of legal protection as an apply theory.*

*The results of this study are the first that the legal arrangements regarding the delivery of goods regulated in the Civil Code, the Commercial Law, the Traffic Law, the Consumer Protection Act, the Postal Law have not been fair and, their implementation has not able to realize justice in the sense of equality of position between the consumer, the user of the goods delivery service and the company providing the goods delivery service. The reality that is currently happening, if there is a dispute between consumers who use goods delivery services and companies providing goods delivery services against complaints of damage to goods or complaints of loss of goods during delivery, the company providing goods delivery services can often escape responsibility. This is due to the complexity of the mechanism or process of submitting a complaint to a company providing goods delivery services, which is used as a gap to release responsibility. The second result is a factor causing the weakness of legal protection in users of freight forwarding services, namely Legal Factors, Factors from Goods Delivery Service Providers who try not to provide compensation to consumers who use goods delivery services, Factors from shippers/service users who are negligent in fulfilling delivery terms. The results of the third study, that with the re-construction of the provisions of Article 29 paragraph (2), Article 30 paragraph (1), Article 33, Article 45 paragraph (1), Article 49 paragraph (1) and paragraph (2) of Law no. 8 of 1999 and the provisions of the Traffic and Road Transportation Law, namely Article 138 paragraph (1), paragraph (2), and paragraph (3) as well as Article 139 paragraph (4), Article 173 paragraph (1) is a form of effort to provide guarantee of legal certainty and based on Pancasila justice for the community as consumers who use transportation services in shipping goods.*

***Keywords: Legal Protection; Freight Forwarding; Justice***

## RINGKASAN DISERTASI

### A. Latar Belakang Permasalahan

Transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar. Perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau sehingga memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.<sup>1</sup>

Dalam kehidupan sehari-hari, pengangkutan memiliki peranan yang sangat penting, dan tidak dapat dipisahkan dari aktifitas manusia. Mulai dari zaman kehidupan manusia yang paling sederhana (tradisional), sampai kepada taraf kehidupan manusia yang modern senantiasa didukung oleh kegiatan pengangkutan. Bahkan menurut Hasim Purba, pengangkutan menjadi salah satu barometer penentu kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan atau teknologi yang dipergunakan masyarakat tersebut dalam kegiatan pengangkutan.<sup>2</sup>

Lalu lintas merupakan subsistem dari ekosistem kota, berkembang sebagai bagian kota karena naluri dan kebutuhan penduduk untuk bergerak atau menggunakan transportasi untuk memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Naluri dan keinginan penduduk untuk mengadakan perjalanan atau memindahkan barang sifatnya umum tersebut selalu menimbulkan masalah dan juga bersifat umum dalam transportasi kota.<sup>3</sup>

Memasuki era industri ketika terjadi revolusi industri, jasa pengiriman mulai berimprovisasi menjadi lebih efisien yaitu dengan menggunakan mode transportasi seperti kapal laut dan juga kereta api. Hingga kini jasa kurir semakin maju lagi dibantu dengan kemajuan teknologi yang semakin memudahkan seseorang untuk mengirim atau dikirimkan barang.

Sistem dan jaringan transportasi di Indonesia saat ini didominasi oleh transportasi melalui darat (jalan raya). Dominasi ini sebagian diakibatkan karena pada kenyataannya biaya transportasi darat lebih rendah dibandingkan dengan sektor laut dan udara. Transportasi darat yang digunakan oleh masyarakat tidak hanya digunakan untuk mengangkut penumpang (orang perorangan) tetapi transportasi darat juga dipergunakan untuk alat pengangkutan barang.

Perusahaan penyedia jasa pengiriman barang memegang peran penting dalam hal pendistribusian barang karena memudahkan manusia dalam pengiriman barang dengan cepat dan tepat. Banyaknya sarana yang dapat digunakan untuk melakukan hal tersebut, pada akhirnya diberikan melalui layanan yang sesuai dengan kebutuhan.

Saat ini penyedia jasa pengiriman barang sudah dapat diakses dengan mudah. Hal tersebut telah memberikan manfaat kepada masyarakat untuk mengirimkan barang dengan menggunakan jasa pengiriman barang. Hal tersebut

---

<sup>1</sup> Abdulkadir Muhammad, 2007, *Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia, Dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi*, Penerbit Genta Press, Yogyakarta, hlm. 1.

<sup>2</sup> Hasim Purba, 2005, *Hukum Pengangkutan Laut*, Pustaka Bangsa Press, Medan, hlm. 3

<sup>3</sup> Polri, 2009, *Sosialisasi Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, dalam <http://www.polri.go.id>, diunduh 1 September 2018 pukul 20.30 WIB.

merupakan tanda bahwa bisnis jasa pengiriman di Indonesia saat ini berkembang secara pesat.

Pengiriman barang yang dilakukan oleh perusahaan jasa pengiriman atas perjanjian yang dilakukan oleh masyarakat sebagai konsumen pembelian barang. Saat ini transaksi atau perjanjian jual beli barang tidak lagi secara konvensional tetapi juga mempergunakan jasa transaksi jual beli online, dimana barang yang telah disepakati antara penjual dan pembeli dikirimkan melalui jasa pengiriman barang<sup>4</sup>. Hal tersebut merupakan bentuk efisiensi dan memiliki nilai praktis bagi masyarakat yang memiliki kesibukan dan tidak punya cukup waktu untuk melakukan transaksi secara langsung.

Fakta menunjukkan bahwa tingkat pengguna internet di Indonesia dari tahun ke tahun mengalami peningkatan yang cukup pesat. Dari data yang dirilis oleh lembaga survei *e-marketer* pada tahun 2014 lalu menyebutkan pengguna internet di Indonesia berada di posisi keenam dunia dari 25 negara di dunia yang disurvei oleh lembaga ini (eMarketer, 2014). Data prediksi pengguna internet di Indonesia pada tahun 2015 yang dikeluarkan oleh *e-marketer* ini tidak berbeda jauh dengan data yang dirilis oleh Asosiasi Penyedia Jasa Internet Indonesia (APJII) yang menyebutkan bahwa data pengguna internet di Indonesia pada tahun 2015 mencapai 88,1 juta pengguna, atau meningkat 34,9% dibandingkan tahun 2013. Dengan meningkatnya jumlah pengguna internet di Indonesia maka hal tersebut dapat menjadi peluang pasar bagi dunia usaha untuk memanfaatkan dunia maya sebagai lahan untuk mengembangkan bisnisnya. Kemudian ketika masyarakat yang ingin menggunakan jasa tersebut, pada dasarnya harus tunduk dan patuh terhadap perjanjian yang dibuat oleh jasa pengiriman barang tersebut. Ketika seseorang sudah menandatangani resi atau slip bukti pengiriman barang, dan uang atas biaya pengiriman sudah dibayarkan, maka dengan ini sudah timbul perikatan antar kedua belah pihak bahwa perjanjian telah dilakukan. Bentuk daripada perjanjian antara pelanggan (pengguna jasa pengiriman) dengan pelaku usaha atau penyedia jasa pengiriman barang adalah bentuk "Perjanjian pengiriman barang"<sup>5</sup>.

Pada dasarnya seluruh kegiatan transaksi atas pengiriman barang akan dimulai dari konsumen. Konsumen merupakan komponen utama dalam dunia pengiriman barang dikarenakan apabila tidak ada konsumen, maka para penyedia jasa pengiriman tidak akan bisa menjalankan usahanya. Begitu juga sebaliknya jika tidak ada perusahaan atau penyedia jasa pengiriman barang, maka konsumen akan kesulitan untuk memenuhi atau memperoleh barang yang telah dibelinya dari penjual. Akibat hubungan ini, menimbulkan hak dan kewajiban diantara kedua belah pihak dan tanggungjawab hukum masing-masing pihak.

---

<sup>4</sup> Ekonomi tradisional dengan metode yang bersifat konvensional, yaitu pelanggan datang ke toko untuk melakukan transaksi pembelian dirasakan kurang efisien karena waktu yang tersita cukup banyak, antara lain untuk kegiatan mendatangi toko dan mengantri. Kedepannya akan berubah menjadi ekonomi digital dimana pelanggan tidak perlu bersusah payah untuk datang mengunjungi toko dan mengantri ketika akan melakukan transaksi pembelian, cukup dengan menggunakan media komputer ataupun *mobile phone* yang tersambung dengan internet di lokasi manapun maka pembeli dapat dengan mudah dan cepat melakukan transaksi pembelian.

<sup>5</sup> Ahmad Firmansyah, Kajian Kendala Implementasi *E-Commerce* Di Indonesia, *Jurnal Masyarakat Telematika dan Informasi* Volume: 8 No. 2 (Oktober - Desember 2017)

Perusahaan jasa pengiriman barang saat ini telah mampu mengembangkan layanan dan distribusi ke berbagai daerah untuk memajukan dan mempertahankan usaha dagangannya, namun tidak jarang terjadi kesalahan yang dapat merugikan para konsumen pengguna jasa pengiriman barang tersebut, mulai kehilangan barang, kerusakan barang ataupun keterlambatan dalam pengiriman, barang yang dikirimkan tidak sesuai, salah alamat, barangnya tidak sesuai dengan yang dibeli, hal ini disebabkan karena kesalahan dari pihak perusahaan jasa pengiriman barang ataupun kesalahan dari si penjual yang karena kesengajaan atau kekeliruan juga bertanggungjawab atas hal-hal yang terjadi saat pengiriman barang dilakukan.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang No 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang menyebutkan, bahwa konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.” Keterkaitan antara pengguna jasa angkutan sebagai konsumen terlihat dalam ketentuan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan yang terdapat pada Pasal 1 angka 22 yang menyebutkan bahwa : “pengguna jasa adalah perseorangan dan atau badan hukum yang menggunakan jasa perusahaan angkutan umum.”

Lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah clausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal. Apabila melihat UU sebelumnya yakni UU Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara<sup>6</sup>.

Berbeda dengan undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, UU Nomor 14 Tahun 1992 ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh undang-undang ini adalah<sup>7</sup>:

1. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;

---

<sup>6</sup> <https://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-royal/>, diakses tanggal 12 Oktober 2018, Pukul.07.00 wib

<sup>7</sup> *Ibid.*

2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
  3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat
- Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui<sup>8</sup>:
1. kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
  2. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
  3. kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Secara substansi, UU Nomor 22 Tahun 2009 masih dapat diperdebatkan. Mulai dari banyaknya amanat untuk membuat aturan pelaksana dan teknis; nilai keefektifan dari penegakan hukum berupa sanksi administrasi, perdata hingga pidana; pengaturan mengenai hak dan kewajiban dari penyelenggara negara dan masyarakat, dan sebagainya. Pertanyaan-pertanyaan ini adalah untuk lebih mendalami apakah peraturan ini dapat dilaksanakan, kedayagunaan dan kehasilgunaan. Selain itu, apakah norma peraturan tersebut memang lahir dari masyarakat, hal ini guna menjawab kebutuhan siapa yang memang harus dipenuhi. Dengan memperhatikan ini, maka kita dapat melihat apakah suatu peraturan ini akan efektif dan efisien jika dilaksanakan.

Secara struktur, UU Nomor 22 Tahun 2009 telah menjelaskan mengenai pihak yang terkait. Jika di cermati maka UU tersebut mengakomodir tentang<sup>9</sup>:

1. Pembinaan menjadi tanggung jawab negara. Pembinaan mencakup perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.
2. Urusan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
3. Urusan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
4. Urusan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab dibidang industri;
5. Urusan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
6. Urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.
7. Mengkoordinasi penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pemberlakuan UU tidak hanya pada satu wilayah saja namun berlaku bagi seluruh wilayah Indonesia, apa yang akan terjadi nantinya jika diterapkan di

---

<sup>8</sup> *Ibid.*

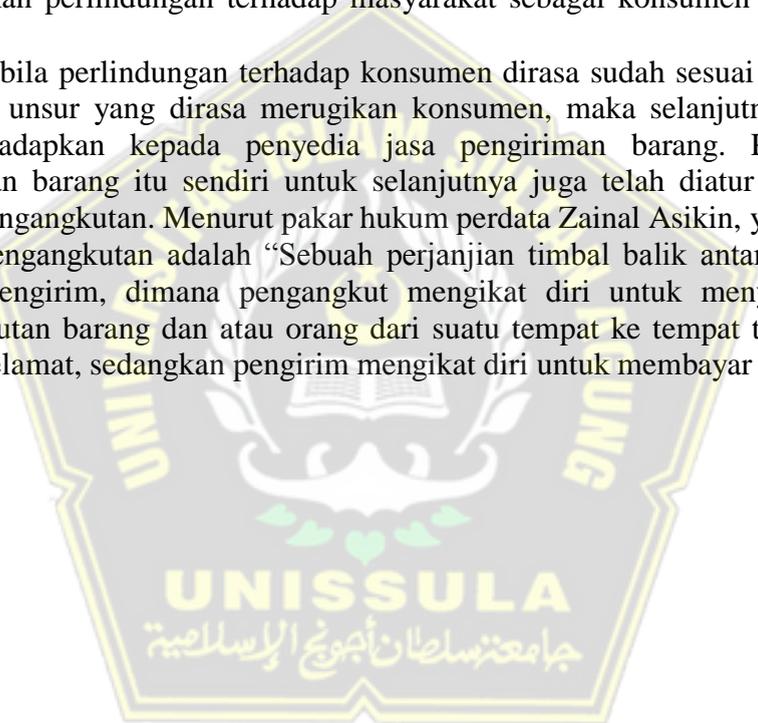
<sup>9</sup> *ibid*

Kalimantan atau bahkan Papua. Struktur itu harus mampu menunjang masyarakat agar dapat melaksanakannya.

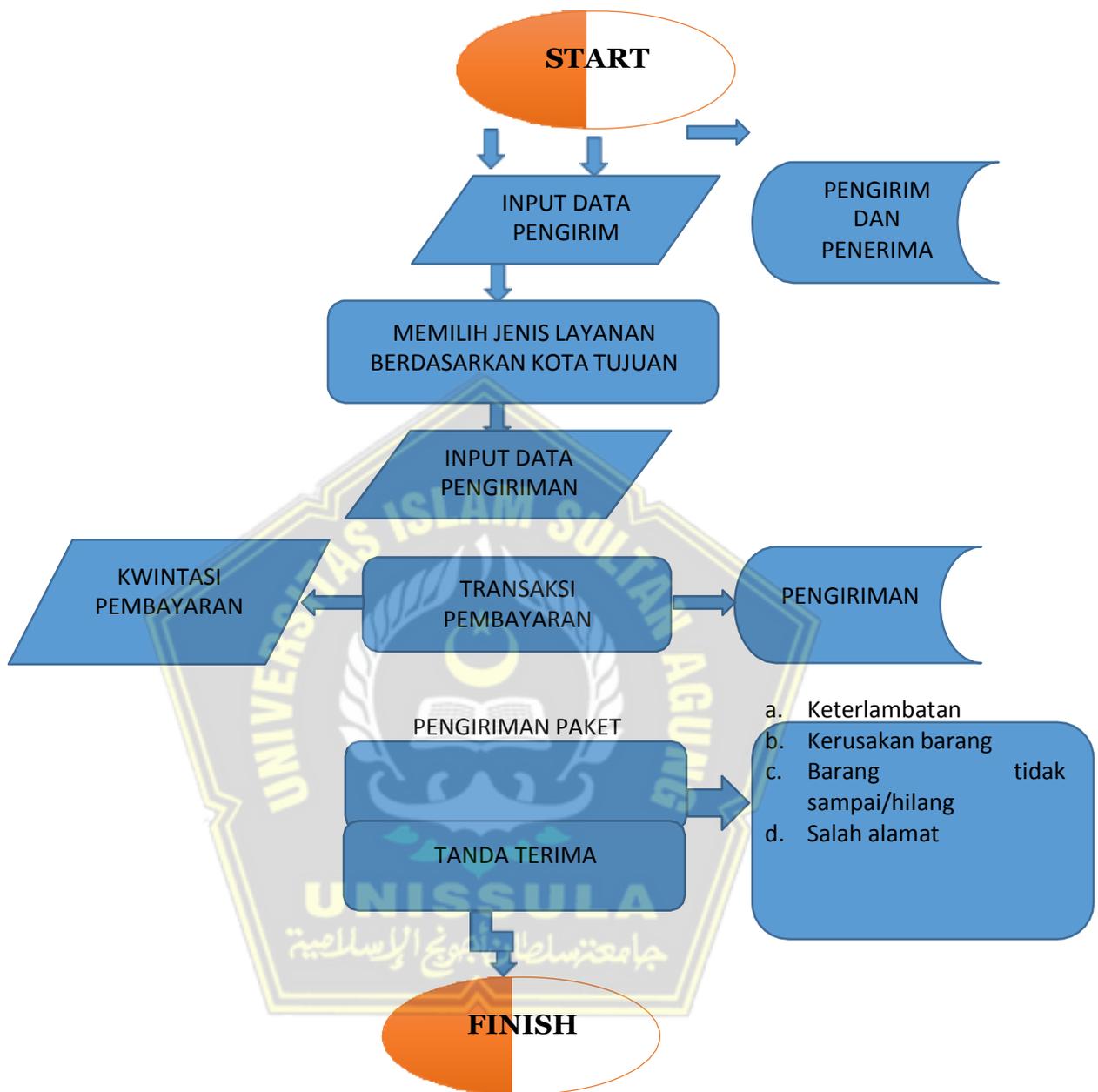
Berdasarkan ketentuan dari Pasal 2 dan 3 UU Nomor 22 tahun 2009 mengatur asas dan tujuan pengangkutan. Adapun asas penyelenggaraan lalu-lintas dalam Pasal 2 UULLAJ yaitu: (a); asas transparansi, (b); asas akuntabel, (c); asas berkelanjutan, (d); asas partisipatif, (e); asas bermanfaat, (f); asas efisiensi dan efektif, (g); asas seimbang, (h); asas terpadu, (i); asas mandiri.

UU Nomor 22 tahun 2009 sebagai landasan hukum beroperasinya angkutan darat sebagai transportasi pengangkutan baik untuk penumpang ataupun pengangkutan barang. Ketidaksiuaian pelayanan oleh penyedia jasa pengangkutan darat akan bertentangan dengan aturan yang ada didalam UU Nomor 22 tahun 2009. Oleh karena itu, penyedia jasa pengangkutan darat harus memenuhi standarisasi alat pengangkutan darat berdasarkan UU Nomor 22 tahun 2009, dan juga memberikan perlindungan terhadap masyarakat sebagai konsumen pengangkutan darat.

Apabila perlindungan terhadap konsumen dirasa sudah sesuai prosedur, dan tidak ada unsur yang dirasa merugikan konsumen, maka selanjutnya konsumen akan dihadapkan kepada penyedia jasa pengiriman barang. Penyedia jasa pengiriman barang itu sendiri untuk selanjutnya juga telah diatur dalam aturan hukum pengangkutan. Menurut pakar hukum perdata Zainal Asikin, yang dimaksud hukum pengangkutan adalah “Sebuah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikat diri untuk membayar angkutan”.



Gambar Proses Pengiriman Barang/ Paket



Penjelasan/ Proses dimulai dari penginputan data pengirim dan data penerima oleh petugas pengiriman barang. Data pengirim dan penerima ini akan tersimpan ke dalam database. Pada laporan ini database diolah menggunakan *software Microsoft access*. Setelah itu dilanjutkan pengisian form pengiriman atau paket. Petugas menginputkan kota tujuan terlebih dahulu, lalu pengirim memilih jenis layanan apa yang akan digunakan. Terdapat 4 (empat) jenis layanan dengan empat harga yang berbeda. Petugas dapat mengecek tarif pada form paket. Setelah jenis layanan terpilih maka dilanjutkan pengisian data pengiriman atau data paket. Sebelum

melanjutkan ke proses berikutnya, pengirim harus membayarkan terlebih dahulu ongkos kirimnya. Setelah uang diterima petugas, pengirim mendapatkan kwitansi pembayaran, sedangkan data pengiriman tersimpan di database.

Data yang tersimpan inilah yang akan diolah menjadi output laporan pengiriman barang. Laporan pengiriman barang ini disalurkan kepada dua entitas berbeda yaitu manajer dan kurir. Oleh kurir, proses dilanjutkan ke pengantaran paket kepada tujuan. Setelah paket berhasil diterima oleh penerimanya, kurir akan mendapatkan tanda terima.

Dilihat dari perspektif hukum perjanjian, masalah perlindungan hukum terhadap barang kiriman yang sangat erat kaitannya mempunyai hubungan hukum dengan pengirim dan penerima. Hubungan hukum tersebut menimbulkan suatu hak dan kewajiban antara pengangkut dengan pengirim selaku orang yang mengirimkan barang kepada penerima. Dengan demikian antara pengangkut dengan pengirim mendapat jaminan kepastian hukum tentang kedudukan hukum serta hak dan kewajibannya

Pengguna jasa pengiriman barang, pada dasarnya harus tunduk dan patuh kepada perjanjian yang dibuat oleh perusahaan jasa pengiriman barang tersebut. Ketika konsumen sudah menandatangani resi atau slip bukti pengiriman barang dan uang atas biaya pengiriman sudah dibayarkan, maka hal tersebut telah menimbulkan perikatan antar kedua belah pihak sebagai bukti bahwa perjanjian antara kedua pihak sudah terlaksana. Namun pengiriman barang tersebut tidak selamanya berjalan lancar, salah satunya adalah apabila terjadi keterlambatan sampainya barang di tempat tujuan yang tidak sesuai dengan apa yang diperjanjikan oleh pihak perusahaan. Dengan adanya keterlambatan tersebut pengguna layanan jasa pengiriman barang akan merasa dirugikan karena pihaknya telah membayar sejumlah uang tertentu untuk mendapatkan pelayanan jasa yang seharusnya ia dapatkan. Oleh karena itu, pihak konsumen berhak mendapat perlindungan hukum ketika pengiriman barang tersebut mengalami keterlambatan.

Dari sudut hukum perdata, pengangkutan barang-barang yang dilakukan oleh para perusahaan *freight forwarder* merupakan sebuah perjanjian antara pihak perusahaan dengan pengirim barang, dimana persoalan-persoalan sering kali timbul. Misalnya kerusakan barang yang diterima si penerima barang, barang yang hilang, barang yang terlambat sampai dan sebagainya. Akan tetapi prinsip-prinsip penyelesaian persoalan-persoalan pengangkutan tidak memiliki pengaturan yang jelas baik dalam KUHD maupun di luar KUHD<sup>10</sup>.

Konsumen pengguna jasa pengiriman barang sering kali tidak mendapatkan keadilan dan kepastian hukum apabila terjadi sengketa, penyelesaian secara perdata sering kali diselesaikan hanya dengan ganti kerugian yang dinilai belum

---

<sup>10</sup> Dalam KUHDagang, prinsip tanggung jawab atas dasar praduga bersalah dapat ditemukan dalam Pasal 468 yang menyatakan “Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Perusahaan pengangkut bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu”.

mencerminkan sebuah nilai-nilai keadilan bagi masyarakat sebagai konsumen pengguna jasa pengiriman barang transportasi darat.

Hal tersebut bertentangan dengan asas dalam pembentukan perjanjian, keseimbangan para pihak dan tanggung jawab hukum serta keadilan. Perbuatan wanprestasi oleh pihak perusahaan jasa pengiriman berdasarkan ketentuan Pasal 1365 BW yakni perbuatan melawan hukum (*onrecht matigedaad*)<sup>11</sup>. Selain itu, terjadinya sengketa antara konsumen dengan perusahaan jasa pengiriman jika berdasarkan

Berdasarkan ketentuan didalam UU Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen bahwa hak konsumen yang diabaikan apabila tidak terjadi perlindungan bagi pengguna jasa pengiriman barang melalui transportasi darat apabila terjadi wanprestasi oleh pihak perusahaan jasa transportasi darat. Hal tersebut disebabkan bahwa perjanjian antara konsumen dengan perusahaan jasa pengiriman ditandatangani dengan perjanjian baku yang sudah disediakan oleh pihak perusahaan jasa pengiriman yang ketentuannya tidak memberikan keadilan bagi konsumen apabila terjadi wanprestasi.

Disamping itu UU No.8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen juga memberikan perlindungan kepada Pengirim selaku pemilik barang jika terjadi kerugian yang ditimbulkan dalam pelaksanaan kewajiban Perusahaan Jasa Pengangkutan, yaitu sebagaimana tercantum dalam Pasal 19 ayat 1 yang berbunyi bahwa Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan<sup>12</sup>. Pasal tersebut apabila ditujukan kepada perbuatan wanprestasi yang dilakukan oleh pihak perusahaan jasa pengiriman barang melalui transportasi darat juga melanggar prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*). Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah.

Menurut Tamara berdasarkan hasil penelitian yang dilakukannya menyatakan bahwa berdasarkan hak konsumen didalam UU Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, maka perusahaan pengiriman barang harus menjamin barang dapat terkirim ke alamat yang dituju<sup>13</sup>. Hal yang senada juga ditegaskan oleh Lianti Rizky bahwa hak konsumen yang diabaikan oleh perusahaan jasa pengiriman adalah bentuk pelanggaran terhadap perjanjian dan perbuatan melawan hukum dari perusahaan jasa pengiriman barang<sup>14</sup>. Kedua peneliti terdahulu fokus kepada penggantian dan tanggungjawab pihak perusahaan jasa pengiriman apabila terjadi wanprestasi, tetapi tidak membicarakan, seberapa besar dan adil nya ganti kerugian

---

<sup>11</sup> Pemenuhan unsur-unsur untuk menjadikan suatu perbuatan melanggar hukum dapat dituntut ganti rugi, yaitu antara lain adanya perbuatan melawan hukum dari tergugat, perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya dan adanya kerugian yang diderita akibat kesalahan tersebut

<sup>12</sup> Lihat Pasal 19 ayat (1) UU Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

<sup>13</sup> Tamara, *Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Pengiriman PT. Jalur Nugraha Ekakurir (JNE) Jember*, Tesis, Universitas Jember, 2017

<sup>14</sup> Liantika Rizky Rindani, *Perlindungan Konsumen Jasa Pos Menurut Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 dan Hukum Islam (Studi di PT. Pos Indonesia Persero Marjosari Malang)*, Tesis, Universitas Islam Negeri Malik Ibrahim, 2016

yang dilakukan oleh pihak perusahaan jasa pengiriman, dan peneliti terdahulu tidak mengkaji tentang perlindungan hukum yang diberikan kepada pihak konsumen dan kelemahan dalam memberikan perlindungan hukum bagi konsumen, serta tidak membicarakan benturan norma atau regulasi terkait dengan perjanjian, perusahaan pengangkutan, tanggungjawab penjual serta politik hukum pemerintah dalam mengatasi persoalan yang terjadi dalam pengiriman barang yang dilakukan dengan transportasi darat.

### **B. Rumusan Masalah**

Dari uraian latar belakang tersebut, maka yang menjadi permasalahan yang akan diteliti adalah:

1. Mengapa regulasi perlindungan hukum bagi pengguna jasa dalam pengiriman barang belum berkeadilan?
2. Kelemahan-kelemahan apasajakah yang timbul dalam regulasi perlindungan hukum bagi pengguna jasa dalam pengiriman barang yang belum berkeadilan?
3. Bagaimanakah rekonstruksi regulasi perlindungan hukum bagi pengguna jasa dalam pengiriman barang berbasis keadilan?

### **C. Tujuan Penelitian**

Sesuai dengan identifikasi masalah yang dikemukakan diatas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengkaji dan menganalisis serta menemukan bentuk regulasi perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan dalam pengiriman barang yang belum berkeadilan.
2. Untuk mengkaji dan menganalisis serta menemukan kelemahan-kelemahan perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan dalam pengiriman barang yang belum berkeadilan.
3. Untuk mengkaji dan menganalisis serta menemukan upaya rekonstruksi regulasi perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan dalam pengiriman barang yang belum berkeadilan.

### **D. Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis sosiologis. Data primer sebagai data utama dengan wawancara serta observasi lapangan. Paradigma penelitian adalah paradigma konstruktivisme/ post positivisme, dengan Pendekatan yang digunakan adalah yuridis sosiologis dengan analisis kualitatif. Teori hukum yang digunakan sebagai analisis yaitu teori keadilan sebagai *grand theory*, teori sistem hukum sebagai *middle theory*, dan teori perlindungan hukum sebagai *apply theory*.

### **F. Hasil Penelitian Disertasi**

#### **1. Regulasi Perlindungan Hukum Dalam Pengiriman Barang Yang Belum Berkeadilan**

Pengangkutan merupakan suatu proses kegiatan yaitu memuat barang kedalam angkutan serta membawanya tempat tujuan dengan selamat. Pengangkutan adalah suatu perjanjian di mana suatu pihak menyanggupi untuk membawa orang atau barang dari satu tempat ketempat yang lain sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya. Menyadari peran perusahaan pengangkutan merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa angkutan

untuk keperluan umum. Dalam pemberian jasa angkutan seperti halnya perjanjian-perjanjian yang lain siapa saja diberi kebebasan yang seluas-luasnya untuk mengatur sendiri segala hal mengenai pemngangkutan mempunyai tanggung jawab besar terhadap segala sesuatu yang berhubungan dengan tugasnya yaitu menyelenggarakan pengangkutan.

Pengaturan mengenai transportasi pengangkutan darat dalam sistem hukum Indonesia tersebar di beberapa peraturan perundang-undangan sehingga tidak jarang terjadi disharmonisasi peraturan dan ketidakpastian hukum dalam penyelesaian permasalahan transportasi darat

**Tabel.1. Perbandingan Pengaturan Transportasi Darat dalam KUHPerdata, KUHD, UU No. 22 tahun 2009 dan UU No. 9 tahun 1999**

<b>KUHPerdata</b>	<b>KUHD</b>	<b>UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Pengangkutan Jalan</b>	<b>UU No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen</b>
<b>Pasal 1247</b> (Debitur hanya diwajibkan mengganti biaya, kerugian, dan bunga yang diharapkan atau sedianya dapat diduga pada waktu perikatan diadakan, kecuali jika tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan oleh tipu daya yang dilakukannya)	<b>Pasal 86</b> (Ekspeditor adalah seseorang yang menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat atau di perairan. Ia diwajibkan membuat catatan-catatan dalam register harian secara berturut-turut tentang sifat dan jumlah barang-barang atau barang-barang dagangan yang harus diangkut, dan bila	<b>Pasal 138</b> (1) Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. (2) Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1). (3) Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.	<b>Pasal 29</b> (1) Pemerintah bertanggung jawab atas pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen yang menjamin diperolehnya hak konsumen dan pelaku usaha serta dilaksanakannya kewajiban konsumen dan pelaku usaha
		<b>Pasal 173</b> (1) Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki: a. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;	<b>Pasal 30 ayat (1)</b> Pengawasan terhadap penyelenggaraan perlindungan konsumen serta penerapan ketentuan peraturan perundang-undangannya diselenggarakan oleh pemerintah, masyarakat, dan lembaga perlindungan

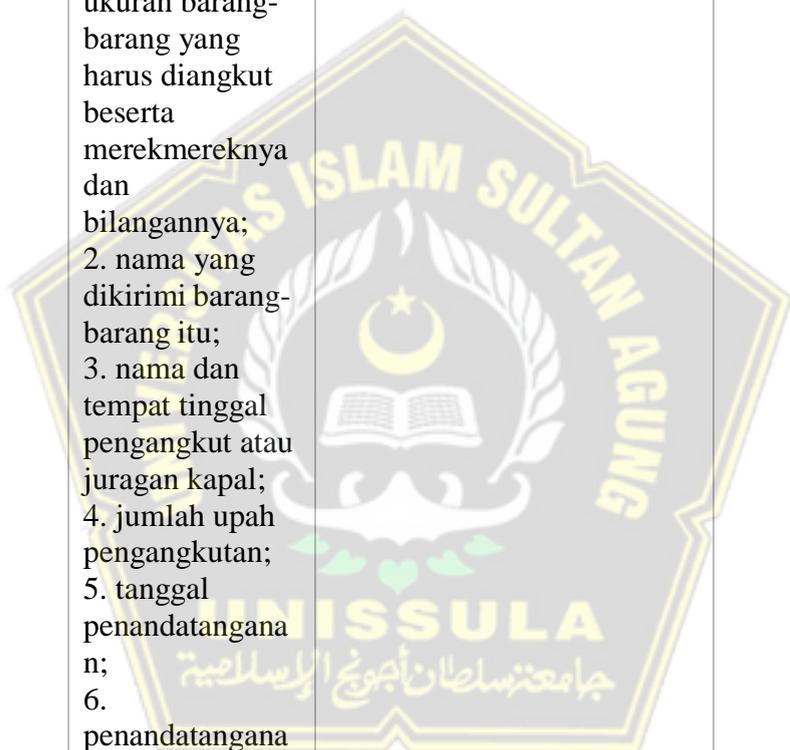
	diminta, juga tentang nilainya. (KUHPerd. 1139-71, 1147, 1792 dst.; KUHD 6 dst., 76, 90, 95.)	<p>b. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau</p> <p>c. izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.</p> <p><b>Pasal 273 ayat (1)</b> Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).</p>	<p>konsumen swadaya masyarakat</p> <p><b>Pasal 33 menyatakan bahwa</b> Badan Perlindungan Konsumen Nasional mempunyai fungsi memberikan saran dan pertimbangan kepada pemerintah dalam upaya mengembangkan perlindungan konsumen di Indonesia</p>
<b>Pasal 1248</b> (Bahkan jika tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan oleh tipu daya debitur, maka penggantian biaya, kerugian dan bunga, yang menyebabkan kreditur menderita kerugian dan kehilangan keuntungan, hanya mencakup hal-hal yang menjadi akibat langsung dari tidak	<b>Pasal 87</b> (Ia harus menjamin pengiriman dengan rapi dan secepatnya atas barang-barang dagangan dan barang-barang yang telah diterimanya untuk itu, dengan mengindahkan segala sarana yang dapat diambilnya untuk menjamin	<b>Pasal 273 Ayat (2)</b> Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau Denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).	<b>Pasal 45 ayat (1)</b> Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.

<p>dilaksanakannya perikatan itu.)</p>	<p>pengiriman yang baik. (KUHPerd. 1244, 1367, 1800 dst.; KUHD 88.)</p>		
	<p><b>Pasal 88</b> (Ia juga harus menanggung kerusakan atau kehilangan barang-barang dagangan dan barang-barang sesudah pengirimannya yang disebabkan oleh kesalahan atau keteledorannya. (KUHD 91 dst.))</p>		<p><b>Pasal 49 Ayat (1)</b> Pemerintah membentuk badan penyelesaian sengketa konsumen di Daerah Tingkat II untuk penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan.</p>
	<p><b>Pasal 89</b> (Ia harus juga menanggung ekspediter-perantara yang digunakannya. (KUHPerd. 1803.))</p>	<p><b>Pasal 273 Ayat (3)</b> Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).</p>	
	<p><b>Pasal 90</b> (Surat muatan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau juragan kapal, dan meliputi selain apa yang mungkin menjadi persetujuan</p>		

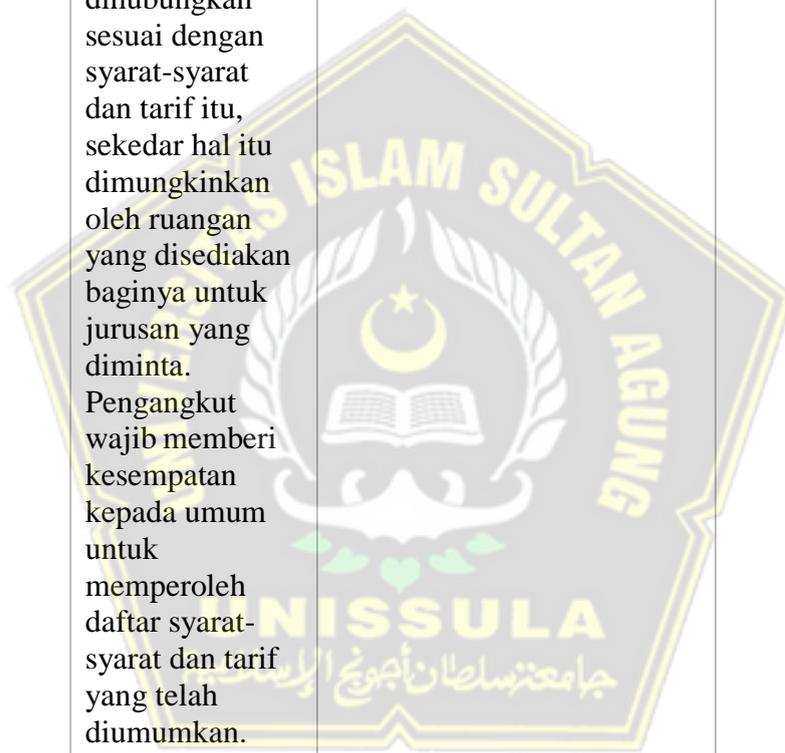
antara pihakpihak bersangkutan, seperti misalnya jangka waktu penyelenggaraan pengangkutannya dan penggantian kerugian dalam hal kelambatan, juga meliputi:

1. nama dan berat atau ukuran barang-barang yang harus diangkut beserta merek-mereknya dan bilangannya;
2. nama yang dikirim barang-barang itu;
3. nama dan tempat tinggal pengangkut atau juragan kapal;
4. jumlah upah pengangkutan;
5. tanggal penandatanganan pengiriman atau ekspediter.
6. penandatanganan pengirim atau ekspediter.

Surat muatan harus dicatat dalam daftar harian oleh ekspediter.  
(KUHD 86, 454 dst., 506.)



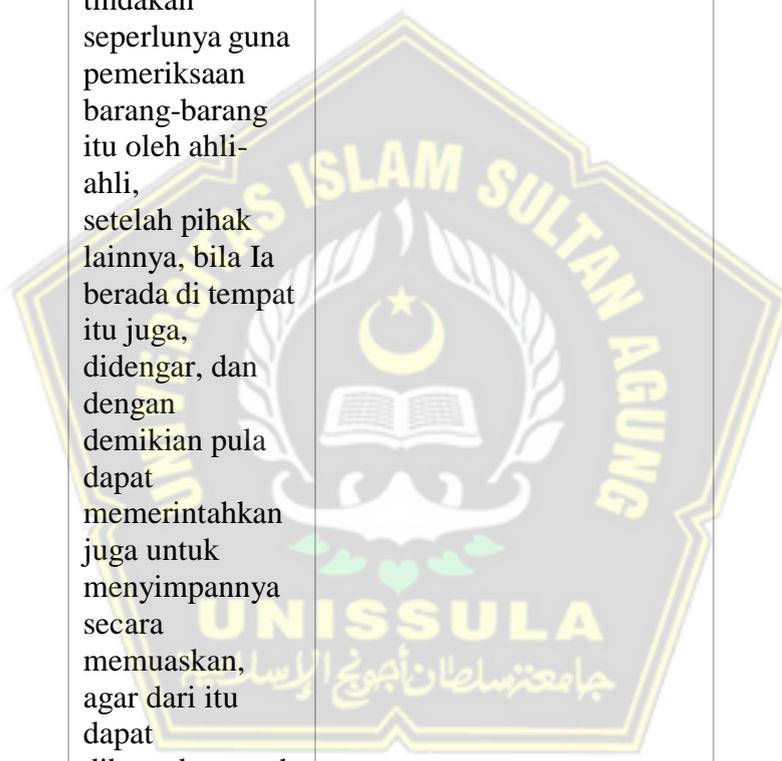
517 f KUHD  
(Bila pengangkut telah mengumumkan syarat-syarat pengangkutan dan tarif, ia wajib mengangkut barang-barang yang diajukan kepadanya dan yang dihubungkan sesuai dengan syarat-syarat dan tarif itu, sekedar hal itu dimungkinkan oleh ruangan yang disediakan baginya untuk jurusan yang diminta. Pengangkut wajib memberi kesempatan kepada umum untuk memperoleh daftar syarat-syarat dan tarif yang telah diumumkan. Usaha berlaku terhadap pengangkutannya, kecuali bila oleh kedua belah pihak ditetapkan ketentuan ketentuan lain secara tertulis. (KUHD 517y, 533e; S.



	<p>1927-261 pasal 22, 32; S. 1927-262</p> <p>pasal 3 dst., 6.) kapal ter-)</p>		
	<p>Pasal 92</p> <p>(Pengangkut atau juragan kapal tidak bertanggung jawab atas kelambatan pengangkutan, bila hal itu disebabkan oleh keadaan yang memaksa. (KUHPerd.1245 ; KUHD 87.))</p>		
	<p>Pasal 93</p> <p>(Setelah pembayaran upah pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang yang telah diangkut atas dasar pesanan diterima, maka gugurlah segala hak untuk menuntut kerugian kepada pengangkut atau juragan kapal dalam hal kerusakan atau kekurangan, bila cacatnya waktu itu dapat dilihat dari luar.</p>		

	<p>Jika kerusakan atau kekurangannya tidak dapat dilihat dari luar, dapat dilakukan pemeriksaan oleh pengadilan setelah barang-barang itu diterima, tanpa membedakan sudah atau belum dibayar upah pengangkutan, asalkan pemeriksaan itu diminta dalam waktu dua kali dua puluh empat jam setelah penerimaan, dan ternyata barang-barang itu masih dalam wujud yang semula. (KUHD 485 dst., 746,753.)</p>		
	<p>Pasal 94 (Bila terjadi penolakan penerimaan barang-barang dagangan atau barang-barang lainnya, atau timbul perselisihan tentang hal itu, ketua Raad van Justitie, atau bila tidak ada, hakim</p>		

karesidenan atau jika Ia tidak ada, terhalang atau tidak di tempat, maka kepala pemerintahan setempat memerintahkan, atas surat permohonan sederhana untuk diambil tindakan-tindakan seperlunya guna pemeriksaan barang-barang itu oleh ahli-ahli, setelah pihak lainnya, bila Ia berada di tempat itu juga, didengar, dan dengan demikian pula dapat memerintahkan juga untuk menyimpannya secara memuaskan, agar dari itu dapat dibayarkan upah pengangkutan dan biaya-biaya lainnya kepada pengangkut dan juragan kapal.  
Raad van justitie atau Hakim Karesidenan atau Kepala

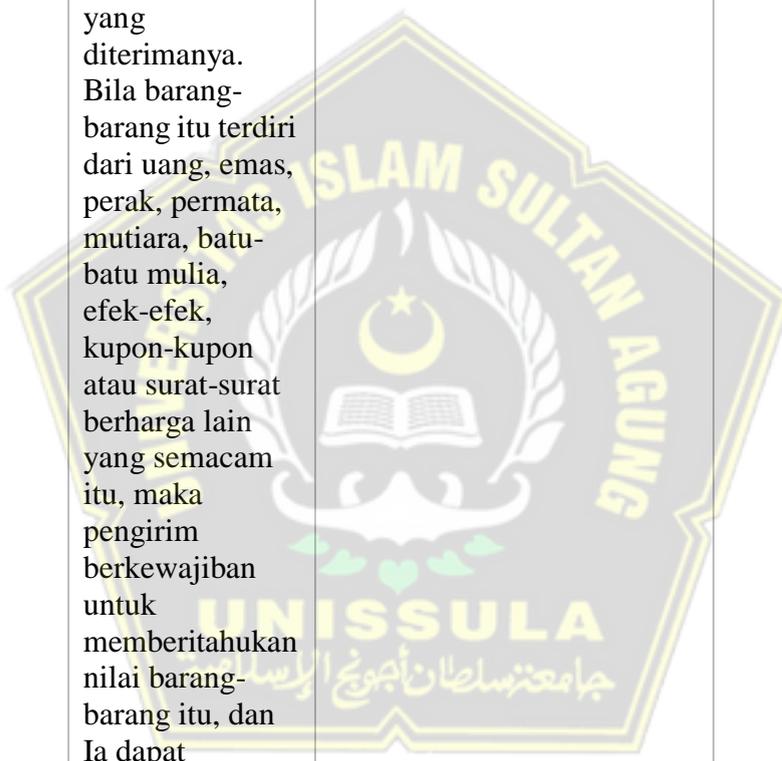


	<p>Daerah setempat berwenang dengan cara seperti ditentukan di atas untuk memberi kuasa menual di depan umum barang-barang yang mudah rusak atau sebagian dari barang-barang itu untuk memenuhi pembayaran upah pengangkutan dan biaya lain. (KUHD 81, 493 dst.)</p>		
	<p>Pasal 95 (Semua hak-menuntut terhadap ekspeditur, pengangkut atau juragan kapal berdasarkan kehilangan barang-barang seluruhnya, kelambatan penyerahan, dan kerusakan pada barangbarang dagangan atau barang-barang, kedaluwarsanya pengiriman yang dilakukan dalam wilayah Indonesia, selama satu tahun dan</p>		

	<p>selama dua tahun dalam hal pengiriman dari Indonesia ke tempat-tempat lain, bila dalam hal hilangnya barang-barang, terhitung dari hari waktu seharusnya pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barangnya selesai, dan dalam hal kerusakan dan kelambatan penyampaian, terhitung dari hari waktu barang-barang itu seharusnya akan sampai di tempat tujuan. Kedaluwarsa ini tidak berlaku dalam hal adanya penipuan atau ketidakjujuran. (KUHPerd. 1967; KUHD 86 dst., 91, 93.))</p>		
	<p>Pasal 96 (Dengan tidak mengurangi hal-hal yang mungkin diatur dalam peraturan khusus, maka ketentuan-ketentuan bagian ini</p>		



berlaku pula terhadap para pengusaha kendaraan umum di darat dan di air. Mereka berkewajiban menyelenggarakan registrasi untuk barang-barang yang diterimanya. Bila barang-barang itu terdiri dari uang, emas, perak, permata, mutiara, batu-batu mulia, efek-efek, kupon-kupon atau surat-surat berharga lain yang semacam itu, maka pengirim berkewajiban untuk memberitahukan nilai barang-barang itu, dan Ia dapat menuntut pencatatan hal itu dalam register tersebut. Bila pemberitahuan itu tidak terjadi, maka dalam hal terjadinya kehilangan atau kerusakan, pembuktian tentang nilainya



	<p>hanya diperbolehkan menurut ujud lahirnya saja. Bila pemberitahuan nilai itu ada, maka hal itu dapat dibuktikan dengan segala alat bukti menurut hukum, dan malahan hakim berwenang untuk mempercayai sepenuhnya pemberitahuan pengirim setelah diperkuat dengan sumpah, dan menaksir serta menetapkan ganti rugi berdasarkan pemberitahuan itu. (KUHD 86, 91 dst., S. 1823-3.)</p>		
	<p>Pasal 97 (Pelayaran-bergilir dan semua perusahaan pengangkutan lainnya tetap tunduk kepada peraturan-peraturan dan perundang-undangan yang ada dalam bidang ini, selama hal itu</p>		

	tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan dalam bab ini.)		
	Pasal 98 (Ketentuan-ketentuan bab ini tidak berlaku terhadap hak-hak dan kewajiban-kewajiban antara pembeli dan penjual. (KUHPerd. 1457 dst., 1473 dst., 1513.) 99. Dihapus dg. S. 1938-276.)		

Sumber: diolah dari berbagai sumber

Dalam hal pengangkutan, maka pengguna jasa pengangkutan dapat dikategorikan sebagai konsumen yang menurut undang-undang harus diberikan perlindungan hak-haknya. Pengguna jasa pengangkutan berdasarkan perjanjian diatas adalah pengguna dari jasa penyedia pengangkutan darat.

Mengutip pendapat Marsidah bahwa perlindungan hukum bagi semua pihak yang terkait dengan sistem transportasi terutama pengguna jasa transportasi sangat penting mengingat pentingnya peran lalu lintas dan angkutan jalan bagi seluruh masyarakat, maka pembangunan dan pengembangan sarana pengangkutan perlu dikembangkan serta kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi perlu mendapat prioritas dan pelayanan yang baik dari pemerintah maupun penyedia jasa transportasi dan juga perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi juga mendapat keadilan dan kepastian hukum<sup>15</sup>.

Ada beberapa ahli yang menjelaskan mengenai perlindungan hukum, antara lain yaitu Fitzgerald, Satjipto Raharjo, Phillipus M Hanjon dan Lily Rasyidi. Fitzgerald mengutip istilah teori perlindungan hukum dari Salmond bahwa hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu dapat dilakukan dengan cara membatasi berbagai kepentingan di lain pihak. Kepentingan hukum adalah mengurus hak dan kepentingan manusia, sehingga hukum memiliki otoritas tertinggi untuk menentukan kepentingan

<sup>15</sup> Marsidah, *Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009*, Jurnal Unpal, Volume 16, Nomor 2, Bulan MEI, Tahun 2018, hlm. 209

manusia yang perlu diatur dan dilindungi. Perlindungan hukum harus melihat tahapan yakni perlindungan hukum lahir dari suatu ketentuan hukum dan segala peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat yang pada dasarnya merupakan kesepakatan masyarakat tersebut untuk mengatur hubungan perilaku antara anggota-anggota masyarakat dan antara perseorangan dengan pemerintah yang dianggap mewakili kepentingan masyarakat.<sup>16</sup>

Menurut Satjipto Rahardjo, Perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.<sup>17</sup>

Perlindungan terhadap konsumen dipandang secara material maupun formal makin terasa sangat penting, mengingat makin lajunya ilmu pengetahuan dan teknologi yang merupakan motor penggerak bagi produktivitas dan efisiensi produsen atas barang dan jasa yang dihasilkannya dalam rangka mencapai sasaran usaha. Perlindungan konsumen merupakan bagian tak terpisahkan dari kegiatan bisnis yang sehat. Dalam kegiatan bisnis yang sehat terdapat keseimbangan perlindungan hukum antara konsumen dengan produsen. Indonesia telah memiliki beberapa peraturan perundang-undangan yang melindungi konsumen. Peraturan perundang-undangan yang melindungi konsumen antara lain Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Dalam Pasal 1 angka 1 disebutkan bahwa: "*Perlindungan Konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.*" Undang-Undang Perlindungan Konsumen ini mengacu pada filosofi pembangunan yang pada dasarnya termasuk pembangunan hukum yang memberikan perlindungan terhadap konsumen dalam rangka membangun manusia seutuhnya yang berlandaskan pada filosofi kenegaraan Republik Indonesia, yaitu Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Selain itu, dalam *Burgerlijk Wetboek* atau Kitab Undang-Undang Hukum Perdata juga terdapat ketentuan yang bertendensi melindungi konsumen, seperti dalam beberapa Pasal Buku III, Bab IV, Bagian II yang dimulai dari Pasal 1365.<sup>18</sup>

Di dalam peraturan perundang-undangan sudah di atur beberapa kewajiban yang harus ditaati oleh perusahaan pengangkutan dalam menjalankan usahanya, demikian juga halnya dengan perusahaan ekspedisi dimana ketentuan ini berlaku juga. Namun ternyata jika dalam melaksanakan kewajiban-kewajiban tersebut terjadi hal-hal yang tidak diinginkan atau juga terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh perusahaan pengangkutan atau perusahaan ekspedisi maka perusahaan harus bertanggung jawab. Tanggung jawab sepenuhnya adalah dari pihak perusahaan pengangkutan atau perusahaan ekspedisi.

---

<sup>16</sup> Satjipto Raharjo, 2000, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 53.

<sup>17</sup> *Ibid*, hlm. 69.

<sup>18</sup> Chikie Nagin, Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Yang Mengalami Kerugian Akibat Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, *Jurnal Lex Crimen, Volume VI Nomor 4, Juni 2017*, hlm 62-63.

Berikut ini beberapa tanggung jawab yang harus dilaksanakan oleh perusahaan pengangkutan atau perusahaan ekspedisi jika terjadi sesuatu dengan barang pengirimannya yaitu:<sup>19</sup>

**1) Bertanggungjawab Atas Barang Yang Hilang Atau Dicuri Dan Memberikan Ganti Kerugian Yang Diderita Pemilik Barang**

Jika barang yang diangkut hilang/dicuri atau mengalami kerusakan yang disebabkan oleh kesalahan atau keteledoran perusahaan pengangkut, maka ia harus bertanggung jawab atas hal tersebut. Tindakan bertanggung jawab dari perusahaan pengangkut datau perusahaan ekspedisi sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1366 KUHPerdota yang berbunyi: *“Setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatiannya”*.

Tanggung jawab mengganti kerugian ini diperjelas kembali dalam Pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi: *“Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang, karena barang musnah, hilang atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim”*.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen juga mewajibkan perusahaan pengangkutan atau perusahaan eksedisi untuk mengganti kerugian atas kerusakan dari barang pengirimannya. Hal ini diatur dalam Pasal 19 ayat (1) yang berbunyi: *“Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan”*.

**2) Bertanggung Jawab Terhadap Perbuatan Melawan Hukum Yang Dilakukan Pkerjanya (Employment Tort)**

Atas apa yang dilakukan oleh pkerjanya seperti sopir, perusahaan pengangkutan harus bertanggung jawab. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 1367 KUHPerdota yang berbunyi: *“Seseorang tidak hanya bertanggung jawab, atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan orang-orang yang menajdi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasannya”*. Selanjutnya dalam Pasal 1367 KUHPerdota ini disebutkan bahwa: *“Majikan dan orang yang mengangkat orang lain untuk mewakili urusan mereka, bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh pelayan atau bawahan mereka dalam melakukan pekerjaan yang ditugaskan kepada orang-orang itu”*.

Pertanggungjawaban perusahaan pengangkutan atau perusahaan ekspedisi terhadap perbuatan yang dilakukan oleh pkerjanya juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas di dalam Pasal 191 yang berbunyi: *“Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan”*.

---

<sup>19</sup> *Ibid*, hlm. 63-65.

Dari pengaturan kedua undang-undang ini yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) dan Undang-Undang Lalu Lintas, angkutan atau perusahaan ekspedisi terhadap perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pekerjanya, muncul 2 (dua) bentuk pertanggungjawaban, yaitu:

- a. Tanggung jawab terhadap perbuatan orang lain Dalam paragraf pertama Pasal 1367 KUHPerdata, tanggung jawab ini secara jelas disebutkan, dimana ditentukan bahwa suatu tanggung jawab tercipta ketika seorang yang menjadi tanggungannya melakukan suatu perbuatan yang menyebabkan kerugian pada pihak yang lain.
- b. Tanggung jawab majikan (perusahaan) terhadap pekerjanya Paragraf ketiga dalam Pasal 1367 KUHPerdata menyebutkan bahwa pada dasarnya majikan atau suatu perusahaan dibebankan suatu pertanggungjawaban atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan pekerjanya yang berkaitan dengan pekerjaannya atau tugas mereka.

**3) Tanggung Jawab Yang Terdapat Dalam Izin Usahanya, Tanggung jawab ini terdiri dari:**

- a. Bertanggung jawab atas apa yang diperjanjikannya dan menyelesaikan segala tuntutan yang sah. Dalam Kepmenhub No. 10 Tahun 1988 disebutkan bahwa pada dasarnya suatu perusahaan pengangkutan harus bertanggung jawab pada semua hal yang telah diperjanjikannya dengan berbagai pihak dan wajib menyelesaikan segala tuntutan yang sah. Sanksi terhadap pengabaian tanggung jawab ini adalah pencabutan Izin usaha perusahaan pengangkutan tersebut.
- b. Bertanggung jawab atas segala akibat yang ditimbulkan dari pengiriman barang yang menggunakan dokumen-dokumen yang diterbitkannya. Perusahaan pengangkutan harus bertanggungjawab atas segala akibat yang ditimbulkan dari pengiriman barang yang menggunakan dokumen-dokumen yang diterbitkannya. Tanggungjawab ini merupakan tanggungjawab yang tercantum dalam setiap izin usaha jasa pengangkutan pada umumnya. Sanksi terhadap pelanggaran tanggungjawab ini adalah pencabutan izin usaha.
- c. Bertanggungjawab menyerahkan barang-barang yang diurusnya dan menutup asuransi terhadapnya. Perusahaan jasa pengangkutan harus bertanggung jawab atas penyerahan barang-barang yang diurusnya sesuai syarat-syarat umum yang berlaku bagi perusahaan jasa pengurusan Transportasi dan harus menutup asuransi usaha jasa pengurusan transportasi yang memadai. Sanksi terhadap pelanggaran tanggungjawab ini adalah pencabutan izin usaha.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 193 disebutkan bahwa sanksi bagi perusahaan angkutan yang menimbulkan kerugian bagi konsumennya harus mempertanggung-jawabkannya.

Hal ini lebih dipertegas lagi dalam Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang menentukan bahwa:<sup>20</sup>

1. Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
2. Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ketentuan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen ini jelas sekali menegaskan bahwa apa saja yang terjadi yang menimbulkan kerugian pada konsumen menjadi tanggung jawab dari pelaku usaha dalam hal ini adalah Perusahaan Ekspedisi. Hal-hal yang menimbulkan kerugian bagi konsumen pengguna perusahaan ekspedisi sebagai contoh adalah barang yang dikirim mengalami cacat, musnah ataupun hilang.<sup>21</sup>

Berdasar pada Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, maka perlindungan hukum terhadap konsumen pengguna perusahaan ekspedisi dapat dilihat pada penerapan Pasal 4, Pasal 6 dan Pasal 7. Pasal 4 UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen mengatur tentang hak-hak dari konsumen. Pasal 4 huruf a menegaskan bahwa konsumen memiliki hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa. Barang pengiriman yang cacat atau bahkan hilang tentunya sangat mengganggu kenyamanan dan merugikan masyarakat konsumen pengguna perusahaan ekspedisi. Pasal 4 huruf c menegaskan bahwa konsumen berhak untuk mendapatkan informasi yang benar, jelas dan jujur, berkaitan dengan barang pengiriman yang cacat atau hilang, konsumen kadang tidak mendapatkan info yang benar bahkan kadang tidak ada pemberitahuan sama sekali dari Perusahaan Ekspedisi.

Demikian juga kondisi tidak nyaman dirasakan oleh konsumen apabila akan melaporkan barang pengiriman yang cacat/rusak ataupun hilang. Perusahaan Ekspedisi lambat dalam pelayanan keluhan konsumen. Jelas tindakan yang demikian tidak sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 4 huruf d Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 yang menentukan bahwa “konsumen berhak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang dipergunakan.” Pasal 4 huruf e menentukan bahwa konsumen berhak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut. Pasal 4 huruf h menegaskan bahwa konsumen berhak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, namun hak ini tidak diketahui oleh sebagian besar pelanggan.<sup>22</sup>

Menurut Pasal 6 huruf a Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, pelaku usaha wajib menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan jasa yang

---

<sup>20</sup> *Ibid*, hlm. 65.

<sup>21</sup> *Ibid*.

<sup>22</sup> *Ibid*, hlm. 65-66.

diperdagangkan. Sebaliknya, pelaku usaha wajib menjamin mutu barang dan jasa yang diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan jasa yang berlaku. Sementara itu konsumen berhak untuk memilih barang dan jasa serta mendapatkan barang dan jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan. Hak dan kewajiban ini harus dijalankan secara seimbang. Sedangkan hak perusahaan ekspedisi yaitu untuk mendapatkan pembayaran atas barang yang dikirimnya sesuai dengan perjanjian yang dilakukan dengan pihak pengirim barang.

Ada beberapa Pasal dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen yang mengatur mengenai kewajiban Perusahaan Ekspedisi yakni:<sup>23</sup>

- (a) Pasal 7 huruf b Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menegaskan bahwa pelaku usaha wajib memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan. Pasal 7 huruf f berkaitan dengan Pasal 4 huruf e. Pada hakekatnya sistem kompensasi ini telah ada, bahwa konsumen berhak untuk memperoleh atau menerima kompensasi bila ternyata barang pengiriman mengalami cacat atau hilang.
- (b) Pasal 2 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, disebutkan tentang Azas dari perlindungan konsumen, yaitu “perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum”. Azas-azas perlindungan konsumen ini pada dasarnya adalah untuk melindungi konsumen dan memberikan kepastian bahwa konsumen benar-benar menerima hak-haknya sebagaimana sudah diatur dalam peraturan perundang-undangan.
- (c) Pasal 3 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen membahas tentang tujuan perlindungan konsumen sebagai berikut:
  1. Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri.
  2. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari akses negative pemakaian barang atau jasa
  3. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan, dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen.
  4. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi.
  5. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga menumbuhkan sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha.

---

<sup>23</sup> *Ibid*, hlm. 66.

6. Meningkatkan kualitas barang dan jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.

Dari asas-asas dan tujuan dari Perlindungan Konsumen sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen maka jika terjadi pelanggaran hukum yang tidak mustahil bisa terjadi dan dilakukan oleh Perusahaan Ekspedisi maka terhadap hak-hak konsumen harus dilindungi. Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menyebutkan bahwa pelanggaran hak konsumen itu antara lain berupa:<sup>24</sup>

1. Pelanggaran hak konsumen atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan jasa.
2. Pelanggaran atas hak konsumen untuk memilih barang dan jasa serta mendapatkan barang dan jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan.
3. Pelanggaran atas hak konsumen untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan jasa yang digunakan.
4. Pelanggaran atas kewajiban pelaku usaha untuk menjamin mutu barang dan jasa yang diproduksi dan diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan jasa yang berlaku.

Apabila terjadi pelanggaran oleh Perusahaan Ekspedisi maka tentunya itu tidak sesuai lagi dengan tujuan dari perlindungan terhadap konsumen sebagaimana diatur dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Selain melanggar beberapa pasal dalam Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen juga telah melanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pelanggaran yang dilakukan oleh perusahaan pengangkutan atau perusahaan ekspedisi dapat diselesaikan melalui pengadilan atau diluar pengadilan sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Sehubungan dengan perlindungan hukum yang menjadi hak dan harus diberikan kepada konsumen maka, menurut Pasal 45 ayat 2 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, apabila terjadi sengketa maka penyelesaian sengketa konsumen dapat dilakukan dengan dua (2) cara, yaitu:<sup>25</sup>

#### **(1) Penyelesaian sengketa di pengadilan; dan**

Sengketa konsumen tidak hanya dibatasi pada persoalan sengketa perdata saja tetapi dapat juga masuk dalam sengketa pidana. Masuknya suatu sengketa/perkara ke depan pengadilan adalah karena inisiatif para pihak yang bersengketa baik atas inisiatif produsen maupun konsumen. Istilah prosedur berperkara didahului dengan pendaftaran surat gugatan di depan kepaniteraan perkara perdata di pengadilan negeri. Sebelumnya itu berarti surat gugatan harus dipersiapkan terlebih dahulu secara terliiti dan cermat. Hal ini diatur sesuai dengan Pasal 45 UU Nomor 8 tahun 1999<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> *Ibid*, hlm. 66-67.

<sup>25</sup> *Ibid*, hlm. 67.

<sup>26</sup> Pasal 45 UU Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Berdasarkan ketentuan Pasal 45 ayat (3) jelas seharusnya bukan hanya tanggung jawab pidana yang tetap dibuka kesempatannya untuk diperkarakan, melainkan juga tanggung jawab lainnya, misalnya dibidang administrasi negara dan bidang perdata. Konsumen yang dirugikan haknya, tidak hanya diwakilkan oleh jaksa dalam penuntutan peradilan umum untuk kasus pidana, tetapi ia sendiri dapat juga menggugat pihak lain di peradilan Tata Usaha Negara jika terdapat sengketa administrasi negara didalamnya. Hal yang dikemukakan tersebut dapat terjadi misalnya dalam kaitannya dengan kebijakan aparat pemerintah yang ternyata dipandang merugikan konsumen secara individual, bahkan mengingatkannya makin banyaknya perusahaan multinasional yang beroperasi di wilayah Indonesia tidak tertutup kemungkinan ada konsumen yang menggugat pelaku usaha ke peradilan TUN.

Pada kriteria yang pertama yaitu seorang konsumen atau ahli warisnya, ketentuan kedua, gugatan dapat dilakukan oleh sekelompok konsumen yang memiliki kepentingan yang sama. Ketentuan ini harus dibedakan dengan gugatan yang mewakilkan kepada orang lain seperti yang diatur dalam Pasal 123 ayat 1 HIR. Penjelasan Pasal 46 UU Nomor 8 tahun 1999 menyebutkan bahwa gugatan kelompok ini dengan istilah "*class action*". Kemudian klasifikasi ketiga adalah Lembaga swadaya masyarakat, disini dipakai istilah "lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat". Klasifikasi ketiga ini berkaitan dengan legal standing<sup>27</sup>.

Klasifikasi penggugat dalam sengketa konsumen yang keempat adalah Pemerintah dan/atau instansi terkait. Instansi tersebut akan melakukan gugatan jika terdapat korban atau kerugian yang besar yang ditimbulkan. Namun tidak disebutkan apakah gugatan demikian masih diperlukan jika ada gugatan dari konsumen, atau dapat dilakukan bersamaan waktunya dengan gugatan dari pihak konsumen yang termasuk klasifikasi-klasifikasi satu sampai tiga.

Sampai saat ini berdasarkan hukum acara perdata bahwa tidak mensyaratkan perwakilan wajib oleh sarjana hukum (*verplichte procureurstelling*) yang telah memiliki kualifikasi tertentu untuk menangani sengketa/perkara di pengadilan. Itu artinya konsumen dapat menangani sengketannya sendiri dipengadilan tanpa bantuan kuasa hukum.

Di dalam sengketa konsumen tidak jarang tergugatannya berbentuk badan hukum Perseroan Terbatas (PT). Karenanya gugatan di ajukan ke Pengadilan Negeri di daerah hukum domisili Perseroan Terbatas (PT) tersebut. Namun demikian, sesuai dengan UU Nomor 40 tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, keberadaan PT harus diteliti dahulu sebagai badan hukum PT atau belum menjadi badan hukum. Ini menyangkut pertanggungjawaban PT tersebut terhadap pihak ketiga termasuk konsumen. Menurut Putusan MA Nomor 520 K/Pdt/1996 bahwa adanya pengesahan sebagai Badan hukum Perseroan Terbatas (PT) tidak menghapuskan tanggungjawab secara pribadi dan Pengurus/Direktur PT untuk melunasi hutang kepada Debitor dan mengalihkan tanggungjawab utangnya kepada PT.

---

<sup>27</sup> Persyaratan Lembaga Swadaya Masyarakat diatur dalam Pasal 46 ayat (1) huruf c dan Pasal 44 ayat (1) UU Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Di dalam praktik penanganan perkara, pada umumnya tidak mudah menetapkan kualifikasi gugatan, meskipun secara teoritis gugatan dapat dibedakan menjadi tiga yakni wanprestasi, perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) dan perbuatan melawan hukum penguasa (*onrechtmatige overheids daad*). Para kuasa hukum sering memanfaatkan hal ini untuk mengajukan eksepsi/tangkisan bahwa gugatan kabur, misalnya gugatannya seharusnya wanprestasi, bukan perbuatan melawan hukum atau sebaliknya<sup>28</sup>.

Pembedaan kualifikasi gugatan lebih banyak berdasarkan situasi konkret yang diungkapkan dalam fakta-fakta hukum (Posita gugatan) serta diberikan pertimbangan hukum oleh Hakim, artinya tidak hanya 1 kualifikasi gugatan saja yang disebutkan dalam gugatan. Menurut Yusuf Shofie, bahwa untuk permasalahan konsumen dengan lembaga pengadilan tidak diketahui dengan pasti secara kuantitatif. Namun demikian, ada saja pertimbangan-pertimbangan hakim yang bernuansa perlindungan konsumen meskipun minim.<sup>29</sup>

Minimnya masalah-masalah konsumen di Pengadilan (tidak termasuk di luar pengadilan), mungkin disebabkan sikap konsumen Indonesia yang enggan berperkara di pengadilan, penyebab keengganan konsumen meminta keadilan dari pengadilan disebabkan oleh yuridis, politis dan sosiologis yakni:<sup>30</sup>

*Pertama*, karena tidak konsistennya badan peradilan kita atas putusan-putusannya. Sering terjadi perbedaan putusan-putusan pengadilan dalam kasus-kasus yang serupa.

*Kedua*, konsumen enggan berperkara di pengadilan padahal telah dirugikan oleh pengusaha. Keengganan konsumen karena beranggapan norma-norma dalam perlindungan konsumen tidak memiliki kekuatan untuk mendukung hak-hak konsumen yang sudah dilanggar.

*Ketiga*, tarik menarik kepentingan diantara pelaku ekonomi yang bukan konsumen, yang memiliki akses kuat diberbagai bidang, termasuk akses kepada pengambil keputusan<sup>31</sup>. Pengalaman konsumen yang mendapat bantuan hukum dari Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), merasakan bahwa mencari keadilan melalui pengadilan memakan waktu, biaya yang tidak sedikit, serta pengorbanan dari keluarga.

## **(2) Penyelesaian sengketa di luar pengadilan, baik secara damai antara kedua belah pihak, maupun melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK).**

Perselisihan antara konsumen dengan produsen adalah fakta hukum yang harus diselesaikan. Prosedur penyelesaian melalui pengadilan selama ini ternyata tidak memberikan efektifitas penyelesaian masalah, oleh karena itu, penyelesaian sengketa konsumen diluar pengadilan merupakan salah satu alternatif yang dapat dilakukan.

Berdasarkan ketentuan Pasal 52 UU Nomor 8 tahun 1999 bahwa Penyelesaian sengketa konsumen dilakukan di luar peradilan adalah melalui Badan Penyelesaian

---

<sup>28</sup> Celina Tri Siwi Krisyanti, *Hukum Perlindungan Kosumen*, Jakarta, Sinar Grafika, 2014, hlm. 180

<sup>29</sup> *Ibid.* Hlm. 181

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> *Ibid.*

Sengketa Konsumen (BPSK). Adapun tata cara penyelesaian sengketa dapat dilakukan melalui prosedur mediasi, arbitrase, dan konsiliasi. Gugatan yang sudah diajukan ke BPSK harus ditindaklanjuti oleh BPSK, dan BPSK wajib memberikan putusan. Putusan tersebut berdasarkan Pasal 56 Ayat (2) UUPK bersifat final dan mengikat, dengan kata lain tidak dapat dilakukan banding dan kasasi. Akan tetapi berdasarkan Pasal 54 Ayat (3) UUPK terhadap putusan tersebut dapat dimintakan upaya hukum (keberatan) ke pengadilan Negeri.

## **2. Kelemahan-Kelamahan Perlindungan Hukum Dalam Pengiriman Barang**

Dalam menganalisis kelemahan dalam perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan dalam pengiriman barang dapat dilihat dari 3 (tiga) aspek yakni :

### **a. kelemahan substansi hukum**

Sebelum Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen disahkan, ketentuan hukum yang mengatur kepentingan konsumen misalnya, dapat ditemui dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), yakni Pasal 204, 205, 359, 360, dan 386. Selain itu, dapat pula kita temui dalam ketentuan Pasal 25 sampai Pasal 31 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1981 tentang Metrologi Legal. Akan tetapi, pengaturan mengenai kepentingan konsumen itu baru terbatas pada upaya untuk sekadar melarang dan memberikan sanksi kepada pelaku usaha. Pengaturan dalam undang-undang tersebut tidak memberikan hak kepada konsumen yang dirugikan untuk mendapatkan kompensasi atau ganti rugi atas kerugian yang dideritanya. Dengan kata lain, undang-undang tersebut hanya mengatur kepentingan konsumen dari sisi produsen atau pelaku usaha.

Sementara dari sisi lain yang terpenting, hak-hak konsumen terabaikan. Ada banyak keuntungan yang diperoleh konsumen dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Di antaranya adalah dijaminnya hak-hak dasar konsumen secara eksplisit, diaturnya pembentukan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) maupun Badan Perlindungan Konsumen Nasional (BPKN). Yang juga cukup menggembirakan dengan adanya Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen adalah pasal-pasal yang berhubungan dengan *class action*. Dengan adanya *class action*, konsumen tidak perlu lagi maju sendiri-sendiri dalam kasus-kasus yang merugikan banyak konsumen. Keputusan *class action* berlaku untuk semua, sehingga konsumen tidak banyak menghabiskan tenaga, biaya, dan waktu.<sup>32</sup>

Namun, ternyata masih banyak pula sisi lemah dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Apabila dibandingkan dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Lingkungan Hidup (Undang-Undang Lingkungan Hidup versi awal), terdapat dua sisi lemah dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, yakni:<sup>33</sup>

- 1) Tidak seperti Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Lingkungan Hidup, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang

---

<sup>32</sup> M. Ali Bhutto, *Telaah Kritis atas Undang-undang Perlindungan Konsumen*, <https://www.hukumonline.com/berita/baca/hol749/telaah-kritis-atas-undang-undang-perlindungan-konsumen?page=all>, diakses tanggal 9 November 2021.

<sup>33</sup> *Ibid.*

Perlindungan Konsumen tidak memberikan jaminan tentang hak publik atas informasi (*public access to information*) secara luas. Misalnya saja akses informasi mengenai hasil penelitian terhadap barang/jasa yang menyangkut keselamatan konsumen, seperti oleh Badan Perlindungan Konsumen Nasional. Hak atas informasi dalam undang-undang tersebut bersifat sangat terbatas pada hak informasi tentang kondisi dan jaminan barang atau jasa (Pasal 4).

- 2) Pertanggungjawaban tanpa kesalahan (*liability without fault*) atau yang lebih dikenal dengan istilah *strict liability*, sebagaimana diatur Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Lingkungan Hidup, juga tidak diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Padahal, pertanggungjawaban pelaku usaha itu sudah seharusnya diberikan kepada konsumen yang dirugikan tanpa mempertimbangkan ada tidaknya unsur kesalahan. Terlebih lagi, *strict liability* itu sudah sangat umum diterapkan dalam ketentuan hukum perlindungan konsumen di negara-negara lain.

Selain itu, ada beberapa kelemahan lain Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen seperti:<sup>34</sup>

- (1) Ketentuan Pasal 28 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen menegaskan pembuktian terhadap ada tidaknya unsur kesalahan merupakan beban dan tanggung jawab pelaku usaha. Artinya, pertanggungjawaban perdata masih mensyaratkan unsur kesalahan, meskipun sudah diatur pembuktian terbalik dalam ketentuan Pasal 28 tersebut. Pembuktian terbalik itu pun terbatas pada pembuktian atas unsur kesalahan<sup>35</sup>. Padahal, pertanggungjawaban hukum (perdata) juga mencakup unsur hubungan sebab akibat (*causal link*). Perlu dibuktikan kerugian yang ditanggung konsumen karena diakibatkan oleh barang atau jasa yang dihasilkan pelaku usaha, di samping unsur kesalahan;
- (2) Adanya kontradiksi mengenai pembuktian terbalik. Pembuktian terbalik sudah cukup baik tertampung dalam ketentuan Pasal 22 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Akan tetapi, di dalam penjelasan pasal tersebut, justru pembuktian dibebankan kepada konsumen. Tentunya, celah

---

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> Sebagai perbandingan, bahwa di USA, produsen dinyatakan bertanggungjawab terhadap setiap kerusakan yang menimbulkannya bahaya terhadap pembeli, melalui teori “*garansi tersirat*” (*implied warranty*), yang telah merupakan teori dalam hukum kontrak, dan mengizinkan perolehan ganti rugi tanpa perlu pembuktian kelalailan. Hal ini terjadi pertama kali dalam kasus-kasus makanan. Terhadap kasus-kasus produksi yang lain, di banyak pengadilan telah diperluas tanggungjawab mutlaknya untuk melindungi konsumen pemakai meskipun tidak ada hubungan perjanjian yang langsung (*privity of contract*), dengan produsen, baik melalui teori garansi tersirat terhadap konsumen, yaitu tersirat karena hukum (*implication of law*), maupun yang lebih baru, mengambil dasar tanggungjawab mutlak dari perbuatan melawan hukum an sich. Khususnya tanggung jawab mutlak atas perbuatan melawan hukum an sich ini, telah dijumpai dalam sistem hukum common law. Munir Fuady, *Teori Hukum Pembuktian Pidana dan Perdata*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2012, hlm. 60

kontradiksi itu dapat dimanfaatkan oleh pihak yang beritikad tidak baik.

Adanya lebih dari satu aturan yang mengatur mengenai perlindungan hukum maupun mekanisme pertanggungjawaban perusahaan penyedia jasa pengangkutan barang, serta mekanisme ganti kerugian yang diatur oleh beberapa undang-undang seperti: KUHPerdara, KUHD, Undang-Undang Pos, Undang-Undang Lalu Lintas, Undang-Undang Perlindungan Konsumen, dan lain sebagainya. Ini menyebabkan tidak terwujudnya kepastian hukum dalam perlindungan hukum bagi konsumen pengguna jasa pengiriman barang. Selain itu, ada beberapa peraturan yang bersifat tumpang tindih, hal ini khususnya terkait dengan penghitungan besaran ganti kerugian dan sebab musabab perihal apa yang menyebabkan perusahaan penyedia jasa pengiriman barang harus bertanggungjawab atas gagalnya pengiriman atau hilang/rusaknya barang yang dikirim<sup>36</sup>.

#### **b. Kelemahan Struktur Hukum (*legal structure*)**

Sistem pengamanan pengangkutan darat perlu mendapat perhatian khusus mengingat kerap terjadi kecelakaan, perampokan atau hal-hal lain yang menyebabkan kerugian pengangkut dan penumpang. Menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 pasal 200 ayat (3) menyebutkan “Untuk mewujudkan dan memelihara keamanan Lalu Lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan kegiatan:

- 1) Penyusunan program nasional keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 2) Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
- 3) Pelaksanaan pendidikan, pelatihan, pembimbingan, penyuluhan, dan penerangan berlalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum dan etika masyarakat dalam berlalu lintas;
- 4) Pengkajian masalah keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
- 5) Manajemen keamanan lalu lintas;
- 6) Pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan/atau patrol;
- 7) Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi dan;
- 8) Penegakan hukum Lalu Lintas.

Dalam Pasal 201 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga menyatakan bahwa perusahaan pengangkutan umum wajib menyempurnakan keamanan lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tentunya apabila dilihat dari peraturan perundang-undangan yang berlaku sudah sangat baik untuk meningkatkan keamanan dalam lalu lintas pengangkutan melalui darat, namun perlu diketahui bahwa kenyataannya terhadap undang-undang tersebut masih kurang dalam penerapannya di Indonesia khususnya dalam penyediaan petugas-petugas pengamanan di lapangan. Artinya, walaupun terdapat beberapa lembaga pemerintah yang terkait dengan proses pengangkutan darat seperti Lembaga Institusi Kementerian Perhubungan, Institusi Kepolisian, dan Institusi Kementerian

---

<sup>36</sup> Irzuqni, 2019, *Skripsi: Sistem Ganti Rugi Pada Jasa Angkutan Darat Dalam Perspektif Akad Ijārah Bi Al-‘Amāl (Studi Di Terminal Mobil Barang Kabupaten Aceh Besar)*, Fakultas Syari'ah Dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry, Banda Aceh, hlm. 60-63.

Perdagangan dan Industri, BUMN dan BUMD (seperti PT. Kereta Api Indonesia, PT. Transmetro dsb) tetapi struktur (lembaga) tersebut tidak diisi oleh para petugas yang sesuai, dengan kata lain petugas-petugas yang bekerja untuk mengawasi, melindungi jalannya proses pengangkutan darat di tengah-tengah masyarakat masih sangat minim (kurang) jumlahnya. Hal ini tentunya berdampak pada pengamanan dan pengawasan jalannya lalu lintas jasa pengangkutan darat.

Selain itu, dalam perspektif struktur hukum bahwa terlaksanannya proses pengangkutan darat oleh pengangkut masih memiliki kelemahan bahwa para pengusaha jasa angkutan darat tidak memiliki sarana transportasi darat yang belum terintegrasi dengan baik. Dalam hal ini, berdasarkan data yang diperoleh bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas di Indonesia berdasarkan data WHO pada 2019, menegaskan bahwa Indonesia menduduki peringkat kedelapan di Asia Tenggara dengan tingkat kematian akibat luka lintas mencapai 12,2 persen dari 100.000 populasi<sup>37</sup>. Berdasarkan data tersebut, maka tidak terpenuhinya kuantitas aparatur di bidang pengangkutan menjadikan pengawasan dan perlindungan jasa angkutan darat masih harus ditingkatkan.

Minimnya pengawasan yang dilakukan oleh para aparat dinas perhubungan untuk melakukan pengecekan dan pengawasan langsung terhadap kendaraan yang dijadikan sebagai alat pengangkut menjadikan potensi kecelakaan akan besar terjadi karena tidak ada perawatan yang mengikuti standar yang dijadikan sebagai pedoman berkendara.

Pembenahan sistem transportasi harus dilakukan melalui spektrum yang luas, menyeluruh, terkoordinasi dan tentu saja konsisten. Untuk itu diperlukan koordinasi yang baik dari setiap faktor penentu kebijakan yang langsung atau tidak langsung kebijakannya berpengaruh terhadap kinerja sistem transportasi dan aksesibilitas perdesaan.

Dalam perspektif struktur hukum (institusi) dapat juga dilihat bahwa transportasi darat masih memiliki kelemahan dalam hal tidak meratanya pembagian petugas pengawas untuk mengawasi jalannya transportasi darat di jalan raya baik itu oleh kepolisian maupun dinas perhubungan. Hal ini tentunya akan berpotensi menimbulkan kecelakaan dan juga berpotensi menimbulkan tindakan pengiriman barang-barang ilegal seperti narkoba, ganja, dan sebagainya. Hal ini akan merugikan masyarakat, bangsa dan negara jika tidak atasi secepatnya.

Pembenahan struktur lembaga terkait dengan perhubungan dan transportasi darat harus dilakukan pengkajian yang komprehensif dan merata sehingga didapati kebijakan pemerintah yang merevisi struktur lembaga perhubungan dan kepolisian.

Menurut Friedman, bahwa budaya hukum adalah perilaku, sikap dan tindakan dari masyarakat dan petugas hukum. Dalam hal ini, budaya hukum terkait dengan pelaksanaan jasa pengangkutan darat, maka jika dilihat dari perspektif budaya hukum juga masih memiliki kelemahan diantaranya bahwa

#### **a. Lemahnya sikap petugas di lapangan**

Petugas pengawas lalu lintas dari Kepolisian dan perhubungan yang memiliki mentalitas yang jujur maka akan mudah untuk di suap dan dikelabui atas kesalahan-

---

<sup>37</sup> <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4334735/5-masalah-besar-sistem-transportasi-darat-di-indonesia>, diakses tanggal 1 mei 2022, di Medan, pukul.20.00 WIB.

kesalahan perusahaan pengangkutan darat seperti melepaskan barang-barang illegal untuk dibawa, melepaskan / membiarkan kendaraan yang tidak layak beroperasi tetap diberikan ijin jalan. Hal itu tentunya akan menimbulkan kerugian jika terjadi kecelakaan, dan permasalahan hukum.

#### **b. Budaya Hukum masyarakat yang taat hukum**

Jasa pengangkutan darat dimanfaatkan oleh sebagian orang untuk menyalakan tindakan pidana narkoba, pencurian, barang-barang illegal untuk dikirim dan diperjualbelikan dengan menggunakan jasa transportasi darat. Para petugas yang melanggar hukum yang bekerja sama dengan pengirim akan menjadikan perusahaan jasa pengangkutan dikenakan masalah karena telah membiarkan terjadinya kejahatan, apabila perusahaan bermasalah dengan hukum maka kewajiban perusahaan akan terganggu dan akan merugikan konsumen yang telah menggunakan jasa perusahaan pengangkutan tersebut.

Dalam menjalankan bisnisnya, ada beberapa kondisi dimana perusahaan dapat mempertimbangkan pemberian ganti rugi, yaitu:

- a. Kerusakan barang yang dikirim. Kondisi barang konsumen sangat bergantung pada kondisi jalan yang ditempuh dari asal barang tersebut hingga ke alamat penerima. Mengingat ini merupakan jasa angkutan darat yang sangat rawan terhadap kecelakaan. Jika kerusakan tersebut murni karena kesalahan penyedia jasa, maka perusahaan akan memberikan ganti rugi.
- b. Kesalahan pengiriman. Biasanya terjadi karena tujuan pengiriman yang berada di pelosok desa ataupun alamat yang kurang jelas yang menyebabkan kesalahan pengiriman. Jika suatu paket hilang dan diterima oleh pihak yang salah sedangkan paket tersebut sudah tidak dapat ditelusuri keberadaannya karena ketidakjujuran pihak penerima, maka perusahaan akan mengganti kepada penerima yang seharusnya.
- c. Paket sampai melebihi dari waktu estimasi. Hal ini sangat sering terjadi karena barang ditumpuk terlebih dahulu sehingga banyak pedagang yang merasa dirugikan karena melebihi dari waktu yang ditetapkan. Namun, berdasarkan kontrak para pihak, perusahaan tidak akan menanggung kerugian yang seperti ini.
- d. Penjarahan. Ini sering terjadi dikala truk melewati perbatasan suatu daerah. Sangat disayangkan bahwa sopir sendiri tidak dapat mengetahui keadaan truk saat sedang mengendarai. Hal ini baru kemudian diketahui ketika barang di *crosscheck* saat sampai di gudang. Berpedoman pada kontrak para pihak, perusahaan tidak akan menanggung barang yang dijarah. Namun, ketika melakukan wawancara, pihak perusahaan mengatakan akan memberikan ganti rugi jika barang hilang dalam perjalanan baik karena penjarahan ataupun karena hal lain.
- e. *Force Majeur* atau keadaan memaksa ialah keadaan dimana perusahaan terhalang untuk memenuhi kewajibannya karena peristiwa yang tak terduga pada saat dibuatnya perjanjian dan peristiwa tersebut tidak dapat dipertanggungjawabkan, sementara

pihak perusahaan tidak beriktikad buruk. *Force Majeur* berupa bencana alam, kebakaran dan kecelakaan truk.

Selain dari faktor-faktor perusahaan, faktor dari pengguna jasa juga mempengaruhi sistem ganti rugi pada jasa angkutan darat, yaitu:

- (1) Kesalahan *packaging*. *Carrier* (Pengangkut) telah meyebutkan *standart packaging* yang aman, namun bila pengirim tidak mematuhi maka perusahaan bisa saja menolak memberikan penggantian. Kecuali, jika pengirim sudah membungkus dengan *standart packaging* yang aman maka sudah kewajiban perusahaan untuk bertanggung jawab.
- (2) Kesalahan alamat. Hal ini kerap terjadi jika pengirim merupakan pebisnis yang mengirimkan barang milik *customer*-nya dalam jumlah banyak atau kesalahan *customer* itu sendiri. Namun, biasanya pihak perusahaan akan membantu melacak menggunakan nomor resi.
- (3) Konsumen dilarang mengirimkan barang-barang yang dilarang oleh pemerintah seperti narkoba dan obat-obat terlarang.
- (4) Penyedia jasa tidak menanggung barang-barang yang dikirim konsumen mengandung cairan dan barang pecah belah, seperti kaca, dan lain-lain.

Salah satu kelemahan dalam prespektif budaya hukum adalah adanya kondisi penyedia jasa angkutan darat untuk mengantar tidak tepat waktu. Keterlambatan menjadi masalah yang paling sering dialami oleh konsumen. Terlebih jika mulai memasuki hari raya ataupun tahun baru. Terdapatnya wanprestasi pada pelaku usaha mengakibatkan kerugian jatuh pada pihak konsumen sebagai pengguna jasa. Konsumen yang mengalami masalah dalam proses pengiriman terutama dalam keterlambatan barang dapat mengalami kerugian baik materil maupun imateriil.

Hal ini antara lain dikarenakan karena jenis barang yang dikirim yang cenderung cepat untuk kadaluwarsa, ataupun barang menjadi tidak berguna atau kurang manfaatnya jika diterima tidak tepat waktu. Hal yang demikian konsumen seharusnya mendapatkan ganti rugi dari pihak pelaku usaha sebagai upaya perlindungan hukum bagi konsumen sesuai dengan yang diamanatkan oleh Pasal 4 Angka 8 Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yaitu hak konsumen untuk mendapatkan ganti rugi.

Sarana dan prasarana transportasi memiliki beberapa dampak yang secara langsung maupun tidak langsung dimasyarakat. Ketersedian dan lancarnya sarana dan prasarana transportasi mampu menghapuskan suatu daerah yang terisolasi, serta aksesibilitaspun meningkat. Peningkatan ini membuka suatu peradaban yang baru bagi daerah yang tertinggal tersebut, sehingga kemajuan dan modernisasi yang berasal dari daerah pusat pemerintah dapat dengan mudah masuk ke daerah pedesaan. Transportasi darat menjadi salah satu moda. Transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lainnya.. Salah satu prasarana transportasi yang sangat penting dikembangkan adalah jalan raya. Keberadaan dan kualitas jalan yang baik akan sangat mendukung upaya percepatan pembangunan daerah. Hal ini dapat dilihat dari segi ekonomi, yang mana dengan lancarnya sarana transportasi, pemasaran hasil usahapun semakin mudah. Penyediaan transportasi yang baik

mampu menciptakan pasar dan penyediaan sarana produksi pertanian atau sarana produksi suatu usaha<sup>38</sup>.

Menurut salah satu dari enam prinsip dasar keadilan distributif Beauchamp dan Bowie yaitu apabila seseorang diberikan sesuai dengan hak, kontribusi serta jasanya. Seorang pengirim berhak mendapatkan barang yang ia kirimkan sampai tepat waktu atas dasar kontribusi berupa ongkos kirim yang diberikan. Sebaliknya, pelaku usaha memiliki kewajiban untuk memenuhi hak pengirim tersebut sesuai jasanya dan mendapatkan hak juga berupa ongkos kirim yang dibayarkan oleh pengirim sesuai dengan kontrak yang telah disepakati sebelumnya.

Pemenuhan hak dan pelaksanaan kewajiban harus dilaksanakan dengan itikad yang baik. Namun apabila dikemudian hari terdapat kendala, dalam hal ini terjadi keterlambatan pengiriman barang, maka pihak konsumen telah memiliki dasar hukum yang kuat untuk memperoleh penggantian ganti rugi dari pelaku usaha. Proses penyelesaian sengketa yang terjadi antara pelaku usaha dan konsumen ini akan diselesaikan menurut ketentuan yang berlaku. Jika diperlukan maka dapat melibatkan BPSK sebagai penengah antara pelaku usaha dan konsumen.

### **3. Rekonstruksi Perlindungan Hukum Dalam Pengiriman Barang Berbasis Keadilan**

Pada dasarnya di dalam pengangkutan, terdapat ekspediter, ekspediter ialah orang yang berusaha untuk menyediakan/jasa usaha pengangkutan dan pengiriman barang. Dengan kata lain ekspediter adalah perantara yang bersedia untuk melayani penumpang maupun angkutan barang. ekspediter dalam menjalankan tugas dibebani kewajiban dan tanggung jawab pengiriman dengan rapi dan secepatnya atas barang-barang dagangan dan barang yang telah diterimanya untuk itu, dengan mengindahkan segala sarana yang dapat diambilnya untuk menjamin pengiriman yang baik. Perjanjian ekspedisi adalah perjanjian timbal balik antara ekspediter dengan pengirim, dimana ekspediter mengikatkan diri untuk mencari pengangkut yang baik bagi si pengirim, sedangkan si pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi kepada ekspediter.<sup>39</sup>

Konstruksi ulang terhadap ketentuan Pasal 29, Pasal 30, Pasal 33, Pasal 34, Pasal 45, Pasal 49 UU No.8 tahun 1999 adalah upaya untuk memberikan jaminan kepastian hukum dan keadilan bagi masyarakat sebagai konsumen pengguna jasa khusus jasa pengangkutan. Melalui konstruksi hukum yang adil, komprehensif, koheren, berkesinambungan, taat asas formil dan materil maka akan melahirkan hukum yang progresif dan adil bagi perlindungan konsumen di Indonesia.

---

<sup>38</sup> Rikardus Kristiano, Suryana, Upi Supriatna, *Perkembangan Sarana Dan Prasarana Transportasi Dalam Hubungannya Dengan Tingkat Perekonomian Masyarakat Di Desa Kolang Kecamatan Kuwus Barat, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur*, Jurnal Geografi Gea, Volume 19, Nomor 2, Oktober 2019, hlm. 138

<sup>39</sup> *Ibid.*

**Tabel 2**  
**Rekonstruksi Regulasi Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Angkutan**  
**Dalam Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan**

NO	Sebelum Direkonstruksi	Kelemahan-Kelemahan	Setelah Direkonstruksi
	<p><b>Pasal 29 ayat (2) UU No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa</b> Pemerintah bertanggung jawab atas pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen yang menjamin diperolehnya hak konsumen dan pelaku usaha serta dilaksanakannya kewajiban konsumen dan pelaku usaha</p>	<p>Peran pemerintah dalam hal memberikan perlindungan konsumen khususnya bagi pengguna jasa angkutan di Indonesia belum efektif, maksimal dan adil.</p>	<p><b>Pasal 29 ayat (2) UU No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa</b> Pemerintah bertanggung jawab atas pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen yang menjamin diperolehnya hak konsumen dan pelaku usaha serta dilaksanakannya kewajiban konsumen dan pelaku usaha</p>
	<p><b>Pasal 30 ayat (1) UU Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa</b> “Pengawasan terhadap penyelenggaraan perlindungan konsumen serta penerapan ketentuan peraturan perundang-undangannya diselenggarakan oleh pemerintah, masyarakat, dan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat”</p>	<p>1. Badan Perlindungan Konsumen dan Pemerintah tidak menjalankan fungsi pengawasan kepada pengusaha secara efektif dan maksimal.                  2. Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya masyarakat tidak memiliki kedudukan dan wewenang yang jelas dalam melakukan pengawasan terhadap pengusaha, khususnya di bidang jasa pengangkutan.</p>	<p><b>Pasal 30 ayat (1)</b> menyatakan bahwa <i>Pengawasan terhadap penyelenggaraan perlindungan konsumen serta penerapan ketentuan peraturan perundang-undangannya diselenggarakan oleh pemerintah, masyarakat, dan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat baik secara bersama-sama maupun secara terpisah dengan sifat kordinasi antar lembaga</i></p>
	<p><b>Pasal 33 UU Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa</b> Badan Perlindungan Konsumen Nasional mempunyai fungsi memberikan saran dan pertimbangan kepada pemerintah dalam upaya mengembangkan perlindungan konsumen di Indonesia</p>	<p>Peran dan fungsi dari Badan Perlindungan Konsumen yang bersifat saran dan pertimbangan kepada Pemerintah menjadikan kedudukan Badan Perlindungan lemah dan tidak memiliki kepastian hukum</p>	<p><b>Pasal 33 UU Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa</b> <i>Badan Perlindungan Konsumen Nasional mempunyai fungsi memberikan rekomendasri baik diminta ataupun tidak diminta kepada pemerintah dalam upaya mengembangkan perlindungan konsumen di Indonesia</i></p>
	<p><b>Pasal 45 ayat (1) menyatakan bahwa</b> “Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara</p>	<p>Proses penyelesaian sengketa konsumen yang diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen masih lemah</p>	<p><b>Pasal 45 ayat (1) menyatakan bahwa</b> “Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga Badan Perlindungan Konsumen Indonesia</p>

	<p>konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.</p>	<p>dan tidak dengan asas penyelesaian sengketa. Praktiknya</p>	<p>yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum dalam jangka waktu 30 hari setelah laporan diterima</p>
	<p><b>Pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) UU No. 8 tahun 1999 menyatakan bahwa</b></p> <p>(1) Pemerintah membentuk badan penyelesaian sengketa konsumen di Daerah Tingkat II untuk penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan.</p> <p>(2) (Untuk dapat diangkat menjadi anggota badan penyelesaian sengketa konsumen, seseorang harus memenuhi syarat sebagai berikut :</p> <p>a. warga negara Republik Indonesia</p> <p>b. berbadan sehat;</p> <p>c. berkelakuan baik;</p> <p>d. tidak pernah dihukum karena kejahatan;</p> <p>e. memiliki pengetahuan dan pengalaman di bidang perlindungan konsumen ;</p> <p>f. berusia sekurang-kurangnya 30 (tiga puluh) tahun.</p> <p>(3) Anggota sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas unsur pemerintah, unsur konsumen, dan unsur pelaku usaha.</p> <p>(4) Anggota setiap unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berjumlah sedikit-dikitnya 3 (tiga) orang, dan sebanyak-</p>	<p><i>Dalam prakteknya banyak yang memiliki pengetahuan di bidang hukum dan sebagai mediator serta belum melibatkan ahli dari lingkungan akademisi pada institusi perguruan tinggi kabupaten/kota. .</i></p> 	<p><b>Pasal 48 ayat (1) dan ayat (2) UU No. 8 tahun 1999 menyatakan bahwa</b></p> <p>(1) Pemerintah membentuk badan penyelesaian sengketa konsumen di Daerah Tingkat II untuk penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan.</p> <p>(2) Untuk dapat diangkat menjadi anggota badan penyelesaian sengketa konsumen, seseorang harus memenuhi syarat sebagai berikut :</p> <p>a. warga negara Republik Indonesia;</p> <p>b. berbadan sehat;</p> <p>c. berkelakuan baik;</p> <p>d. tidak pernah dihukum karena kejahatan</p> <p>e. memiliki pengetahuan <b>hukum</b> dan pengalaman di bidang perlindungan konsumen dan/atau <b>sertifikat mediator</b>;</p> <p>f. berusia sekurang-kurangnya 30 (tiga puluh) tahun.</p> <p>(3) Anggota sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas unsur pemerintah, unsur konsumen, dan unsur pelaku usaha serta tenaga ahli dari akademisi pada institusi perguruan tinggi.</p> <p>(4) Anggota setiap unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berjumlah sedikit-dikitnya 5 (tiga) orang, dan sebanyak-banyaknya 7 (lima) orang.</p> <p>(5) Pengangkatan dan</p>

	<p>banyaknya 5 (lima) orang. (5) Pengangkatan dan pemberhentian anggota badan penyelesaian sengketa konsumen ditetapkan oleh Menteri</p>		<p><i>pemberhentian anggota badan penyelesaian sengketa konsumen ditetapkan oleh Menteri</i></p>
<p>2.</p>	<p><b>Pasal 138 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) serta Pasal 139 ayat (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan</b> Ketentuan Pasal 138 yang menyatakan bahwa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.</li> <li>(2) Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1).</li> <li>(3) Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.</li> </ol> <p>Pasal 139 ayat (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa “Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perUndang-Undangan”.</p>	<p>Pengiriman barang melalui angkutan umum belum menjamin biaya murah dan cepat, bagi pemilik kendaraan bermotor yang tidak terdaftar sebagai kendaraan bermotor umum tidak dapat dipergunakan sebagai transportasi angkutan barang. Tetapi dalam praktiknya, banyak perusahaan-perusahaan jasa pengiriman yang menggunakan kendaraan pribadi dalam mengirimkan barang. Hal ini seharusnya mendapat perhatian dari Pemerintah untuk melakukan pemetaan dan koreksi serta evaluasi bagi perusahaan jasa pengangkutan baik yang dimiliki oleh pemerintah itu sendiri ataupun yang dimiliki oleh pihak swasta.</p> <p>Dalam penjelasannya ketentuan Peraturan Perundang-undangannya tidak disebutkan Peraturan Perundang-undangan yang mana atau apa saja yang terkait, sehingga kurang jelas. Sebaiknya dalam penjelasan juga dirujuk ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang</p>	<p><b>Pasal 138 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) serta Pasal 139 ayat (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan</b> Ketentuan Pasal 138 yang menyatakan bahwa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang <b>cepat, selamat, aman, nyaman, dan biaya murah.</b></li> <li>b. Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1).</li> <li>c. Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum dan/atau kendaraan pribadi yang terdaptar pada aplikasi online.</li> </ol> <p><i>Pasal 139 ayat (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa “Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, Swasta, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perUndang-Undangan terkait ”.</i></p>

		dimaksud. Kepastian hukum yang ada pada Pasal 139 ayat (4) harus diatur dalam peraturan teknis dalam peraturan pemerintah ataupun peraturan menteri terkait.	
3	<p><b>Pasal 173 ayat (1) UU Lalu Lintas Jalan</b> menyatakan bahwa</p> <p>(1) Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:</p> <p>a. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;</p> <p>b. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau</p> <p>c. izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.</p>	<p>(1) Kenyataannya, banyak terdapat perusahaan angkutan orang dan/atau perusahaan angkutan barang yang melakukan aktivitas usahanya tanpa izin.</p> <p>(2) Banyak ditemukan izin pengangkutan barang yang habis masa berlakunya tetapi tetap melakukan operasional usaha.</p> <p>(3) Ditemukan beberapa usaha angkutan umum melakukan usaha pengangkutan barang diluar daripada izin yang dimiliki perusahaan tersebut sehingga melanggar administrasi perizinan usaha pengangkutan darat.</p>	<p><b>Pasal 173 ayat (1) UU Lalu lintas menyatakan bahwa</b></p> <p>“ Perusahaan pengangkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:</p> <p>a. izin penyelenggaraan angkutan orang dan/atau barang sesuai dengan tujuan/tempat trayek;</p> <p>b. izin penyelenggaraan angkutan orang dan/barang dilakukan oleh pengusaha atau orang perorangan dalam bentuk penetapan izin operasional dengan masa waktu 5 tahun</p> <p>c. izin penyelenggaraan angkutan dan trayek diawasi oleh Pemerintah pusat maupun Pemerintah Daerah</p>

## F. Simpulan

1. Pengaturan hukum pengguna jasa angkutan pengiriman barang yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Lalu Lintas, Undang-Undang Perlindungan Konsumen, serta Undang-Undang Pos belum berkadilang dan, implementasinya belum dapat untuk mewujudkan keadilan dalam artian kesetaraan kedudukan antara pihak konsumen pengguna jasa pengiriman barang dengan pihak perusahaan penyedia jasa pengiriman barang
2. Kelemahan-kelemahan Regulasi perlindungan hukum jasa angkutan dalam Pengiriman Barang antara lain: Pertama, kelemahan dalam substansi Hukum (*legal substantion*) seperti adanya lebih dari satu aturan yang mengatur mengenai perlindungan hukum maupun mekanisme

pertanggungjawaban perusahaan penyedia jasa pengangkutan barang, serta mekanisme ganti kerugian yang diatur oleh beberapa undang-undang yang menyebabkan tidak terwujudnya kepastian hukum dalam perlindungan hukum bagi konsumen pengguna jasa pengiriman barang, kedua, dari Struktur hukum (*legal structure*) yakni faktor yang berasal dari institusi penegak hukum (seperti Kepolisian, Dinas Perhubungan) yang belum maksimal dan optimal dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, kelemahan dalam budaya hukum (*legal culture*) yakni adanya serta Perusahaan Penyedia Jasa Pengiriman Barang) yang masih yang berupaya untuk tidak memberikan ganti kerugian kepada konsumen pengguna jasa pengiriman barang; dan kelalaian pengirim/pengguna jasa yang lalai dalam memenuhi persyaratan pengiriman barang.

3. Konstruksi ulang ketentuan norma pada Pasal 29 ayat (2), Pasal 30 ayat (1), Pasal 33, Pasal 45 ayat (1), Pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) UU No. 8 tahun 1999 dan ketentuan dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni pada Pasal 138 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) serta Pasal 139 ayat (4), Pasal 173 ayat (1) adalah bentuk upaya untuk memberikan jaminan kepastian hukum dan keadilan bagi masyarakat sebagai konsumen pengguna jasa khusus jasa pengangkutan. Melalui konstruksi hukum yang adil, komprehensif, koheren, berkesinambungan, taat asas formil dan materil maka akan melahirkan hukum yang progresif dan adil bagi perlindungan konsumen di Indonesia.

#### **G. Saran-Saran**

1. Pemerintah harus melakukan pembenahan terhadap Undang-Undang yang terkait dengan perlindungan konsumen dengan persoalan pengangkutan dengan cara membentuk *omnibus law* Undang-Undang Transportasi dan Perlindungan Konsumen agar tercipta harmonisasi dan kepastian serta keadilan bagi masyarakat sebagai konsumen.
2. Pemerintah disarankan untuk memberikan perhatian serius kepada upaya perlindungan konsumen pengguna jasa pengiriman barang dengan cara mengurangi celah hukum yang dapat menyebabkan perusahaan penyedia jasa pengiriman barang dapat melepaskan tanggungjawabnya kepada konsumen pengguna jasa pengiriman barang. Pemerintah juga harus bisa memberikan jaminan keamanan dan jaminan atas ganti kerugian yang diterima oleh konsumen pengguna jasa pengiriman barang melalui asuransi yang di cover oleh pelaku usaha.
3. Disarankan kepada Pemerintah dan DPR untuk melakukan harmonisasi melalui konstruksi norma baru yang memenuhi nilai keadilan kedalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Lalu Lintas, Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Pos terkait dengan angkutan pengiriman barang.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
KATA PENGANTAR .....	ii
ABSTRAK .....	iv
<i>ABSTRACT</i> .....	v
DAFTAR ISI.....	vi
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah.....	18
C. Tujuan Penelitian .....	18
D. Kegunaan Penelitian .....	19
1. Secara Teoritis.....	19
2. Secara Praktis.....	20
E. Kerangka Konseptual.....	20
1. Rekonstruksi .....	20
2. Regulasi Perlindungan Konsumen.....	30
3. Jasa Pengiriman barang.....	35
4. Konsep Perlindungan Hukum Jasa Pengiriman Barang .....	36
5. Konsep Keadilan.....	38
F. Kerangka Teori .....	41
1. <i>Grand Theory</i> (Teori Utama) : Teori Keadilan.....	44
2. <i>Middle Theory</i> (Teori Tengah) : Teori Sistem Hukum .....	49
3. <i>Applied Theory</i> (Teori Aplikasi) : Teori Perlindungan Hukum.....	52
G. Kerangka Pemikiran.....	57

H. Metode Penelitian .....	58
1. Paradigma Penelitian .....	58
2. Motode Pendekatan.....	62
3. Jenis Penelitian.....	63
4. Sumber Data Penelitian.....	64
5. Metode Pengumpulan Data.....	66
6. Lokasi Penelitian.....	69
I. Orisinaitas Penelitian .....	69
J. Sistematika Penulisan .....	76
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA .....</b>	<b>78</b>
A. Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha Pengiriman Barang .....	78
B. Hukum Pengangkutan dan Ruang Lingkupnya.....	79
C. Perkembangan Perlindungan Konsumen di Indonesia.....	83
<b>BAB III REGULASI PERLINDUNGAN HUKUM DALAM PENGIRIMAN BARANG YANG BELUM BERKEADILAN .....</b>	<b>99</b>
A. Sejarah Filosofis Perkembangan Pengiriman Barang di Indonesia .....	99
B. Regulasi Dalam Pengiriman Barang .....	108
C. Pelaksanaan Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang .....	133
D. Regulasi Perlindungan Hukum Dalam Pengiriman Barang Yang Belum Berkeadilan.....	162
<b>BAB IV KELEMAHAN-KELAMAHAN PERLINDUNGAN HUKUM DALAM PENGIRIMAN BARANG.....</b>	<b>185</b>
A. Kelemahan Dalam Subtansi Hukum ( <i>legal substantion</i> ).....	185
B. Kelemahan Dalam Struktur Hukum ( <i>Legal Structure</i> ) .....	195

C. Kelemahan Dalam Budaya Hukum ( <i>Legal Culture</i> ).....	198
<b>BAB V REKONSTRUKSI PERLINDUNGAN HUKUM DALAM     PENGIRIMAN BARANG BERBASIS NILAI KEADILAN.....</b>	<b>204</b>
A. Regulasi Pengiriman Barang Di Berbagai Negara .....	204
B. Rekonstruksi Nilai Keadilan Dalam Regulasi Pengiriman Barang .....	226
C. Rekonstruksi Regulasi Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang Berbasis Keadilan .....	229
<b>BAB VI PENUTUP .....</b>	<b>267</b>
A. Kesimpulan .....	267
B. Saran.....	268
C. Implikasi Kajian Disertasi.....	269
1. Teoritis.....	269
2. Praktis .....	269
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>270</b>



# **BAB I PENDAHULUAN**

## **A. Latar Belakang**

Pembangunan hukum nasional dilaksanakan guna mengantisipasi pesatnya perkembangan berbagai aspek kehidupan masyarakat. Perkembangan aspek kehidupan masyarakat yang diakibatkan oleh globalisasi di bidang ekonomi dan perdagangan serta perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi menjadikan hukum tidak memainkan perannya sebagai rekaya sosial. Seharusnya hukum sebagai rekayasa sosial memberi dasar dan sekaligus arah perkembangan agar tetap sesuai dengan wawasan dan nilai-nilai luhur kepribadian bangsa Indonesia. Upaya rekayasa sosial bertujuan untuk pembentukan dan pembaharuan hukum yang sesuai dengan kultur masyarakat Indonesia maupun dalam penegakan hukum serta meningkatkan profesionalisme aparaturnya penegak hukum.

Perkembangan pembangunan ekonomi Indonesia di segala bidang harus diimbangi dengan prosedur kepastian hukum yang mempertimbangkan kepentingan pelaku usaha. Salah satu bidang yang berkembang adalah bidang transportasi darat yang menjadi peranan penting untuk mempersingkat jarak dan waktu dalam memenuhi target keuntungan para pelaku usaha. Transportasi atau angkutan darat dalam hal ini sebagai sarana pengangkutan dominan di Indonesia mengalami peningkatan mengikuti perkembangan pembangunan nasional.

Transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat

Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar. Perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau sehingga memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.<sup>1</sup>

Berdasarkan sejarah dunia, proses pengiriman pesan sudah dimulai dari abad ke 6 oleh orang Persia. Dalam proses pengiriman barang, tidak hanya mengandalkan kemampuan berlari manusia saja. Hewan juga digunakan pada zaman itu sebagai alat transportasi bagi jasa kurir yang lebih efisien. Para pengirim pesan menggunakan kuda yang sudah terlatih, atau menggunakan burung merpati sebagai penyampai pesan.<sup>2</sup>

Dalam kehidupan sehari-hari, pengangkutan memiliki peranan yang sangat penting, dan tidak dapat dipisahkan dari aktifitas manusia. Mulai dari zaman kehidupan manusia yang paling sederhana (tradisional), sampai kepada taraf kehidupan manusia yang modern senantiasa didukung oleh kegiatan pengangkutan. Bahkan menurut Hasim Purba, pengangkutan menjadi salah satu barometer penentu kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan atau teknologi yang dipergunakan masyarakat tersebut dalam kegiatan pengangkutan.<sup>3</sup>

Lalu lintas merupakan subsistem dari ekosistem kota, berkembang sebagai bagian kota karena naluri dan kebutuhan penduduk untuk bergerak atau

---

<sup>1</sup> Abdulkadir Muhammad, 2007, *Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia, Dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi*, Penerbit Genta Press, Yogyakarta, hlm. 1.

<sup>2</sup> <http://www.parselday.com/blog/sejarah-jasa-kurir-jakarta-kirim-barang-cepat/> , diakses pada tanggal 5 September 2018 Jam 09.00 WIB.

<sup>3</sup> Hasim Purba, 2005, *Hukum Pengangkutan Laut*, Pustaka Bangsa Press, Medan, hlm. 3

menggunakan transportasi untuk memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Naluri dan keinginan penduduk untuk mengadakan perjalanan atau memindahkan barang sifatnya umum tersebut selalu menimbulkan masalah dan juga bersifat umum dalam transportasi kota.<sup>4</sup>

Memasuki era industri ketika terjadi revolusi industri, jasa pengiriman mulai berimprovisasi menjadi lebih efisien yaitu dengan menggunakan mode transportasi seperti kapal laut dan juga kereta api. Hingga kini jasa kurir semakin maju lagi dibantu dengan kemajuan teknologi yang semakin memudahkan seseorang untuk mengirim atau dikirimkan barang.

Sistem dan jaringan transportasi di Indonesia saat ini didominasi oleh transportasi melalui darat (jalan raya). Dominasi ini sebagian diakibatkan karena pada kenyataannya biaya transportasi darat lebih rendah dibandingkan dengan sektor laut dan udara. Transportasi darat yang digunakan oleh masyarakat tidak hanya digunakan untuk mengangkut penumpang (orang perorangan) tetapi transportasi darat juga dipergunakan untuk alat pengangkutan barang.

Perusahaan penyedia jasa pengiriman barang memegang peran penting dalam hal pendistribusian barang karena memudahkan manusia dalam pengiriman barang dengan cepat dan tepat. Banyaknya sarana yang dapat digunakan untuk melakukan hal tersebut, pada akhirnya diberikan melalui layanan yang sesuai dengan kebutuhan.

---

<sup>4</sup> Polri, 2009, *Sosialisasi Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, dalam <http://www.polri.go.id>, diunduh 1 September 2018 pukul 20.30 WIB.

Saat ini penyedia jasa pengiriman barang sudah dapat diakses dengan mudah. Hal tersebut telah memberikan manfaat kepada masyarakat untuk mengirimkan barang dengan menggunakan jasa pengiriman barang. Hal tersebut merupakan tanda bahwa bisnis jasa pengiriman di Indonesia saat ini berkembang secara pesat.

Pengiriman barang yang dilakukan oleh perusahaan jasa pengiriman atas perjanjian yang dilakukan oleh masyarakat sebagai konsumen pembelian barang. Saat ini transaksi atau perjanjian jual beli barang tidak lagi secara konvensional tetapi juga mempergunakan jasa transaksi jual beli online, dimana barang yang telah disepakati antara penjual dan pembeli dikirimkan melalui jasa pengiriman barang<sup>5</sup>. Hal tersebut merupakan bentuk efisiensi dan memiliki nilai praktis bagi masyarakat yang memiliki kesibukan dan tidak punya cukup waktu untuk melakukan transaksi secara langsung.

Fakta menunjukkan bahwa tingkat pengguna internet di Indonesia dari tahun ke tahun mengalami peningkatan yang cukup pesat. Dari data yang dirilis oleh lembaga survei *e-marketer* pada tahun 2014 lalu menyebutkan pengguna internet di Indonesia berada di posisi keenam dunia dari 25 negara di dunia yang disurvei oleh lembaga ini (eMarketer, 2014). Data prediksi pengguna internet di Indonesia pada tahun 2015 yang dikeluarkan oleh *e-marketer* ini tidak berbeda jauh dengan data

---

<sup>5</sup> Ekonomi tradisional dengan metode yang bersifat konvensional, yaitu pelanggan datang ke toko untuk melakukan transaksi pembelian dirasakan kurang efisien karena waktu yang tersita cukup banyak, antara lain untuk kegiatan mendatangi toko dan mengantri. Kedepannya akan berubah menjadi ekonomi digital dimana pelanggan tidak perlu bersusah payah untuk datang mengunjungi toko dan mengantri ketika akan melakukan transaksi pembelian, cukup dengan menggunakan media komputer ataupun *mobile phone* yang tersambung dengan internet di lokasi manapun maka pembeli dapat dengan mudah dan cepat melakukan transaksi pembelian.

yang dirilis oleh Asosiasi Penyedia Jasa Internet Indonesia (APJII) yang menyebutkan bahwa data pengguna internet di Indonesia pada tahun 2015 mencapai 88,1 juta pengguna, atau meningkat 34,9% dibandingkan tahun 2013. Dengan meningkatnya jumlah pengguna internet di Indonesia maka hal tersebut dapat menjadi peluang pasar bagi dunia usaha untuk memanfaatkan dunia maya sebagai lahan untuk mengembangkan bisnisnya. Kemudian ketika masyarakat yang ingin menggunakan jasa tersebut, pada dasarnya harus tunduk dan patuh terhadap perjanjian yang dibuat oleh jasa pengiriman barang tersebut. Ketika seseorang sudah menandatangani resi atau slip bukti pengiriman barang, dan uang atas biaya pengiriman sudah dibayarkan, maka dengan ini sudah timbul perikatan antar kedua belah pihak bahwa perjanjian telah dilakukan. Bentuk daripada perjanjian antara pelanggan (pengguna jasa pengiriman) dengan pelaku usaha atau penyedia jasa pengiriman barang adalah bentuk “Perjanjian pengiriman barang<sup>6</sup>”.

Pada dasarnya seluruh kegiatan transaksi atas pengiriman barang akan dimulai dari konsumen. Konsumen merupakan komponen utama dalam dunia pengiriman barang dikarenakan apabila tidak ada konsumen, maka para penyedia jasa pengiriman tidak akan bisa menjalankan usahanya. Begitu juga sebaliknya jika tidak ada perusahaan atau penyedia jasa pengiriman barang, maka konsumen akan kesulitan untuk memenuhi atau memperoleh barang yang telah dibelinya dari penjual. Akibat hubungan ini, menimbulkan hak dan kewajiban diantara kedua belah pihak dan tanggungjawab hukum masing-masing pihak.

---

<sup>6</sup> Ahmad Firmansyah, Kajian Kendala Implementasi *E-Commerce* Di Indonesia, *Jurnal Masyarakat Telematika dan Informasi* Volume: 8 No. 2 (Oktober - Desember 2017)

Perlindungan terhadap hak konsumen di Indonesia telah diatur secara kompleks di dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen menyebutkan bahwa “Konsumen adalah setiap orang yang memakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga orang lain maupun makhluk hidup lainnya dan tidak untuk diperdagangkan”.

Di tengah persaingan global yang semakin ketat, perusahaan dituntut untuk selalu melakukan inovasi-inovasi baru dalam rangka memenuhi kebutuhan konsumen. Saat ini, di Indonesia banyak berdiri perusahaan yang bergerak dalam jasa pengiriman ke berbagai daerah melalui jalur darat, laut dan udara.

Berdasarkan hasil pra survey yang telah dilakukan penulis ke lokasi penelitian diperoleh bahwa kelebihan beberapa perusahaan penyedia layanan jasa pengiriman barang adalah terletak pada agen-agen yang mudah untuk dijangkau. Hal ini tentu memudahkan masyarakat dalam menggunakan jasa pengiriman melalui perusahaan jasa pengiriman yang satu dibanding dengan penyedia jasa pengiriman lainnya. Harga yang ditetapkan untuk ongkos pengiriman barang yang disediakan oleh perusahaan jasa pengiriman barang bervariasi sehingga menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat sebagai konsumen untuk memilih menggunakan perusahaan jasa pengirimannya. Selain itu, pelayanan yang baik juga menjadi daya tarik masyarakat kepada perusahaan penyedia jasa pengiriman barang.

Peningkatan jumlah konsumen menjadi aset yang sangat berharga bagi perusahaan dalam meningkatkan profitabilitas. Pada akhirnya tidak semua

perusahaan jasa pengiriman barang mampu dalam menghadapi persaingan dengan perusahaan jasa lainnya.

Perusahaan jasa pengiriman barang saat ini tidak hanya melayani pengiriman barang secara konvensional tetapi juga terhadap pengiriman barang yang dipesan melalui transaksi atau perjanjian online. Bahkan, selain perusahaan yang sudah ada, saat ini berkembang juga jasa pengiriman barang melalui online disediakan langsung oleh perusahaan online tersebut.

Perusahaan jasa pengiriman barang saat ini telah mampu mengembangkan layanan dan distribusi ke berbagai daerah untuk memajukan dan mempertahankan usaha dagangannya, namun tidak jarang terjadi kesalahan yang dapat merugikan para konsumen pengguna jasa pengiriman barang tersebut, mulai kehilangan barang, kerusakan barang ataupun keterlambatan dalam pengiriman, barang yang dikirimkan tidak sesuai, salah alamat, barangnya tidak sesuai dengan yang dibeli, hal ini disebabkan karena kesalahan dari pihak perusahaan jasa pengiriman barang ataupun kesalahan dari si penjual yang karena kesengajaan atau kekeliruan juga bertanggungjawab atas hal-hal yang terjadi saat pengiriman barang dilakukan.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang No 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang menyebutkan, bahwa konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.” Keterkaitan antara pengguna jasa angkutan sebagai konsumen terlihat dalam ketentuan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan yang terdapat pada Pasal 1 angka 22 yang menyebutkan

bahwa : “pengguna jasa adalah perseorangan dan atau badan hukum yang menggunakan jasa perusahaan angkutan umum.”

Lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah clausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal. Apabila melihat UU sebelumnya yakni UU Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara<sup>7</sup>.

Berbeda dengan undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, UU Nomor 14 Tahun 1992 ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh undang-undang ini adalah<sup>8</sup>:

---

<sup>7</sup> <https://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan- raya/>, diakses tanggal 12 Oktober 2018, Pukul.07.00 wib

<sup>8</sup> *Ibid.*

1. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui<sup>9</sup>:

1. kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
2. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
3. kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Secara substansi, UU Nomor 22 Tahun 2009 masih dapat diperdebatkan. Mulai dari banyaknya amanat untuk membuat aturan pelaksana dan teknis; nilai keefektifan dari penegakan hukum berupa sanksi administrasi, perdata hingga pidana; pengaturan mengenai hak dan kewajiban dari penyelenggara negara dan masyarakat, dan sebagainya. Pertanyaan-pertanyaan ini adalah untuk lebih mendalami apakah peraturan ini dapat dilaksanakan, kedayagunaan dan

---

<sup>9</sup> *Ibid.*

kehasilgunaan. Selain itu, apakah norma peraturan tersebut memang lahir dari masyarakat, hal ini guna menjawab kebutuhan siapa yang memang harus dipenuhi. Dengan memperhatikan ini, maka kita dapat melihat apakah suatu peraturan ini akan efektif dan efisien jika dilaksanakan.

Secara struktur, UU Nomor 22 Tahun 2009 telah menjelaskan mengenai pihak yang terkait. Jika di cermati maka UU tersebut mengakomodir tentang<sup>10</sup>:

1. Pembinaan menjadi tanggung jawab negara. Pembinaan mencakup perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.
2. Urusan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
3. Urusan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
4. Urusan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab dibidang industri;
5. Urusan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
6. Urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

---

<sup>10</sup> *ibid*

7. Mengkoordinasi penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pemberlakuan UU tidak hanya pada satu wilayah saja namun berlaku bagi seluruh wilayah Indonesia, apa yang akan terjadi nantinya jika diterapkan di Kalimantan atau bahkan Papua. Struktur itu harus mampu menunjang masyarakat agar dapat melaksanakannya.

Berdasarkan ketentuan dari Pasal 2 dan 3 UU Nomor 22 tahun 2009 mengatur asas dan tujuan pengangkutan. Adapun asas penyelenggaraan lalu-lintas dalam Pasal 2 UULLAJ yaitu: (a); asas transparansi, (b); asas akuntabel, (c); asas berkelanjutan, (d); asas partisipatif, (e); asas bermanfaat, (f); asas efisiensi dan efektif, (g); asas seimbang, (h); asas terpadu, (i); asas mandiri.

Pasal 3 UULLAJ menyebutkan mengenai tujuan dari lalu-lintas dan angkutan jalan, yaitu:

- a) Terwujudnya pelayanan lalu-lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b) Terwujudnya etika berlalu-lintas dan budaya bangsa.
- c) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

UU Nomor 22 tahun 2009 sebagai landasan hukum beroperasinya angkutan darat sebagai transportasi pengangkutan baik untuk penumpang ataupun

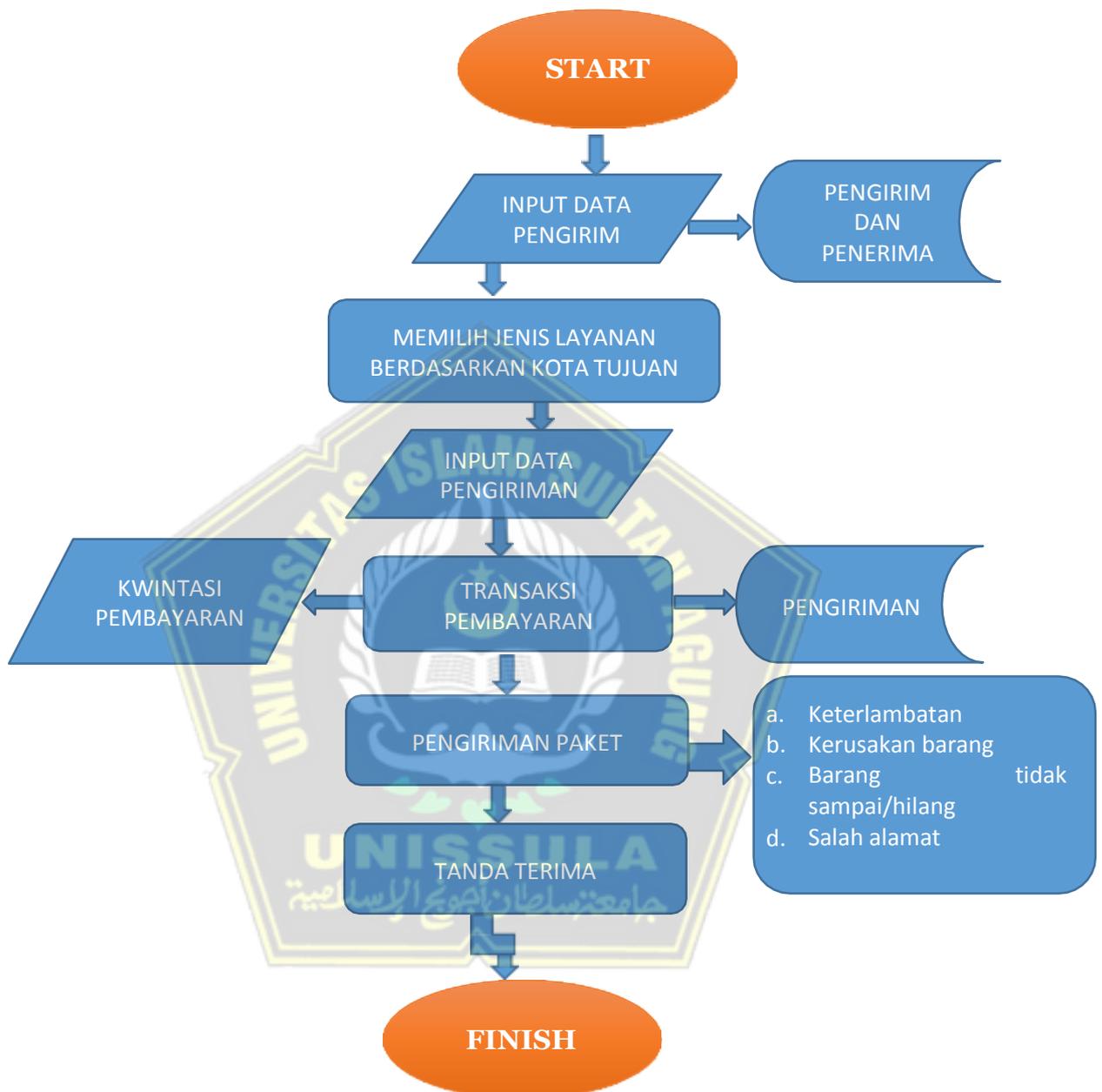
pengangkutan barang. Ketidaksesuaian pelayanan oleh penyedia jasa pengangkutan darat akan bertentangan dengan aturan yang ada didalam UU Nomor 22 tahun 2009. Oleh karena itu, penyedia jasa pengangkutan darat harus memenuhi standarisasi alat pengangkutan darat berdasarkan UU Nomor 22 tahun 2009, dan juga memberikan perlindungan terhadap masyarakat sebagai konsumen pengangkutan darat.

Apabila perlindungan terhadap konsumen dirasa sudah sesuai prosedur, dan tidak ada unsur yang dirasa merugikan konsumen, maka selanjutnya konsumen akan dihadapkan kepada penyedia jasa pengiriman barang. Penyedia jasa pengiriman barang itu sendiri untuk selanjutnya juga telah diatur dalam aturan hukum pengangkutan. Menurut pakar hukum perdata Zainal Asikin, yang dimaksud hukum pengangkutan adalah “Sebuah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikat diri untuk membayar angkutan”.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Zainal Asikin, 2013, *Hukum Dagang*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm.23

**Gambar Proses Pengiriman Barang/ Paket**



Penjelasan/ Proses dimulai dari penginputan data pengirim dan data penerima oleh petugas pengiriman barang. Data pengirim dan penerima ini akan tersimpan ke dalam database. Pada laporan ini database diolah menggunakan *software Microsoft access*. Setelah itu dilanjutkan pengisian form pengiriman atau paket. Petugas menginputkan kota tujuan terlebih dahulu, lalu pengirim memilih jenis layanan apa

yang akan digunakan. Terdapat 4 (empat) jenis layanan dengan empat harga yang berbeda. Petugas dapat mengecek tarif pada form paket. Setelah jenis layanan terpilih maka dilanjutkan pengisian data pengiriman atau data paket. Sebelum melanjutkan ke proses berikutnya, pengirim harus membayarkan terlebih dahulu ongkos kirimnya. Setelah uang diterima petugas, pengirim mendapatkan kwitansi pembayaran, sedangkan data pengiriman tersimpan di database.

Data yang tersimpan inilah yang akan diolah menjadi output laporan pengiriman barang. Laporan pengiriman barang ini disalurkan kepada dua entitas berbeda yaitu manajer dan kurir. Oleh kurir, proses dilanjutkan ke pengantaran paket kepada tujuan. Setelah paket berhasil diterima oleh penerimanya, kurir akan mendapatkan tanda terima.

Dilihat dari perspektif hukum perjanjian, masalah perlindungan hukum terhadap barang kiriman yang sangat erat kaitannya mempunyai hubungan hukum dengan pengirim dan penerima. Hubungan hukum tersebut menimbulkan suatu hak dan kewajiban antara pengangkut dengan pengirim selaku orang yang mengirimkan barang kepada penerima. Dengan demikian antara pengangkut dengan pengirim mendapat jaminan kepastian hukum tentang kedudukan hukum serta hak dan kewajibannya

Pengguna jasa pengiriman barang, pada dasarnya harus tunduk dan patuh kepada perjanjian yang dibuat oleh perusahaan jasa pengiriman barang tersebut. Ketika konsumen sudah menandatangani resi atau slip bukti pengiriman barang dan uang atas biaya pengiriman sudah dibayarkan, maka hal tersebut telah menimbulkan perikatan antar kedua belah pihak sebagai bukti bahwa perjanjian antara kedua pihak

sudah terlaksana. Namun pengiriman barang tersebut tidak selamanya berjalan lancar, salah satunya adalah apabila terjadi keterlambatan sampainya barang di tempat tujuan yang tidak sesuai dengan apa yang diperjanjikan oleh pihak perusahaan. Dengan adanya keterlambatan tersebut pengguna layanan jasa pengiriman barang akan merasa dirugikan karena pihaknya telah membayar sejumlah uang tertentu untuk mendapatkan pelayanan jasa yang seharusnya ia dapatkan. Oleh karena itu, pihak konsumen berhak mendapat perlindungan hukum ketika pengiriman barang tersebut mengalami keterlambatan.

Dari sudut hukum perdata, pengangkutan barang-barang yang dilakukan oleh para perusahaan *freight forwarder* merupakan sebuah perjanjian antara pihak perusahaan dengan pengirim barang, dimana persoalan-persoalan sering kali timbul. Misalnya kerusakan barang yang diterima si penerima barang, barang yang hilang, barang yang terlambat sampai dan sebagainya. Akan tetapi prinsip-prinsip penyelesaian persoalan-persoalan pengangkutan tidak memiliki pengaturan yang jelas baik dalam KUHD maupun di luar KUHD<sup>12</sup>.

Konsumen pengguna jasa pengiriman barang sering kali tidak mendapatkan keadilan dan kepastian hukum apabila terjadi sengketa, penyelesaian secara perdata sering kali diselesaikan hanya dengan ganti kerugian yang dinilai belum

---

<sup>12</sup> Dalam KUHDagang, prinsip tanggung jawab atas dasar praduga bersalah dapat ditemukan dalam Pasal 468 yang menyatakan “Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Perusahaan pengangkut bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu”.

mencerminkan sebuah nilai-nilai keadilan bagi masyarakat sebagai konsumen pengguna jasa pengiriman barang transportasi darat.

Hal tersebut bertentangan dengan asas dalam pembentukan perjanjian, keseimbangan para pihak dan tanggung jawab hukum serta keadilan. Perbuatan wanprestasi oleh pihak perusahaan jasa pengiriman berdasarkan ketentuan Pasal 1365 BW yakni perbuatan melawan hukum (*onrecht matigedaad*)<sup>13</sup>. Selain itu, terjadinya sengketa antara konsumen dengan perusahaan jasa pengiriman jika berdasarkan

Berdasarkan ketentuan didalam UU Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen bahwa hak konsumen yang diabaikan apabila tidak terjadi perlindungan bagi pengguna jasa pengiriman barang melalui transportasi darat apabila terjadi wanprestasi oleh pihak perusahaan jasa transportasi darat. Hal tersebut disebabkan bahwa perjanjian antara konsumen dengan perusahaan jasa pengiriman ditandatangani dengan perjanjian baku yang sudah disediakan oleh pihak perusahaan jasa pengiriman yang ketentuannya tidak memberikan keadilan bagi konsumen apabila terjadi wanprestasi.

Disamping itu UU No.8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen juga memberikan perlindungan kepada Pengirim selaku pemilik barang jika terjadi kerugian yang ditimbulkan dalam pelaksanaan kewajiban Perusahaan Jasa Pengangkutan, yaitu sebagaimana tercantum dalam Pasal 19 ayat 1 yang berbunyi bahwa Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan,

---

<sup>13</sup> Pemenuhan unsur-unsur untuk menjadikan suatu perbuatan melanggar hukum dapat dituntut ganti rugi, yaitu antara lain adanya perbuatan melawan hukum dari tergugat, perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya dan adanya kerugian yang diderita akibat kesalahan tersebut

pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan<sup>14</sup>. Pasal tersebut apabila ditujukan kepada perbuatan wanprestasi yang dilakukan oleh pihak perusahaan jasa pengiriman barang melalui transportasi darat juga melanggar prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*). Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah.

Menurut Tamara berdasarkan hasil penelitian yang dilakukannya menyatakan bahwa berdasarkan hak konsumen didalam UU Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, maka perusahaan pengiriman barang harus menjamin barang dapat terkirim ke alamat yang dituju<sup>15</sup>. Hal yang senada juga ditegaskan oleh Lianti Rizky bahwa hak konsumen yang diabaikan oleh perusahaan jasa pengiriman adalah bentuk pelanggaran terhadap perjanjian dan perbuatan melawan hukum dari perusahaan jasa pengiriman barang<sup>16</sup>. Kedua peneliti terdahulu fokus kepada penggantian dan tanggungjawab pihak perusahaan jasa pengiriman apabila terjadi wanprestasi, tetapi tidak membicarakan, seberapa besar dan adil nya ganti kerugian yang dilakukan oleh pihak perusahaan jasa pengiriman, dan peneliti terdahulu tidak mengkaji tentang perlindungan hukum yang diberikan kepada pihak konsumen dan kelemahan dalam memberikan perlindungan hukum bagi konsumen, serta tidak

---

<sup>14</sup> Lihat Pasal 19 ayat (1) UU Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

<sup>15</sup> Tamara, *Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Pengiriman PT. Jalur Nugraha Ekakurir (JNE) Jember*, Tesis, Universitas Jember, 2017

<sup>16</sup> Liantika Rizky Rindani, *Perlindungan Konsumen Jasa Pos Menurut Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 dan Hukum Islam (Studi di PT. Pos Indonesia Persero Marjosari Malang)*, Tesis, Universitas Islam Negeri Malik Ibrahim, 2016

membicarakan benturan norma atau regulasi terkait dengan perjanjian, perusahaan pengangkutan, tanggungjawab penjual serta politik hukum pemerintah dalam mengatasi persoalan yang terjadi dalam pengiriman barang yang dilakukan dengan transportasi darat.

Berdasarkan latar belakang tersebut, menjadi alasan menarik untuk dilakukan penelitian dan dianalisis dalam bentuk Disertasi dengan judul “**Rekonstruksi Regulasi Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Dalam Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan**”.

#### **B. Rumusan Masalah**

Dari uraian latar belakang tersebut, maka yang menjadi permasalahan yang akan diteliti adalah:

1. Mengapa regulasi perlindungan hukum bagi pengguna jasa dalam pengiriman barang belum berkeadilan?
2. Kelemahan-kelamahan apasajakah yang timbul dalam regulasi perlindungan hukum bagi pengguna jasa dalam pengiriman barang yang belum berkeadilan?
3. Bagaimanakah rekontruksi regulasi perlindungan hukum bagi pengguna jasa dalam pengiriman barang berbasis keadilan?

#### **C. Tujuan Penelitian**

Sesuai dengan identifikasi masalah yang dikemukakan diatas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengkaji dan menganalisis serta menemukan bentuk regulasi perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan dalam pengiriman barang yang belum berkeadilan.

2. Untuk mengkaji dan menganalisis serta menemukan kelemahan-kelemahan perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan dalam pengiriman barang yang belum berkeadilan.
3. Untuk mengkaji dan menganalisis serta menemukan upaya rekonstruksi regulasi perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan dalam pengiriman barang yang belum berkeadilan.

#### **D. Kegunaan Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, khususnya terhadap hal-hal yang berhubungan dengan pengaturan perlindungan hukum Bagi pengguna jasa angkutan darat dalam pengiriman barang.

Secara umum, manfaat penelitian dapat dibedakan berdasarkan sisi (kepentingan) teoritis/ akademis dan praktisnya, oleh sebab itu, penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

##### **1. Secara Teoritis**

Hasil penelitian diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan kajian yang lebih lanjut dan memiliki arti penting bagi penemuan Konsep-Konsep/ Teori Baru serta gagasan pemikiran hukum baru di bidang hukum dagang . Baik dari aspek hukum perdata, hukum pidana, maupun hukum administrasi negara. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi pengembangan bidang ilmu hukum secara umum dan hukum lingkungan secara khusus terutama dalam kaitannya terhadap upaya pembaharuan perlindungan hukum pengguna jasa angkutan darat dalam pengiriman barang berbasis nilai keadilan.

## 2. Secara Praktis

- a. Sebagai pedoman dan masukan bagi Pemerintah dan DPR dalam penyusunan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan.
- b. Sebagai bahan kajian bagi akademisi, badan legislatif, pemerintah maupun pihak swasta dalam penyusunan konsep-konsep Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan.
- c. Sebagai pedoman penetapan perjanjian pengangkutan antara pihak perusahaan *freight forwarder* dengan nasabahnya guna memperoleh kepastian hukum.

## E. Kerangka Konseptual

Pada dasarnya kerangka konseptual diturunkan dari (beberapa) konsep/teori yang relevan dengan kajian penelitian promovendus, sehingga memunculkan asumsi-asumsi atau proposisi atau konsep hukum, yang dapat ditampilkan dalam bentuk bagan/skema alur pemikiran penelitian disertasi promovendus.

### 1. Rekonstruksi

Berkenan dengan topik penelitian ini, maka paradigma yang digunakan adalah paradigma konstruktivisme, dimana hukum dipandang sebagai sesuatu yang relatif terjadi dan pahami secara subjektif, yang bersifat plural dan plastis. Disebut plural karena hukum itu diekspresikan ke dalam berbagai

simbol, bahasa dan wacana. Sifat plastis hukum diartikan sebagai sifat dan ciri hukum yang dapat dibentuk sesuai dengan kebutuhan manusia.<sup>17</sup>

Pengertian sebutan rekonstruksi dalam kamus besar Bahasa Indonesia adalah:<sup>18</sup>

1. Pengembalian seperti semula;
2. Penyusunan (penggambaran) kembali.

Kata “rekonstruksi” diserap dari kata asing (Inggris) yaitu dari kata “re” yang artinya “perihal” atau “ulang” dan kata “*construction*” yang artinya pembuatan atau bangunan atau tafsiran atau susunan atau bentuk atau konstruksi.<sup>19</sup> Kata rekonstruksi dalam penelitian ini adalah membangun kembali atau membentuk kembali atau menyusun kembali konsep pengangkutan yang didasarkan pada perlindungan hukum pengguna jasa angkutan dalam pengiriman barang yang berbasis keadilan.

Hakikat lahirnya Perlindungan Konsumen adalah untuk memberikan perlindungan hukum kepada konsumen sebagai upaya peningkatan kesadaran akan hak-hak konsumen agar dapat terwujud perlindungan yang benar-benar menjamin perlindungan kepentingan terbaik terhadap konsumen.

Alasan pokok terjadinya hubungan hukum perjanjian antara konsumen dan pelaku usaha yaitu kebutuhan akan barang dan atau jasa tertentu. Pelaksanaannya senantiasa harus menjaga mutu suatu produk agar konsumen

---

<sup>17</sup> Teguh Prasetyo dan Abdul Hlmim Barkatullah, 2014, *Filsafat Teori & Ilmu Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm 325.

<sup>18</sup> Anton M. Muliono (Penyunting Penyelia), 1990, *Kamus besar Bahasa Indonesia*, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Balai Pustaka, Jakarta, hlm.456.

<sup>19</sup> John M. Echols dan Hassa Shadily, *Kamus Inggris Indonesia (An English-Indonesia Dictionary)*, Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, hlm 142 dan 467.

dapat menikmati penggunaan, pemanfaatan, dan pemakaian barang dan atau jasa tersebut secara layak. Dalam Pasal 6 dan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen diatur hak dan kewajiban pelaku usaha.

B.N Marbun mendefinisikan secara sederhana penyusunan atau penggambaran kembali dari bahan-bahan yang ada dan disusun kembali sebagaimana adanya atau kejadian semula,<sup>20</sup> sedangkan menurut James P. Chaplin *Reconstruction* merupakan penafsiran data psikoanalitis sedemikian rupa, untuk menjelaskan perkembangan pribadi yang telah terjadi, beserta makna materinya yang sekarang ada bagi individu yang bersangkutan.<sup>21</sup>

Salah satunya seperti yang disebutkan rekonstruksi itu mencakup 3 (tiga) poin penting, yaitu pertama, memelihara inti bangunan asal dengan tetap menjaga watak dan karakteristiknya. Kedua, memperbaiki hal-hal yang telah runtuh dan memperkuat kembali sendi-sendi yang telah lemah. Ketiga, memasukkan beberapa pembaharuan tanpa mengubah watak dan karakteristik aslinya. Dari sini dapat dipahami bahwa pembaharuan bukanlah menampilkan sesuatu yang benar-benar baru, Namun demikian lebih tepatnya merekonstruksi kembali kemudian menerapkannya dengan realita saat ini.<sup>22</sup>

Berdasarkan uraian di atas maka dapat peneliti simpulkan maksud rekonstruksi dalam penelitian ini adalah pembaharuan sistem atau bentuk.

<sup>20</sup> B.N. Marbun, 1996, *Kamus Politik*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, hlm. 469.

<sup>21</sup> James P. Chaplin, 1997, *Kamus Lengkap Psikologi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 421

<sup>22</sup> Yusuf Qardhawi, 2014, *Problematika Rekonstruksi Ushul Fiqih*, Al-Fiqh Al-Islâmî bayn Al-Ashâlah wa At-Tajdîd, Tasikmalaya

Berhubungan dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, maka yang perlu dibaharui adalah pengaturan dalam Undang-Undang tersebut menyebutkan Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan.

Rekonstruksi tersebut agar memiliki landasan yang kuat, baik dari aspek yuridis, filosofis, maupun sosiologis. Rekonstruksi inilah yang nantinya akan menjadi pedoman atau panduan dalam Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan.

Pada dasarnya, konstruksi hukum dapat dilakukan apabila suatu perkara yang dimajukan kepada hakim, tetapi tidak ada ketentuan yang dapat dijalankan untuk menyelesaikan perkara tersebut, meskipun telah dilakukan penafsiran hukum. Begitu juga setelah dicari dalam hukum kebiasaan atau hukum adat, namun tidak ada peraturan yang dapat membawa penyelesaian terhadap kasus tersebut. Dalam hal demikian, hakim harus memeriksa lagi sistem hukum yang menjadi dasar lembaga hukum yang bersangkutan. Apabila dalam beberapa ketentuan ada mengandung kesamaan, maka hakim membuat suatu pengertian hukum (*rechtsbegrip*) sesuai dengan pendapatnya.<sup>23</sup>

Membuat pengertian hukum itu adalah suatu perbuatan yang bersifat mencari asas hukum yang menjadi dasar peraturan hukum yang bersangkutan. Misalnya, perbuatan menjual, perbuatan memberi, menghendahkan, perbuatan menukar, dan perbuatan mewariskan secara legat (*legateren*, membuat

---

<sup>23</sup> Joenadi Efendi, *Rekonstruksi Dasar Pertimbangan Hukum Hakim Berbasis Nilai-Nilai Hukum Dan Rasa Keadilan Yang Hidup Dalam Masyarakat*, Prenadamedia Group, Jakarta, 2018, hlm. 268

testamen), mengandung kesamaan-kesamaan. Kesamaan itu adalah perbuatan yang bermaksud mengalihkan (*vervreemden*). Tindakan hakim yang demikian ini dikenal dengan perbuatan melakukan konstruksi hukum.<sup>24</sup>

Paham yang menyatakan bahwa hakim tidak lain daripada sebagai pengucap undang-undang atau corongnya undang-undang belaka (*la bouche qui prononce les paroles de loi*) telah ditinggalkan, atau tidak dianut lagi dan sudah lama ditinggalkan. Hakim harus menyesuaikan (*waarderen*) undang-undang dengan hal-hal yang konkret yang terjadi di masyarakat dan hakim dapat menambah (*aanvullen*) undang-undang apabila perlu. Hakim harus menyesuaikan undang-undang dengan hal yang konkret, karena undang-undang tidak meliputi segala kejadian yang timbul di masyarakat.<sup>25</sup>

Keputusan hakim dapat memuat suatu hukum dalam suasana *werkelijkheid* yang menyimpang dari hukum dalam suasana *positiviteit*. Hakim menambah undang-undang karena pembuat undang-undang senantiasa tertinggal pada kejadian-kejadian yang baru timbul di masyarakat. Undang-undang itu merupakan suatu *momentopname* saja yaitu suatu *momentopname* dari keadaan di waktu pembuatnya. Berdasarkan kedua kenyataan tadi, maka dapat dikatakan hakim pun turut serta menentukan mana yang merupakan hukum dan mana yang tidak atau dengan kata lain hakim menjalankan *rechtvinding*.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> *Ibid.* Hlm. 269

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> *Ibid.*

Kemandirian hakim dalam menemukan dan menentukan hukum itu, serta dapat menentukan mana yang merupakan hukum, dan mana yang tidak hukum merupakan tindakan yang tidak bertentangan dengan undang-undang, karena keputusan hakim tersebut hanya berlaku bagi pihak yang berpekara saja dan tidak berlaku sebagai peraturan umum. Akan tetapi keputusan hakim yang didasarkan oleh hukum yang ditemukannya itu dalam keadaan tertentu dan waktu tertentu dapat diikuti oleh hakim-hakim selanjutnya dalam perkara yang sama dan akhirnya menjadi yurisprudensi dan menjadi sumber hukum formal.<sup>27</sup>

Menurut Roscoe Pound bahwa "*Law is a tool of social engineering*" Adalah hukum merupakan keseluruhan azas-azas dan kaedah-kaedah yang mengatur masyarakat, termasuk di dalamnya lembaga dan proses untuk mewujudkan hukum itu ke dalam kenyataan. Kedua ahli hukum ini memiliki pandangan yang sama terhadap hukum<sup>28</sup>

Seperti yang dikatakan oleh Roscoe Pound, dapat dilihat melalui pembuatan hukum dan fungsi utama hukum, yaitu :

### **1. Pembuatan Hukum**

Roscoe Pound terkenal dengan teorinya bahwa hukum adalah alat untuk memperbarui (merekayasa) masyarakat (*law is a tool of social engineering*). Untuk dapat memenuhi peranannya sebagai alat tersebut, maka Pound membuat

---

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> Mahmud Siregar. *Modul Perkuliahan Teori Hukum : Teori-Teori Hukum Sociological Jurisprudence*. Sekolah Pasca Sarjana Universitas Sumatera Utara. 2008, hlm. 29

penggolongan atas kepentingan-kepentingan yang harus dilindungi oleh hukum, yaitu<sup>29</sup>:

1. *Public Interest*;

- a) Kepentingan negara untuk menjaga eksistensi dan hakikat negara; dan
- b) Kepentingan negara untuk mengawasi kepentingan sosial kemasyarakatan.

2. *Individual interest*; dan

- a) Kepentingan dalam hubungan rumah tangga (*interests in domestic relations*); dan
- b) Kepentingan mengenai harta benda (*interests of substance*).

3. *Interest of personality*.

- a) Kepentingan perlindungan integritas badaniah (*physical integrity*);
- b) Kehendak bebas (*freedom of will*);
- c) Reputasi (*reputation*);
- d) Keadaan pribadi perorangan (*privacy*); dan
- e) Kebebasan untuk memilih agama dan mengeluarkan pendapat (*freedom of believe and opinion*).

Jadi, apa yang dilakukan oleh pembentuk hukum adalah menyeimbangkan segala kepentingan yang ada dalam masyarakat dan pemerintah. Kepentingan negara adalah harus yang paling tinggi/ atas dikarenakan negara mempunyai kepentingan nasional. Kepentingan nasional tersebut harus melindungi kepentingan

---

<sup>26</sup> *Ibid.*

negara kemauan negara adalah kemauan publik. Karena hukum itu bukan seperti yang dikatakan oleh teori-teori positivisme hukum bahwa hukum memiliki sifat tertutup<sup>30</sup>.

Hukum sangat dipengaruhi oleh ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya. Tidak hanya sekedar kemauan pemerintah. Suatu logika yang terbuka, perkembangan kebutuhan masyarakat sangat mempengaruhi pertumbuhan hukum di dalam masyarakat. Politik sangat mempengaruhi pertumbuhan hukum di dalam masyarakat.

Hukum berasal dari pemerintah dalam hal ini menurut Bismar Nasution apa yang disebutnya dengan *top down*. Pemerintah disini dalam konteks badan eksekutif. Hasilnya adalah Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (PERPU), Keppres, Perpres, Inpres, Penpres, Kepmen/ Permen, dan sebagainya. Jika kita lihat dalam konteks pemerintah daerah, hasilnya yaitu Perda Propinsi, Keputusan Kepala Daerah Propinsi, Perda Kabupaten/ Kota, Keputusan Kepala Daerah Kabupaten Kota, Peraturan Desa.

Hukum itu berperan untuk merubah keadaan masyarakat seperti apa yang diinginkan hukum tersebut. Hukum dapat melakukan perubahan secara paksa. Agar mencapai kondisi yang diinginkan oleh hukum. Hukum dipaksakan kebawah. Contoh : Peraturan Larangan Merokok, berhenti merokok adalah kepentingan masyarakat. Jika negara memaksa kita untuk merubah/ melarang ke arah yang lebih

---

<sup>27</sup> *Ibid.*

baik. Karena merokok dapat merugikan kesehatan. Inilah yang disebut social control.

Teori tentang perubahan sosial dalam hubungannya dengan sektor hukum merupakan salah satu teori besar dalam ilmu hukum. Hubungan antara perubahan sosial dengan sektor hukum tersebut merupakan hubungan interaksi, dalam arti terdapat pengaruh perubahan sosial terhadap perubahan sektor hukum, sementara di pihak lain, perubahan hukum juga berpengaruh terhadap suatu perubahan sosial. Perubahan hukum yang dapat mempengaruhi perubahan sosial sejalan dengan salah satu fungsi hukum, yakni fungsi hukum sebagai sarana perubahan sosial, atau sarana rekayasa masyarakat (*social engineering*). Jadi, hukum merupakan sarana rekayasa masyarakat (*a tool of social engineering*), suatu istilah yang pertama dicetuskan oleh ahli hukum Amerika yang terkenal yaitu Roscou Pound.<sup>31</sup>

Dalam proses pembentukan peraturan hukum oleh institusi politik peranan kekuatan politik itu sangat menentukan. Institusi politik secara resmi diberikan otoritas untuk membentuk hukum hanyalah sebuah institusi yang vacuum tanpa diisi oleh mereka yang diberikan kewenangan untuk itu.

Selain Roscou Pound, tokoh lain yakni Gustav Radbruch merupakan eksponen Neo Kantian yang sangat terpengaruh oleh Mazhab Baden, Radbruch berusaha mengatasi dualisme antara *sein* dan *sollen*, antara materi dan bentuk. Jika Stammler dan Kelsen terperangkap dalam dualisme itu (sehingga yang

---

<sup>31</sup> Munir Fuadi, *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum*, Jakarta: Kencana Prennamdeia Group, 2013, hlm 248.

dipentnkan dalam hukum hanyalah dimensi formal atau bentuknya)”, maka Radbruch tidak terjatuh kepada hal yang sama.<sup>32</sup>

Radbruch memandang *Sein* dan *Sollen*, materi dan bentuk sebagai dua sisi dari satu mata uang. Itulah kira-kira fase yang tepat untuk melukiskan Teori Radbruch tentang hukum dan keadilan. Nilai keadilan adalah “materi” yang harus menjadi isi aturan hukum. Sedangkan aturan hukum adalah “bentuk” yang harus melindungi nilai keadilan.<sup>33</sup>

Gustav mengajarkan bahwa ada tiga ide dasar hukum yang oleh sebagian besar pakar teori hukum dan filsafat hukum, juga diidentikkan sebagai tiga tujuan hukum, yaitu keadilan (*gerechtigkei*), kemanfaatan (*zweckmaeszigkei*), dan kepastian hukum (*rechtssicherheit*). Radbruch mengajarkan bahwa diperlukan penggunaan asas prioritas dalam menentukan tujuan hukum itu, dimana prioritas pertama adalah keadilan, kedua adalah kemanfaatan dan terakhir barulah kepastian hukum. Ketika hakim dihadapkan dengan pilihan antara keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum, maka ia harus mengutamakan keadilan, barulah kemanfaatan, dan yang terakhir kepastian hukum.<sup>34</sup>

Hukum sebagai pengemban nilai keadilan, menurut Radbruch menjadi ukuran bagi adil tidak adilnya tata hukum. Tidak hanya itu, nilai keadilan juga menjadi dasar dari hukum sebagai hukum. Dengan demikian, keadilan memiliki sifat normatif sekaligus konstitutif bagi hukum. Ia normatif, karena berfungsi sebagai prasyarat trasendental yang mendasari tiap hukum positif yang bermartabat.

---

<sup>32</sup> Bernard L. Tanya, dkk, *Teori Hukum: Strategi Tertib Manusia lintas Ruang dan Generasi*, Yogyakarta, Genta Publishing, 2010, hlm. 127

<sup>33</sup> *Ibid.* Hlm. 128

<sup>34</sup> Achmad Ali, *Menyibak Tabir Hukum*, Gunung Agung, Jakarta, 2002, hlm. 3.

Ia menjadi landasan moral hukum dan sekaligus tolak ukur sistem hukum positif. Kepada keadilanlah, hukum positif berpangkal. Sedangkan konstitutif, karena karena keadilan harus menjadi unsur mutlak bagi hukum sebagai hukum, tanpa keadilan sebuah aturan tidak pantas menjadi hukum.<sup>35</sup>

Tuntutan keadilan dan kepastian, menurut Radbruch, merupakan bagian-bagian yang tetap dari hukum. Sedangkan finalitas mengandung unsur realtivities karena tujuan keadilan (sebagai isi hukum) untuk menumbuhkan nilai kebaikan bagi manusia, lebih sebagai suatu nilai etis dalam hukum. Nilai kebaikan bagi manusia dimaksud, dapat dihubungkan dengan tiga subjek (yang hendak dimajukan kebaikannya), yakni individu, kolektivitas, dan kebudayaan.<sup>36</sup>

Menurut Radbruch, bila tujuan hukum adalah kemajuan negara, maka tujuan itu menghasilkan sistem kolektif. Ini lebih tampak dalam negara sosialis. Di dalam negara dengan sistem individual (finalitasnya adalah perkembangan individu), maka kemungkinan timbul pertentangan antara finalitas dan legalitas (kalau terdapat undang-undang yang karena alasan tertentu tidak cocok dengan perkembangan individual manusia). Menurut legalitas, undang-undang itu berlaku demi kepastian hukum, tetapi finalitas menentang keberlakuan itu.<sup>37</sup>

## **2. Regulasi Perlindungan Konsumen**

Perlindungan konsumen merupakan konsekuensi dan bagian dari kemajuan teknologi dan industri. Kemajuan teknologi dan industri tersebut ternyata telah memperkuat perbedaan antara pola hidup bermasyarakat tradisional dan

---

<sup>35</sup> Bernard L. Tanya, *Op.cit.* hlm. 130

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> *Ibid.* Hlm. 132

masyarakat modern. Masyarakat tradisional dalam memproduksi barang-barang kebutuhan dan masyarakat tradisional relatif masih sederhana, dimana konsumen dan produsen dapat bertatap muka secara langsung. Adapun masyarakat modern memproduksi barang-barang kebutuhan konsumen secara massal, sehingga menciptakan konsumen secara massal pula (*mass consumer consumption*). Akhirnya hubungan secara konsumen dan produsen menjadi rumit, dimana konsumen tidak mengenal siapa produsennya, demikian pula sebaliknya, bahkan produsen tersebut berada dinegara lain.<sup>38</sup> Oleh karena itu, perlindungan konsumen memiliki hubungan erat dengan globalisasi.

Globalisasi ekonomi telah membawa dan memberikan konskuensi bahwa semua barang dan/atau jasa yang berasal dari negara lain dapat masuk ke Indonesia. Untuk itu, perlindungan konsumen tidak saja terhadap barang-barang yang berkualitas rendah, namun juga terhadap barang-barang yang dapat membahayakan konsumen. Sehingga keputusan konsumen untuk membeli suatu barang dan jasa tidak membeli sama sekali merupakan respons konsumen terhadap barang dan/atau jasa yang tersedia.

Pada prinsipnya setiap perusahaan harus memiliki tanggungjawab sosial (*corporate social responsibility*) yaitu kepedulian dan komitmen moral perusahaan terhadap kepentingan masyarakat, terlepas dari kalkulasi untung dan rugi perusahaan. Tanggungjawab tersebut yakni tanggungjawab perusahaan terhadap kesejahteraan bagi lingkungan dan masyarakat.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Basrowi, *Pengantar Sosiologi*, Bandung, Ghalia Indonesia, 2005, hlm. 170

<sup>39</sup> Murti Sumarni dan Jhon Suprihanto, *Pengantar Bisnis, Dasar-Dasar Ekonomi Perusahaan*, Yogyakarta, Liberty, 1987, hlm. 21

Pada hakikatnya, tanggung jawab sosial perusahaan terhadap konsumen merupakan kepentingan perusahaan itu sendiri guna merebut kepercayaan publik yang kemudian bergerak ke arah hasil daripada kepercayaan publik itu sendiri. dengan adanya pengaturan perlindungan konsumen tidak dimaksudkan untuk mematikan atau melemahkan perusahaan dengan usahanya atau aktivitas pelaku usaha, tetapi sebaliknya sebab perlindungan konsumen diharapkan mampu mendorong iklim dan persaingan usaha yang sehat. Dengan demikian, diharapkan dapat melahirkan perusahaan yang tangguh dalam menghadapi persaingan sehat melalui penyediaan barang dan/atau jasa yang berkualitas.<sup>40</sup>

Terjadinya hubungan hukum antara produsen dan konsumen cukup tinggi. Hubungan hukum antara produsen dan konsumen yang berkelanjutan telah terjadi sejak proses produksi, distribusi, pemasaran, dan penawaran. Hubungan hukum antara konsumen dan produsen telah mengalami perubahan konstruksi hukum, yakni hubungan hukum yang semula dibangun atas prinsip *caveat emptor*<sup>41</sup> berubah menjadi *caveat venditor*<sup>42</sup>. Oleh karena itu, keberpihakan konsumen sesungguhnya merupakan wujud nyata dari ekonomi kerakyatan.<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> Zulham, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Kencana, Jakarta, 2016, hlm. 4

<sup>41</sup> Let the buyer beware, bahwa pembeli menanggung risiko atas kondisi produk yang dibelinya, maka pembeli yang tidak ingin mengalami risiko harus berhati-hati sebelum membeli suatu produk. Doktrin *caveat emptor* mengharuskan si pembeli berhati-hati. Hal ini memberikan penekanan terhadap ketentuan bahwa pembeli agar peduli dan sadar bahwa ia sedang membeli haknya orang lain, maka pembeli harus berhati-hati tentang keadaannya ketika ia membeli hak orang lain. Bryan A. Garner, *Black's Law Dictionary*, St. Paul, Minnesota, West Publishing, 2004, Hlm. 236

<sup>42</sup> Let The Seller Beware, adalah kebalikan dari *Let The Buyer Beware*, yang berarti pihak penjual harus berhati-hati dalam memasarkan produknya, karena jika terjadi sesuatu hal terhadap konsumen yang tidak dikehendaki atas produk tersebut, maka yang bertanggungjawab adalah penjual. *Ibid.* Hlm. 236

<sup>43</sup> Suatu sistem ekonomi persatu produksi dikerjakan oleh semua, untuk semua, serta dibawah kepemilikan anggota-anggota masyarakat. Jadi, salah satu pilar demokrasi ekonomi adalah keikutsertaan masyarakat dalam kegiatan produksi. Lihat dalam Dj.A. Simarmata, *Reformasi*

Hubungan antara produsen dan konsumen yang bersifat massal tersebut menciptakan hubungan secara individual/personal sebagai hubungan hukum yang spesifik. Hubungan hukum yang spesifik ini sangat bervariasi, yang sangat dipengaruhi oleh berbagai keadaan antara lain<sup>44</sup>:

- a. Kondisi, harga dari suatu jenis komoditas tertentu;
- b. Penawaran dan syarat perjanjian;
- c. Fasilitas yang ada, sebelum dan purna jual, dan sebagainya;
- d. Kebutuhan para pihak pada rentang waktu tertentu.

Keadaan-keadaan diatas pada dasarnya akan sangat mempengaruhi dan menciptakan kondisi perjanjian yang juga sangat bervariasi. Dalam praktiknya hubungan hukum seringkali melemahkan posisi konsumen karena secara sepihak para produsen/distributor sudah menyiapkan satu kondisi perjanjian dengan adanya perjanjian baku, yang syarat-syaratnya secara sepihak ditentukan pula oleh produsen atau jaringan distributornya. Pada dasarnya, perlindungan hukum terhadap hak konsumen tidak dapat diberikan oleh satu aspek hukum saja, melainkan oleh sistem perangkat hukum yang mampu memberikan perlindungan yang simultan dan komprehensif sehingga dapat terjadi persaingan yang jujur, yang dapat saling diuntungkan antara produsen dengan konsumen.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang selanjutnya disebut UUPK, Pasal 4 huruf g menyatakan bahwa konsumen memiliki hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau

---

*Ekonomi Menurut Undang-Undang Dasar 1945, Kajian Ringkas dan Interpretasi Teoritis*, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi, Jakarta, 1998, hlm.118

<sup>44</sup> CelinaTri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, 2014, hlm. 12

penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya. Jika konsumen merasakan kuantitas dan kualitas barang dan/atau jasa yang dikonsumsinya tidak sesuai dengan nilai tukar yang diberikannya, ia berhak mendapatkan ganti kerugian yang pantas, dengan jumlah ganti kerugian yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku atau atas dasar kesepakatan kedua belah pihak.<sup>45</sup> Selain itu, dalam Pasal 7 huruf g UUPK juga menyatakan bahwa pelaku usaha berkewajiban untuk memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Antara perusahaan jasa pengiriman barang dengan konsumen yang akan menggunakan jasanya terikat dalam suatu perjanjian. Apabila terjadi keterlambatan sampainya barang maka telah terjadi wanprestasi yang dilakukan oleh pihak perusahaan jasa pengiriman barang. Ditinjau dari Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, berdasarkan pasal 86 ayat (1) perusahaan jasa pengiriman barang tergolong ekspediter dimana ia hanya bertanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan barang yang dikirimnya. Berdasarkan Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, maka pihak perusahaan jasa pengiriman barang dapat dimintai pertanggungawaban berupa ganti kerugian.. Dilihat dari pasal 4 huruf g dan pasal 7 huruf g Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen perusahaan penyedia layanan jasa pengiriman barang dapat dimintai kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian.

---

<sup>45</sup> Celine Tri Siwi Kristiyanti, 2011, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 37

### 3. Jasa Pengiriman Barang

Hubungan kerja antara pengirim dan pengangkut sebagai pihak-pihak dalam perjanjian *transportation* adalah *consensuil* berdiri sama tinggi (*gecoördineerd*) bukan merupakan *gecoördineerd* karena di sini tidak terdapat hubungan kerja antara buruh dan majikan, dan tidak terdapat pula hubungan pemborongan menciptakan ha-hal baru mengadakan benda baru, dimana dalam Pasal 1617 KUHPerdara yang merupakan penutup dari bagian ke 6 Titel VIIa, yang isinya kewajiban juru pengangkut dan nahoda.<sup>46</sup>

Diketahui bahwa perusahaan penyedia jasa pengiriman barang melalui darat semakin banyak ditengah masyarakat sehingga peluang menjadi agen masih sangat menjanjikan. Terutama seperti yang telah disebutkan sebelumnya, dengan makin banyaknya orang yang melakukan transaksi jarak jauh menjadikan jasa pengiriman barang semakin dibutuhkan. Semua usaha tersebut tidak terlepas dari tawaran kerja sama keagenan yang dibuka oleh perusahaan penyedia jasa pengiriman. Dan nyatanya program tersebut pelan tapi pasti berkembang dan semakin banyak orang yang tertarik untuk menjalin kerja sama keagenan perusahaan pengiriman barang dengan sistem waralaba. Saat ini keagenan sudah mencapai ratusan dan tersebar di seluruh penjuru nusantara.

Pada dasarnya pertanggungjawaban Agen Jasa Pengiriman mengikuti Perusahaan Jasa Pengiriman dan sudah termuat dalam syarat dan ketentuan, dan

---

<sup>46</sup> Soegitjatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 2020, hlm. 63

apabila konsumen mau untuk tunduk terhadap syarat dan ketentuan tersebut, maka dianggap kedua belah pihak telah sepakat membuat perjanjian.

#### **4. Konsep Perlindungan Hukum Jasa Pengiriman Barang**

Adanya hubungan hukum antara perusahaan penyedia jasa pengiriman barang dengan masyarakat pengguna jasa tersebut, maka terjadi suatu perikatan antara pihak yang satu dengan pihak yang lain yang didasarkan oleh adanya perjanjian antara perusahaan penyedia jasa pengiriman dengan Konsumen. Selain itu, masing-masing pihak juga memiliki hak dan kewajiban, yang harus dipenuhi.

Dalam menjalankan pelayanan atas jasanya, perusahaan penyedia jasa pengiriman barang dalam tanda bukti transaksi atau resi pengirimannya telah mencantumkan beberapa ketentuan dan syarat yang berlaku bagi konsumennya. Peraturan dan ketentuan ini juga merupakan bagian dari perjanjian antara perusahaan penyedia jasa pengiriman barang dan pengguna jasanya. Jadi konsumen yang menggunakan jasa dari perusahaan penyedia jasa pengiriman barang dianggap tunduk atas peraturan atau ketentuan yang tertera pada resi atau tanda bukti pengiriman apabila telah melakukan pembayaran.

Ketentuan-ketentuan yang dapat memberikan hukum kepada seseorang karena mengganggu keseimbangan kepentingan umum, adalah ketentuan hukum yang berlaku saat itu di dalam kehidupan sosial dan bukan ketentuan hukum masa lalu yang sudah tidak berlaku lagi atau yang direncanakan berlakunya. Dengan kata lain bahwa aturan-aturan yang berlaku merupakan hukum positif. Hukum positif yang sering disebut *ius constitutum* ialah ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku

pada suatu saat, waktu dan tempat tertentu.<sup>47</sup> Sesuai dengan tujuannya untuk mencapai tata tertib demi keadilan, maka aturan-aturan hukum akan berkembang sejalan dengan perkembangan pergaulan hidup manusia.

Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan terhadap subyek hukum dalam bentuk perangkat hukum baik yang bersifat preventif maupun yang bersifat represif, baik yang tertulis maupun tidak tertulis. Berdasarkan teori-teori hukum, konsumen sebagai pihak yang dirugikan diberikan hak untuk meminta ganti kerugian kepada pelaku usaha.<sup>48</sup>

Ditinjau dari Kitab Undang-Undang Hukum Dagang selanjutnya disebut KUHD, perusahaan jasa pengiriman barang tergolong sebagai ekspediter. Dalam Pasal 86 KUHD menyatakan bahwa ekspediter adalah seseorang yang pekerjaannya menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat atau di perairan. Ekspediter bertanggung jawab terhadap barang-barang yang telah diserahkan oleh pengirim untuk menyelenggarakan pengiriman selekas-lekasnya dengan rapi pada barang-barang yang telah diterimanya dari pengirim, mengindahkan segala upaya untuk menjamin keselamatan barang-barang tersebut. Mengenai tanggung jawab ekspediter dalam hal terjadi keterlambatan sampainya barang tidak diatur dalam KUHD. Ekspediter hanya bertanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan barang-barang yang dikirimnya, sebagaimana diatur dalam Pasal 88 KUHD.

---

<sup>47</sup> R. Abdoel Djamali, 1993, *Pengantar Hukum Indonesia*, Rajawali Pres, Jakarta, hlm. 3.

<sup>48</sup> Mariam Darus Badruzaman, 2001, *Kompilasi Hukum Perikatan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, h. 21.

Saat akan melakukan pengiriman barang antara konsumen dan pihak perusahaan jasa pengiriman barang telah terjadi suatu perjanjian. Menurut Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata selanjutnya disebut KUH Perdata, yang dimaksud dengan perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang atau lebih. Perjanjian antara konsumen dan pihak perusahaan jasa pengiriman barang tersebut merupakan perjanjian ekspedisi. Perjanjian ekspedisi adalah perjanjian timbal balik antara ekspediteur dengan pengirim. Dimana ekspediteur mengikatkan diri untuk mencarikan pengangkut yang baik bagi pengirim, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar sejumlah provisi kepada ekspediteur.<sup>49</sup> Namun apabila terjadi keterlambatan itu berarti salah satu pihak yakni pihak perusahaan pengiriman barang tidak memenuhi kewajibannya (wanprestasi), sesuai dengan yang telah diperjanjikan dalam layanan pengiriman barang yang telah disepakati sebelumnya. Dalam hal terjadi wanprestasi, pihak perusahaan jasa pengiriman barang dapat dimintai ganti kerugian berdasarkan ketentuan dalam Pasal 1243 KUH Perdata

## **5. Konsep Keadilan**

Konsep adil dapat dirunut dari pengertian asalnya dalam bahasa, karena substansi keadilan memang bermula dari pengertiannya dalam bahasa. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), bahwa keadilan merupakan adjektiva yang menjelaskan nomina atau pronomina yang memiliki 3 (tiga) arti, yaitu: Adil ialah berarti 1). tidak berat sebelah; tidak memihak. 2). berpihak kepada yang benar;

---

<sup>49</sup> Purwositjpto, 1991, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, hlm. 13.

berpegang pada kebenaran. 3). sepatutnya; tidak sewenang-wenang.<sup>50</sup> Dan keadilan ialah sifat (perbuatan, perlakuan dan sebagainya) yang adil.<sup>51</sup>

Keadilan itu mempunyai nama lain, yaitu keadilan sosial sebagaimana yang disebutkan oleh Ahmad Fadlil Sumadi, bahwa<sup>52</sup> keadilan sosial merupakan tampilan lain dari keadilan. Selanjutnya Ahmad Fadlil Sumadi menjelaskan, bahwa<sup>53</sup> substansi keadilan harus diformulasikan pada tiga tingkat, yaitu *Pertama*; pada tingkat *outcome*. *Kedua*; pada tingkat prosedur. *Ketiga*; pada tingkat sistem. Pada tingkat *outcome*, keadilan berhubungan dengan pembagian (*distributive*) dan pertukaran (*comutative*), sehingga keadilan dalam hal ini berhubungan dengan suatu objek yang dalam praktiknya, antara lain, dapat berupa benda atau jasa.

Keadilan merupakan salah satu tujuan hukum selain kepastian hukum dan kemanfaatan hukum. Hakekat hukum bertumpu pada ide keadilan dan kekuatan moral. Ide keadilan tidak pernah lepas dari kaitannya dengan hukum, sebab membicarakan hukum, secara jelas atau samar-samar senantiasa merupakan pembicaraan tentang keadilan pula.<sup>54</sup>

Sementara itu prosedur berhubungan dengan cara penentuan dan sistem yang berhubungan dengan kait-mengait antar-struktur yang berlaku. Dalam keadilan pembagian dan pertukaran, yaitu keadilan pada tingkat pertama yang terkait dengan *outcome*, dalam aras praktiknya sering terjadi *unequal* dalam prosesnya. Dalam

---

<sup>50</sup> Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 2005, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, h. 7.

<sup>51</sup> *Ibid.*

<sup>52</sup> Ahmad Fadlil Sumadi, 2012, *Hukum Dan Keadilan Sosial*, Materi Perkuliahan Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung, Tanpa Penerbit, Jakarta, h. 5.

<sup>53</sup> *Ibid.*, h. 5-6.

<sup>54</sup> Satjipto Rahardjo, 1982, *Ilmu Hukum*, Alumni, Bandung, h. 45.

keadilan prosedural, yaitu keadilan pada tingkat kedua yang berhubungan dengan cara penentuan, yang terkait dengan proses dan perlakuan terhadap orang-orang yang terlibat di dalamnya, mensyaratkan adanya tiga komponen, yaitu *Pertama*: sifat aturan dari prosedur yang berlaku adalah formal. *Kedua*; penjelasan terhadap prosedur dan pengambilan keputusan. *Ketiga*; perlakuan interpersonal. Secara substansial keadilan prosedural lebih ditentukan oleh komponen kedua dan ketiga, karena berdasarkan kedua komponen tersebut keadilan prosedural mewujudkan keadilan yang dapat terlihat oleh masyarakat, yang bahkan pada akhirnya menjadikan *looking fair* lebih penting daripada *being fair*. Dalam keadilan sistem, yaitu keadilan pada tingkat ketiga yang berhubungan dengan sistem, yang merupakan tingkat ketiga yang berhubungan dengan sistem, yang merupakan pola yang menjadi dasar prosedur, distribusi dan pertukaran pada dasarnya merupakan kebijakan umum yang direalisasikan sebagai dasar dalam menentukan prosedur dan *outcome*.

Kahar Masyhur menyatakan apa yang disebut adil sebagai berikut:<sup>55</sup>

- 1) adil ialah meletakkan sesuatu pada tempatnya;
- 2) adil ialah menerima hak tanpa lebih dan memberikan hak orang lain tanpa kurang;
- 3) adil ialah memberikan hak setiap yang berhak secara lengkap tanpa kurang antara sesama yang berhak, dalam keadaan yang sama, dan penghukuman orang jahat atau yang melanggar hukum, sesuai dengan kesalahan dan pelanggarannya.

---

<sup>55</sup> Kahar Masyhur, 1985, *Membina Moral dan Akhlaq*, Kalam Mulia, Jakarta, h. 71.

Orang dapat menganggap keadilan sebagai sebuah gagasan atau realitas absolut dan mengasumsikan, bahwa pengetahuan dan pemahaman tentangnya hanya bisa didapatkan secara parsial dan melalui upaya filosofis yang sangat sulit. Atau orang dapat menganggap, bahwa keadilan sebagai hasil dari pandangan umum agama atau filsafat tentang dunia secara umum. Jadi, orang dapat mendefinisikan keadilan dalam satu pengertian atau pengertian lain dari pandangan ini.

Nilai keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia (Sila V Pancasila) yang mengandung nilai komunalisme, spiritualisme dan inklusivisme merupakan meta nilai prinsip-prinsip fungsi sosial yang berfungsi sebagai norma yang menjadi indikator fundamental (Pasal 28 UUD 1945). Dengan keadilan sosial akan diwujudkan kesejahteraan umum bagi seluruh anggota masyarakat. Walaupun prinsip-prinsip fungsi sosial ini dalam ranah abstrak, namun keberlakuannya bisa dipaksakan menjadi norma, karena prinsip-prinsip fungsi sosial berfungsi sebagai perekat *sustainable* kehidupan bersama dalam masyarakat.<sup>56</sup>

## **F. Kerangka Teori**

Kerangka teori dalam penelitian hukum sangat diperlukan untuk membuat jenis nilai-nilai oleh postulat-postulat hukum sampai kepada landasan filosofisnya yang tertinggi.<sup>57</sup> Teori hukum sendiri boleh disebut sebagai kelanjutan dari mempelajari hukum positif, setidaknya-tidaknya dalam urutan yang demikian itulah kita merekonstruksikan kehadiran teori hukum secara jelas.<sup>58</sup>

---

<sup>56</sup> Anis Mashdurohatun, 2016, *Mengembangkan Fungsi Sosial Hak Cipta Indonesia (Suatu Studi Pada Karya Cipta Buku)*, UNS Press, Surakarta, hlm. 356-357.

<sup>57</sup> Sapiro Rahardjo, 1991, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 254.

<sup>58</sup> *Ibid.*, hlm. 253.

### Teori Yang Dipergunakan Dalam Bentuk Skema



Berdasarkan hal tersebut di atas, kerangka teori bagi suatu penelitian mempunyai beberapa kegunaan sebagai berikut:<sup>59</sup>

1. Teori tersebut berguna untuk lebih mempertajam atau lebih mengkhususkan fakta yang hendak diselidiki atau diuji kebenarannya.
2. Teori sangat berguna dalam mengembangkan sistem klasifikasi fakta, membina struktur konsep-konsep serta memperkembangkan definisi-definisi.
3. Teori biasanya merupakan suatu ikhtisar dari pada hal-hal yang telah diketahui serta diuji kebenarannya yang menyangkut objek yang diteliti.

Teori memberikan kemungkinan pada prediksi fakta mendatang, oleh karena telah diketahui sebab-sebab terjadinya fakta tersebut dan mungkin faktor-faktor tersebut akan timbul lagi pada masa-masa mendatang

<sup>59</sup> Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, hlm. 121.

Kerangka teori dimaksudkan untuk memberikan gambaran ataupun batasan-batasan tentang teori-teori yang akan dipakai sebagai landasan penelitian yang akan dilakukan. Menurut Jhon.W.Best, Teori pada dasarnya berisi penggambaran hubungan sebab akibat diantara variabel-variabel. Suatu teori di dalam dirinya terkandung keunggulan untuk bisa menjelaskan suatu gejala. Tidak hanya itu, suatu teori juga berkekuatan untuk memprediksi sesuatu gejala.<sup>60</sup> Menurut Koentjaraningrat, landasan teori atau lazim disebut sebagai kerangka teori, berisikan teori yang dapat membantu peneliti dalam menentukan tujuan dan arah penelitian, serta berguna untuk menentukan konsep secara tepat.<sup>61</sup>

Dalam kerangka penelitian (*research*) pembahasan (*analysis*), dan penyusunan laporan-laporan akademis (*akademic report*), sering dikemukakan perihal *Grand theory*, *Medium theory* dan *Applied theory*.

Penelitian hukum dalam tatanan teori ini ingin mengembangkan suatu kajian di bidang hukum tertentu. Hal ini dilakukan untuk meningkatkan dan memperkaya pengetahuannya dalam penerapan aturan hukum. Dengan melakukan telaah mengenai konsep-konsep hukum, para ahli hukum akan lebih meningkatkan daya interpretasi dan juga mampu menggali teori-teori yang ada di belakang ketentuan hukum tersebut.<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> Mardalis, 1999, *Metode Penelitian: Suatu pendekatan Proposal*, Aksara, Jakarta, hlm. 41

<sup>61</sup> Koentjaraningrat, 1993, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*, Edisi Ketiga, Gramedia, Jakarta, hlm. 19.

<sup>62</sup> Peter Mahmud Marzuki, 2006, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, hlm.73.

## 1. *Grand Theory* (teori utama) adalah Teori Keadilan

### a. Teori Keadilan Berdasarkan Pancasila

Pancasila adalah ideologi dan dasar negara bangsa Indonesia. Sebagai ideologi Negara, Pancasila menjadi inspirasi sekaligus memberikan pedoman dalam kehidupan kenegaraan, yaitu dalam bidang sosial, budaya, ekonomi, politik, dan pertahanan keamanan. Sebagai dasar negara Pancasila adalah sumber dari segala sumber hukum yang berlaku di wilayah hukum NKRI. Sebagai negara hukum, konsep Negara Hukum Pancasila menjadi landasan konsep dan dasar kebijakan hukum bagi strategi perlindungan hukum bagi pemegang hak atas tanah maupun akses terhadap sumber daya alam. Teori Negara Hukum merupakan salah satu konsekuensi dari dipilihnya asas negara yang berdasarkan atas hukum sebagai mana tersirat dalam jiwa atau filosofi Bangsa Indonesia (Sila Kelima Pancasila) dan UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 tentang tujuan Negara Hukum Indonesia.<sup>63</sup>

Menurut sila kelima Pancasila, Keadilan Sosial bagi seluruh Rakyat Indonesia. Keadilan berarti keadilan yang berlaku dalam masyarakat di segala bidang kehidupan, baik material maupun spiritual. Seluruh rakyat Indonesia berarti setiap orang yang menjadi rakyat Indonesia, baik yang berdiam di wilayah kekuasaan Republik Indonesia maupun warga negara Indonesia yang berada di luar negeri. Jadi, keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia berarti bahwa setiap orang Indonesia mendapat perlakuan yang adil dalam bidang hukum, politik, ekonomi, dan kebudayaan.

---

<sup>63</sup> Bunyi Alinea ke-4 Pembukaan UUD 1945 adalah (1) melindungi segenap Bangsa Indonesia, (2) memajukan kesejahteraan umum, (3) mencerdaskan kehidupan Bangsa, (4) ikut serta melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan perdamaian abadi dan keadilan sosial, dalam bukunya Bernhard Limbong, 2012, *Hukum Agraria Nasional*, Margaretha Pustaka, Jakarta, hlm.17

Sesuai dengan UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 makna keadilan sosial mencakup pula pengertian adil dan makmur. Oleh karena kehidupan manusia itu meliputi kehidupan jasmani dan kehidupan rohani, maka keadilan itu pun meliputi keadilan didalam pemenuhan tuntutan-tuntutan hakiki bagi kehidupan jasmani serta keadilan di dalam pemenuhan tuntutan-tuntutan hakiki bagi kehidupan rohani. Dengan kata lain keadilan itu meliputi keadilan di bidang material dan di bidang spiritual. Pengertian ini mencakup pula pengertian adil dan makmur yang dapat dinikmati oleh seluruh bangsa Indonesia secara merata, dengan berdasarkan asas kekeluargaan. *Sila Keadilan Sosial* adalah tujuan dari empat sila yang mendahuluinya, merupakan tujuan bangsa Indonesia dalam bernegara, yang perwujudannya ialah tata masyarakat adil makmur berdasarkan pancasila.<sup>64</sup>

#### **b. Teori Keadilan menurut Para Ahli Filsafat Barat**

Terkait Keadilan, Jhon Rawls dalam bukunya *A Theory of Justice* berpendapat bahwa keadilan adalah kebajikan utama dalam institusi sosial, sebagaimana kebenaran dalam sistem pemikiran. Sebagai kebajikan utama umat manusia, kebenaran dan keadilan tidak bisa diganggu gugat.<sup>65</sup>

Lebih Lanjut, Rawls Mengatakan bahwa perlu adanya keseimbangan, kesebandingan, dan keselarasan (*harmony*) antara kepentingan pribadi dengan kepentingan masyarakat, termasuk didalamnya negara. Keadilan merupakan nilai yang tidak dapat ditawar-tawar karena hanya dengan keadilanlah ada jaminan

---

<sup>64</sup> Darji Darmodiharjo, Nyoman Dekker, A.G. Pringgodigdo, M.Mardojo, Kuntjoro Purbopranoto, J.W. Sulandra, 1991, *Santiaji Pancasila*, Usaha Nasional, Surabaya, hlm. 46.

<sup>65</sup> Jhon Rawls, 2006, *A Theory of Justice*, Pustaka Pelajar, Cetakan 1, Yogyakarta, hlm.3, dalam bukunya Bernhard Limbong, 2012, *Hukum Agraria Nasional*, Margaretha Pustaka, Jakarta, hlm.21

kestabilan dan ketentraman dalam hidup manusia.<sup>66</sup> Dalam konteks keadilan hukum, Aristoteles menjelaskan bahwa yang adil itu ialah apa yang sesuai undang-undang. Sebaliknya, apa yang tidak sesuai dengan undang-undang itu tidak adil.

Pemikiran keadilan hukum seperti itu dikembangkan oleh Immanuel Kant dan Jurgen Habermas, pemikir kontemporer Jerman.<sup>67</sup> Kant merumuskan keadilan sebagai *honeste vivere, neminem laedere, suum quique tribuere/tribuendi* (hidup yang jujur, jangan merugikan orang lain, berikan kepada orang lain apa yang menjadi haknya).<sup>68</sup> Bagi Aristoteles, Kant, dan Habermas, keadilan tidak dapat ditemukan diluar tatanan hukum.<sup>69</sup>

Menurut Aristoteles, keadilan adalah memberikan kepada setiap orang sesuatu yang menjadi haknya (*unicuique suum tribuere*) dan tidak merugikan orang lain (*neminem laedere*). Dalam bukunya yang berjudul *Nichomachean Ethics*, Aristoteles menggolongkan keadilan menjadi dua macam, yakni keadilan distributif dan keadilan korektif. Keadilan distributif adalah keadilan dalam hal pendistribusian kekayaan atau kepemilikannya pada masing-masing anggota masyarakat. Keadilan distributif yang ditekankan Aristoteles adalah keseimbangan antara apa yang diperoleh oleh seseorang (*he gets*) dengan apa yang patut didapatkannya (*he deserves*). Sedangkan, keadilan korektif adalah keadilan yang bertujuan untuk mengoreksi keadilan yang tidak adil dalam hubungan antara satu orang dengan

<sup>66</sup> Dominikus Rato, *Loc.Cit*, hlm.78, dalam bukunya Bernhard Limbong, 2012, *Hukum Agraria Nasional*, Margaretha Pustaka, Jakarta, hlm. 22.

<sup>67</sup> Periksa Jurgen Habermas, 1996, *Between Facts and Norms. Contributions to a Discourse Theory of Law and Democracy*, Cambridge: Polity Press, dalam bukunya Bernhard Limbong, 2012, *Hukum Agraria Nasional*, Margaretha Pustaka, Jakarta, hlm. 22.

<sup>68</sup> Bernhard Limbong, 2012, *Hukum Agraria Nasional*, Margaretha Pustaka, Jakarta, hlm. 22.

<sup>69</sup> *Ibid.*, hlm. 22.

orang lain. Keadilan disini berarti keseimbangan antara apa yang diberikan (*what is given*) dengan apa yang diterimanya (*what is received*).<sup>70</sup>

Menurut Thomas Aquinas, keadilan dikelompokkan menjadi dua, yaitu:

1. Keadilan Umum, yaitu keadilan menurut kehendak Undang-undang yang harus ditunaikan demi kepentingan umum.
2. Keadilan Khusus, yaitu keadilan yang didasarkan pada asas kesamaan atau proporsionalitas. Keadilan khusus dibedakan menjadi 3 (tiga), yaitu:
  - a. Keadilan distributif (*justitia distributiva*) adalah keadilan yang secara proporsional diterapkan dalam lapangan hukum publik secara umum. Sebagai contoh, negara hanya akan mengangkat seseorang menjadi hakim apabila orang itu memiliki kecakapan untuk menjadi hakim.
  - b. Keadilan komutatif adalah keadilan dengan mempersamakan antara prestasi dan kontraprestasi.
  - c. Keadilan vindikatif adalah keadilan dalam hal menjatuhkan hukuman atau ganti kerugian dalam tindak pidana. Seorang dianggap adil apabila ia dipidana badan atau denda sesuai dengan besarnya hukuman yang telah ditentukan atas tindak pidana yang dilakukannya.<sup>71</sup>

Keadilan atau ketidakadilan menurut hukum akan diukur oleh nilai moralitas yang mengacu pada harkat dan martabat manusia, sebagaimana dinyatakan oleh Hart *“These facts suggest the view that law is best understood as a branch of*

<sup>70</sup> Munif Fuady, 2007, *Dinamika Teori Hukum*, Ghlmia Indonesia, Jakarta, hlm.109, dalam bukunya Bernhard Limbong, 2012, *Hukum Agraria Nasional*, Margaretha Pustaka, Jakarta, hlm.21

<sup>71</sup> Dardji Darmodiharjo dan Sidharta, 1995, *Pokok-pokok Filsafat Hukum*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, hlm. 154-155.

*morality or justice and that its congruence with the principles of morality or justice rather than its incorporation of orders and threats is of its essence*".<sup>72</sup>

Hans Kelsen hanya mengakui satu macam keadilan, yaitu keadilan yang lahir dari hukum positif yang ditetapkan oleh manusia berdasarkan norma dasar berlakunya hukum positif.<sup>73</sup> Menurut Hans Kelsen, keadilan ialah keseimbangan batiniah dan lahiriah, yang memberikan kemungkinan perlindungan atas kehadiran dan perkembangan kebenaran, yang beriklim toleransi dan kebebasan.

Dari rumusan itu dapat ditarik beberapa pengertian yang menjadi dasar dan unsur konstitutif dari nilai keadilan yakni :

1. Kebenaran adalah menjadi dasar, baik kebenaran formal maupun dan terutama kebenaran materiil-substansia esensial.
2. Melibatkan faktor-faktor lahiriah dan batiniah, faktisitas-idealitas, termasuk jiwa raga subjek penemu hukum, yang harus dalam keseimbangan.
3. Pengakuan adanya nilai-nilai dan kepentingan-kepentingan yang saling berlawanan, tetapi tidak perlu saling bermusuhan yang bersemboyan "*to kill or to be killed*" tetapi dirukunkan berdasar azas-azas proporsionalitas dan subsidiaritas.
4. Dasar dan ruang gerak untuk kebebasan yang bertanggung jawab; bebas tidak mutlak terikat oleh Undang-undang tetapi tetap dikuasai hukum, dan

<sup>72</sup> H.L.A.Hart, 1983, *Concept of Law*, ELBS & Oxford University Press, London, hlm.7

<sup>73</sup> Sukarno Aburaera, Muhadar, *Op. Cit*, hlm. 226.

bebas dalam mempertimbangkan semaksimal dan sebaik mungkin terhadap nilai dan kepentingan yang saling bertubrukan.<sup>74</sup>

Struktur dasar adalah Subjek utama keadilan sebab efek-efeknya begitu besar dan tampak sejak awal. Pandangan intuitif menyatakan, struktur ini mengandung berbagai posisi sosial, dan orang yang lahir dalam posisi berbeda punya harapan besar kehidupan yang berbeda yang sebagian ditentukan oleh sistem politik dan juga kondisi sosial-ekonomi.<sup>75</sup> Hakikat hukum Bertumpu pada idea keadilan dan kekuatan moral, demikian Rasjidi.<sup>76</sup> Ide keadilan tidak pernah lepas dari kaitan hukum, sebab membicarakan hukum jelas atau samar-samar senantiasa merupakan pembicaraan mengenai keadilan.<sup>77</sup>

## 2. *Middle Theory* (Teori Tengah): Teori Sistem Hukum

Teori sistem hukum (*Legal System Theory*) dari Lawrence M. Friedman yang pada intinya adalah menyatakan bahwa suatu sistem hukum terdiri dari 3 (tiga) komponen yaitu :<sup>78</sup>

1) Substansi Hukum (*Legal Substance*). “*The substance is composed of substantive rules and rules about how institutions should behave*”.<sup>79</sup>(substansi tersusun dari peraturan-peraturandan ketentuan-ketentuan mengenai bagaimana institusi-istitusi harus berperilaku/bertindak. Dalam hal ini yang dimaksud sebagai substansi hukum adalah aturan atau norma hukum.

<sup>74</sup> Sri Sumarwani, 2013, *Diktat Kuliah Filsafat Hukum*, Universitas Islam Sultan Agung, Semarang, hlm. 8.

<sup>75</sup> *Ibid.*, hlm.8

<sup>76</sup> Sukarno Aburaera, Muhadar, *Op.Cit*, hlm. 226.

<sup>77</sup> Sukarno Aburaera, Muhadar, *Op.Cit*, hlm. 226.

<sup>78</sup> Lawrence M. Friedman, *The Legal System A Social Science Perspective*, (Russell Sage Foundation, New York, 1975), hlm.14

<sup>79</sup>*Ibid.*

2) Struktur Hukum (*Legal Structure*). “*Structure, to be sure, is one basic and obvious element of the legal system.....The structure of a system is its skeletal framework, it is the elements shape, the institutional body of the system.*” (Struktur adalah satu dasar dan merupakan unsur nyata dari sistem hukum. Struktur dalam sebuah sistem adalah kerangka permanen, atau unsur tubuh lembaga dalam sistem hukum). Dalam hal ini yang dimaksud dengan struktur hukum adalah institusi penegak hukum sebagai salah satu unsur nyata dalam suatu sistem hukum, termasuk juga lembaga yang turut melaksanakan aturan-aturan hukum.

3) Budaya Hukum (*Legal Culture*). “*Legal culture refers, then, to those parts of general culture, customs, opinion, ways of doing and thinking, that bend social forces toward or away from the law and in particular ways.*” (Budaya hukum merupakan bagian dari budaya pada umumnya, yang dapat berupa adat istiadat, pandangan, cara berfikir dan tingkah laku yang dapat membentuk suatu kekuatan sosial yang bergerak mendekati hukum dengan cara-cara tertentu). Dalam hal ini yang dimaksud dengan budaya hukum adalah perilaku-perilaku masyarakat dalam memandang hukum untuk dipatuhi serta ditaati.

Dengan ketiga komponen dalam sistem hukum tersebut dapat digunakan untuk mengkaji efektifitas penerapan suatu sanksi dalam suatu aturan hukum. Kata efektif berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia mengandung arti ada efeknya (akibatnya, pengaruhnya, kesannya, manjur atau mujarab, dapat membawa hasil atau berhasil guna, mulai berlaku).<sup>80</sup> Efektifitas pembedaan diartikan sebagai

---

<sup>80</sup>Ninie Suparni, *Eksistensi Pidana Denda Dalam Sistem Pidana Dan Pemidanaan*, Sinar Grafika, Jakarta, 1996, hlm.59

tingkat tercapainya tujuan yang ingin dicapai dengan adanya pembedanaan. Suatu pembedanaan dikatakan efektif apabila tujuan yang ingin dicapai dengan adanya pembedanaan itu tercapai.<sup>81</sup> Meneliti efektifitas hukum pada dasarnya membandingkan antara realitas hukum dengan ideal hukum. Hukum menentukan peranan apa yang sebaiknya dilakukan oleh para subjek hukum, dan hukum akan semakin efektif apabila peranan yang dijalankan oleh para subjek hukum semakin mendekati apa yang telah dilakukan dalam hukum. Efektifitas dalam konteks dengan hukum diartikan bahwa hukum itu benar-benar hidup dan berlaku, baik secara yuridis, sosiologis dan filosofis.<sup>82</sup>Orang mengatakan bahwa kaidah hukum berlaku secara faktual atau efektif, jika para warga masyarakat, untuk siapa kaidah hukum itu berlaku, mematuhi kaidah hukum tersebut.<sup>83</sup>

Menurut Achmad Ali mengatakan bahwa :

“Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum secara umum, juga tergantung pada optimal dan profesional tidaknya aparat penegak hukum untuk menegakkan berlakunya aturan hukum tersebut; mulai dari tahap pembuatannya, sosialisasinya, proses penegakan hukumnya yang mencakupi tahapan penemuan hukum (penggunaan penalaran hukum, interpretasi dan konstruksi) dan penerapannya terhadap suatu kasus kongkret.”<sup>84</sup>

Menurut Soerjono Soekanto adalah ada 5 faktor yang mempengaruhi efektif tidaknya keberlakuan suatu hukum yaitu :<sup>85</sup>

a. Faktor hukumnya sendiri

---

<sup>81</sup>*Ibid.*

<sup>82</sup>*Ibid.*

<sup>83</sup> J.J.HLM.Bruggink, ahli bahasa Arief Sidharta, *Refleksi Tentang Hukum*, Cetakan Kedua, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999, hlm.149

<sup>84</sup>Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicial Prudence) Termasuk Interpretasi Undang-undang (Legisprudence)*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2012, hlm.378

<sup>85</sup>Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta: 2012, hlm.8

- b. Faktor penegak hukum, yaitu pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum
- c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
- d. Faktor masyarakat, yaitu lingkungan dimana hukum itu berlaku atau diterapkan
- e. Faktor kebudayaan, yakni hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia didalam pergaulan hidup

Teori sistem hukum ini akan penulis gunakan sebagai pisau analisis dalam menjawab permasalahan, khususnya untuk menemukan karakter sistem hukum perlindungan hak konsumen angkutan di Indonesia yang dapat mengakomodir hak-hak konsumen. Teori sistem ini digunakan untuk menentukan seperti apa karakter sistem hukum yang tepat dalam pemenuhan hak-hak konsumen baik secara materil, maupun secara formil.

### **3. *Applied Theory* (Teori Aplikasi): Teori Perlindungan Hukum.**

*Applied Theory* (Teori Aplikasi) adalah teori yang memiliki cakupan luas sebagai analisis bagi hasil-hasil penelitian. Dalam penelitian ini yang digunakan sebagai *Applied Theory* (Teori Aplikasi) adalah teori perlindungan hukum.

Menurut Fitzgerald sebagaimana dikutip Satjipto Raharjo awal mula dari munculnya teori perlindungan hukum ini bersumber dari teori hukum alam atau aliran hukum alam. Aliran ini dipelopori oleh Plato, Aristoteles (murid Plato), dan Zeno (pendiri aliran Stoic). Menurut aliran hukum alam menyebutkan bahwa hukum itu bersumber dari Tuhan yang bersifat universal dan abadi, serta antara hukum dan moral tidak boleh dipisahkan. Para penganut aliran ini memandang

bahwa hukum dan moral adalah cerminan dan aturan secara internal dan eksternal dari kehidupan manusia yang diwujudkan melalui hukum dan moral.<sup>86</sup>

Subyek hukum selaku pemikul hak-hak dan kewajiban-kewajiban (*de drager van de rechten en plichten*), baik itu manusia (*naturlijke persoon*), badan hukum (*rechtspersoon*), maupun jabatan (*ambt*), dapat melakukan tindakan-tindakan hukum berdasarkan kemampuan (*bekwaam*) atau kewenangan (*bevoegdheid*) yang dimilikinya. Dalam pergaulan di tengah masyarakat, banyak terjadi hubungan hukum yang muncul sebagai akibat adanya tindakan-tindakan hukum dari subyek hukum itu. Tindakan hukum ini merupakan awal lahirnya hubungan hukum (*rechtsbetrekking*), yakni interaksi antar subyek hukum yang memiliki relevansi hukum atau mempunyai akibat-akibat hukum. Agar hubungan hukum antar subyek hukum itu berjalan secara harmonis, seimbang dan adil, dalam arti setiap subyek hukum mendapatkan apa yang menjadi haknya dan menjalankan kewajiban yang dibebankan kepadanya, maka hukum tampil sebagai aturan main dalam mengatur hubungan hukum tersebut. “Hukum diciptakan sebagai suatu sarana atau instrumen untuk mengatur hak-hak dan kewajiban-kewajiban subyek hukum”.<sup>87</sup>

Hukum juga berfungsi sebagai instrumen perlindungan bagi subyek hukum. Menurut Sudikno Mertokusumo, “hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia. Agar kepentingan manusia terlindungi, hukum harus dilaksanakan. Pelaksanaan hukum dapat berlangsung secara normal, damai tetapi

---

<sup>86</sup> Satjipto Raharjo, 2000, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm.53.

<sup>87</sup> Ridwan HR, 2002, *Hukum Administrasi Negara*, UII Press, Yogyakarta, hlm. 210

dapat terjadi juga karena pelanggaran hukum”.<sup>88</sup> Pelanggaran hukum terjadi ketika subyek hukum tertentu tidak menjalankan kewajiban yang seharusnya dijalankan atau karena melanggar hak-hak subyek hukum lain. Subyek hukum yang dilanggar hak-haknya harus mendapatkan perlindungan hukum.

Perlindungan hukum bagi rakyat merupakan konsep universal, dalam arti dianut dan diterapkan oleh setiap negara yang mengedepankan diri sebagai negara hukum, namun seperti disebutkan Paulus E. Lotulung, “masing-masing negara mempunyai cara dan mekanismenya sendiri tentang bagaimana mewujudkan perlindungan hukum tersebut, dan juga sampai seberapa jauh perlindungan hukum itu diberikan”.<sup>89</sup>

Tindakan hukum pemerintah merupakan tindakan-tindakan yang berdasarkan sifatnya menimbulkan akibat hukum. Karakteristik paling penting dari tindakan hukum yang dilakukan oleh pemerintah adalah keputusan-keputusan dan ketetapan-ketetapan pemerintah yang bersifat sepihak. Dikatakan bersifat sepihak karena dilakukannya suatu tindakan hukum pemerintahan itu tergantung pada kehendak sepihak dari pemerintah, tidak tergantung pada kehendak pihak lain dan tidak diharuskan ada persesuaian kehendak (*wilsovereenstemming*) dengan pihak lain.<sup>90</sup>

Menurut Sjachran Basah, perlindungan terhadap warga negara diberikan bila sikap tindak administrasi negara itu menimbulkan kerugian terhadapnya,

---

<sup>88</sup> Sudikno Mertokusumo, 1996, *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, hlm. 140

<sup>89</sup> Paulus E. Lotulung, 1993, *Beberapa Sistem tentang Kontrol Segi Hukum terhadap Pemerintah*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 123

<sup>90</sup> Ridwan HR, *Op. Cit.*, hlm. 289

sedangkan perlindungan terhadap administrasi negara itu sendiri dilakukan terhadap sikap tindaknya dengan baik dan benar menurut hukum baik tertulis maupun tidak tertulis.<sup>91</sup>

Untuk melakukan perlindungan hukum, keberadaan asas-asas umum pemerintahan yang layak ini memiliki peranan penting sehubungan dengan adanya *terugfred van de wetgever* atau langkah mundur pembuat undang-undang, yang memberikan kewenangan kepada administrasi negara untuk membuat peraturan perundang-undangan, dan adanya pemberian *freies ermessen* pada pemerintah.

Di satu sisi, pemberian kewenangan legislasi kepada pemerintah untuk kepentingan administrasi ini cukup bermanfaat terutama untuk relaksasi dari kekakuan dan fridigitas undang-undang, namun di sisi lain pemberian kewenangan ini dapat menjadi peluang terjadinya pelanggaran kehidupan masyarakat oleh pemerintah, dengan bertopang pada peraturan perundang-undangan. A.A.H. Struycken menyesalkan adanya *terugfred* ini (*betreuren deze terugfred*) dan menganggap tidak ada gunanya pengawasan hakim yang hanya diberi kewenangan untuk menguji aspek hukumnya saja (*rechtmatigheid*), sementara aspek kebijaksanaan yang mengiringi peraturan perundang-undangan lepas dari perhatian hakim.<sup>92</sup>

Ada 2 (dua) macam perlindungan hukum bagi rakyat, yaitu perlindungan hukum preventif dan represif. Pada perlindungan hukum preventif, rakyat diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan (*inspraak*) atau pendapatnya

---

<sup>91</sup> Sjachran Basah, 1992, *Perlindungan Hukum atas Sikap Tindak Administrasi Negara*, Alumni, Bandung, hlm. 7-8

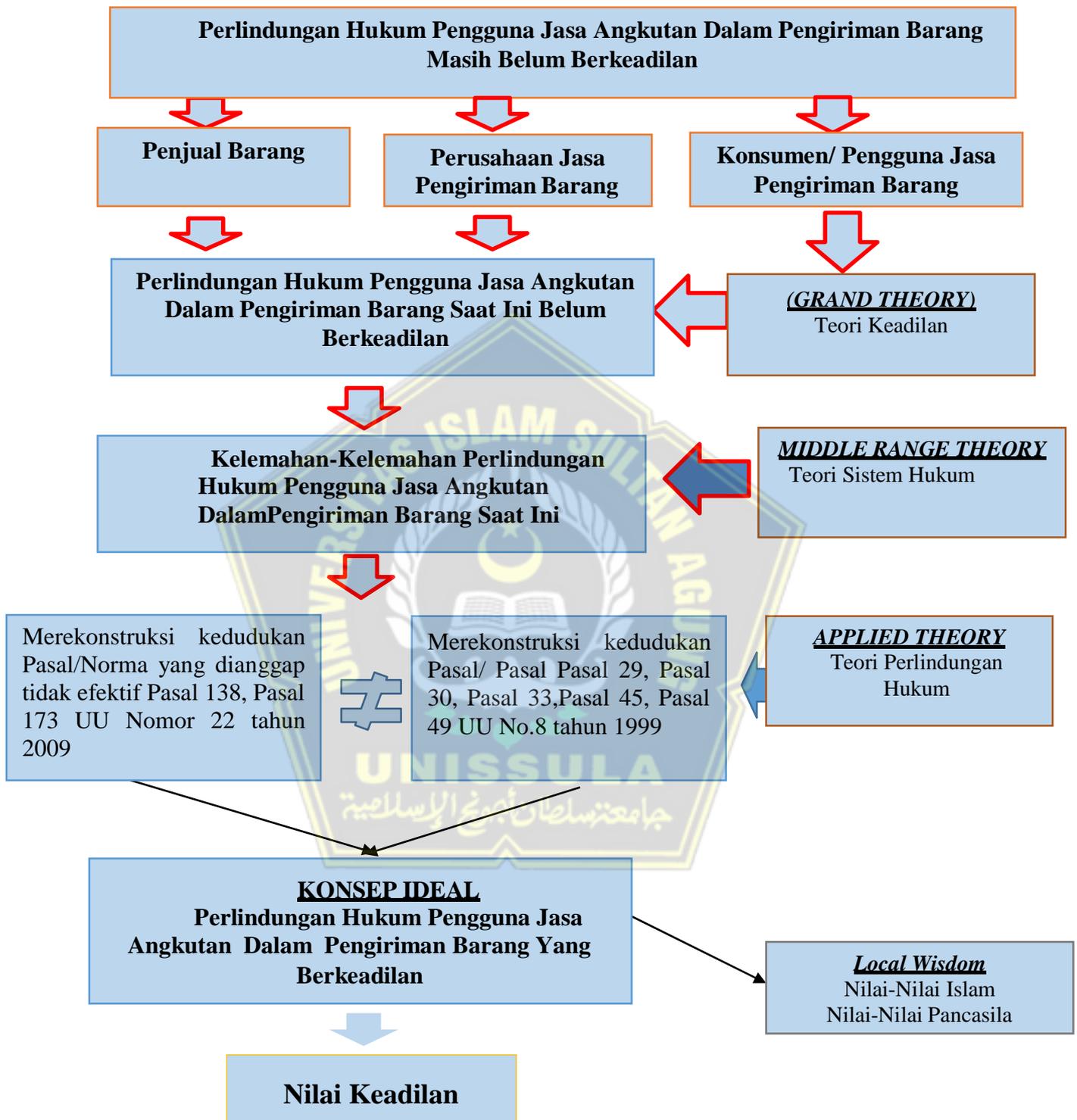
<sup>92</sup> Ridwan HR, *Op. Cit.*, hlm. 291.

sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif. Artinya perlindungan hukum yang preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa, sedangkan sebaliknya perlindungan yang represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa. Perlindungan hukum yang preventif sangat besar artinya bagi tindakan pemerintahan yang didasarkan kepada kebebasan bertindak, karena dengan adanya perlindungan hukum yang preventif pemerintah terdorong untuk bersikap hati-hati dalam mengambil keputusan yang didasarkan pada diskresi



## G. Kerangka Pemikiran

## KERANGKA PEMIKIRAN



Pada dasarnya Kerangka Pemikiran dijabarkan dalam skema Panduan dalam kerangka berfikir Penulis dalam menyusun disertasi Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Proses Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan, agar lebih terarah dalam menyusun tulisan disertasi yang Penulis buat.

## H. Metode Penelitian

### 1. Paradigma Penelitian

Penelitian ini bertitik tolak dari paradigma konstruktivisme, yakni paradigma dimana kebenaran suatu realitas sosial dilihat sebagai hasil konstruksi sosial, dan kebenaran suatu realitas sosial bersifat relatif. Paradigma juga akan, diantaranya, menggariskan tolok ukur, mendefinisikan standar ketepatan yang dibutuhkan, menetapkan metodologi mana yang akan dipilih untuk diterapkan, atau cara bagaimana hasil penelitian akan diinterpretasi.<sup>93</sup>

Studi ini bertitik tolak dari paradigma konstruktivisme (*legal constructivisme*) yang melihat kebenaran suatu realita hukum bersifat relatif, berlaku sesuai konteks spesifik yang dinilai relevan oleh pelaku sosial. Realitas hukum merupakan realitas majemuk yang beragam berdasarkan pengalaman sosial individu. Realitas tersebut merupakan konstruksi mental manusia sehingga penelitian ini memberi empati dan interaksi yang dialektik antara peneliti dan yang diteliti untuk merekonstruksi realitas hukum melalui metode kualitatif.<sup>94</sup>

Oleh karena itu dalam paradigma konstruktivisme ini, realitas yang diamati oleh peneliti tidak bisa digeneralisasikan. Hal ini karena tiap fenomena

---

<sup>93</sup> Erlyn Indarti, *Op. Cit.*, hlm. 4.

<sup>94</sup> Esmi Warassih, 2006, *Penelitian Socio Legal*, Makalah Workshop Pemutakhiran Metodologi Hukum, Bandung, hlm. 7.

sesungguhnya merupakan hasil konstruksi (persepsi) masing-masing individu atau masyarakat, dimana konstruksi (persepsi) itu muncul sebagai “*resultante*” dari pengalaman sosial, agama, budaya, sistem nilai-nilai lainnya dan bersifat lokal. Peneliti yang menggunakan paradigma konstruktivisme ini harus bisa mengungkap hal-hal yang tidak kasat mata. Penelitiannya harus mampu mengungkap pengalaman sosial, aspirasi atau apapun yang tidak kasat mata tetapi menentukan sikap-sikap, perilaku maupun tindakan objek peneliti.

Dengan demikian di sini ada subjektivitas dari peneliti terutama untuk menafsirkan hal-hal yang tidak kasat mata tadi. Jadi diperlukan adanya interaksi subjektif antar keduanya. Disinilah kemudian, konstruktivisme menerapkan metode hermeneutik dan dialektika dalam proses pencapaian kebenaran. Hermeneutik, dilakukan melalui identifikasi kebenaran/ konstruksi pendapat orang per orang. Akan tetapi ini butuh waktu yang lama. Dialektika, dilakukan dengan membandingkan pendapat untuk memperoleh konsensus.<sup>95</sup>

Berdasarkan uraian di atas, menurut E. G. Guba dan Y.S Lincoln,<sup>96</sup> secara ontologi yaitu relativisme, pemahaman realitas yang dikonstruksikan berdasarkan pengalaman sosial individual secara lokal dan spesifik. Secara

---

<sup>95</sup> Paradigma konstruktivisme boleh disebut sebagai penyangkalan terhadap paradigma positivisme. Apabila di dalam paradigma positivisme diyakini bahwa realitas itu bisa diamati berulang-ulang dan hasilnya sama dan bisa digeneralisasikan. Maka paradigma konstruktivisme menyangkalnya. Konstruktivisme memahami kebenaran realitas bersifat relatif, berlaku sesuai dengan konteks spesifik yang relevan dengan perilaku sosial. Konstruktivisme, dengan demikian menolak generalisasi untuk berupaya menghasilkan deskripsi yang unik. Lihat, Adji Samekto, *Op. Cit.*, hlm. 71-72.

<sup>96</sup> Menurut Guba dan Lincoln membedakan paradigma berdasarkan pada jawaban masing-masing terhadap 3 ‘pertanyaan mendasar’ yang menyangkut: Bentuk dan sifat realitas, berikut apa yang dapat diketahui mengenai hlm itu (disebut pertanyaan ‘ontologis’); Sifat hubungan atau relasi antara individu atau kelompok masyarakat dengan lingkungan atau segala yang ada di luar dirinya, termasuk apa yang dapat diketahui tentang hlm ini (disebut sebagai pertanyaan ‘epistemologis’, ke dalam mana termasuk pula pertanyaan ‘aksiologis’); Cara bagaimana individu atau kelompok masyarakat (tentunya termasuk peneliti) mendapatkan jawab atas apa yang ingin diketahuinya tertentu (disebut sebagai pertanyaan ‘metodologis’).

epistemologi merupakan transaksional/ subjektif terhadap temuan-temuan yang diciptakan atau peneliti dan objek investigasi terkait secara interaksi sehingga temuan dicipta atau dikonstruksi bersama dan metodologi secara menggunakan *hermeneutics*/ dialektis yaitu konstruksi ditelusuri melalui interaksi antara peneliti dan objek investigasi dengan teknik hermeneutics dan pertukaran dialektikal ‘konstruksi’ diinterpretasi.<sup>97</sup>

Demikian pula dalam penelitian ini, kebijakan transportasi merupakan realitas yang diamati oleh peneliti bersifat relatif dan tidak bisa digeneralisasikan. Kebijakan tersebut merupakan realitas majemuk yang beragam berdasarkan pengalaman sosial individu. Realitas tersebut merupakan konstruksi mental manusia. Karena itu, untuk mengungkap beragamnya konstruksi mental masing-masing individu atau masyarakat terhadap kebijakan pemerintah, peneliti memberi empati dan interaksi yang bersifat dialektik antara peneliti untuk merekonstruksi realitas hukum itu. Penelitian atau investigasi terhadap hukum dan/atau permasalahan kebijakan pemerintah yang dihadapi masyarakat di dalam paradigma konstruktivisme bertujuan untuk ‘memahami’ hukum di dalam konteks permasalahan sosial yang berkembang di tengah masyarakat. Dengan ini, penelitian atau investigasi diarahkan untuk melakukan rekonstruksi terhadap konstruksi hukum yang ada.

Untuk menjawab permasalahan disertasi, penulis memakai Paradigma *konstruktifisme*. Paradigma *konstruktifisme* menyatakan bahwa individu menginterpretasikan dan beraksi menurut kategori konseptual dari pikiran.

---

<sup>97</sup> E. G. Guba dan Y. S. Lincoln, *Kontroversi Paradigmatik, Kontradiksi dan Arus Perpaduan Baru*, dalam Norman K. Denzin dan Y. S. Lincoln, 2011, *The Sage Handbook Of Qualitative Research*, Edisi Ketiga, dialih bahasakan oleh Dariyatno, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, hlm. 207.

Realitas tidak menggambarkan diri individu namun harus disaring melalui cara pandang orang terhadap realitas tersebut.

Paradigma *konstrutifisme* ini menekankan pada pengetahuan yang didapat dari pengalaman atau penulisan yang kemudian dikonstruksikan sejauh pengalaman atau penulisan yang dimilikinya. Proses konstruksi ini akan berjalan terus menerus karena ditemukannya suatu paham yang baru, yang kemudian dapat dijadikan landasan untuk merumuskan suatu sistem atau regulasi berupa peraturan perundang-undangan yang dapat diterapkan dalam kehidupan sehari-hari.<sup>98</sup>

Teori *konstruktifisme* dibangun berdasarkan teori yang ada sebelumnya, yaitu konstruksi pribadi atau konstruksi *personal construct*) oleh George Kelly. Ia menyatakan bahwa orang memahami pengalamannya dengan cara mengelompokkan berbagai peristiwa menurut kesamaannya dan membedakan berbagai hal melalui perbedaannya.<sup>99</sup>

Paradigma *konstruktifisme* ialah paradigma yang melihat kebenaran suatu realitas sosial sebagai hasil konstruksi sosial, dan kebenaran suatu realitas sosial bersifat relatif. Paradigma *konstruktifisme* ini berada dalam *perspektif interpretivisme* (penafsiran) yang terbagi dalam tiga jenis, yaitu interaksi *simbolik*, *fenomenologis* dan *hermeneutik*. Paradigma *konstruktifisme* dalam ilmu sosial merupakan kritik terhadap paradigma positivis.

---

<sup>98</sup> Jawade Hafidzh, 2014, *Reformasi Kebijakan Hukum Birokrasi Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah dalam Mencegah Terjadinya Tindak Pidana Korupsi di Indonesia*, Disertasi, Semarang, hlm.17.

<sup>99</sup> <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/38405/3/Chapter%20II.pdf>, diunduh pada tanggal 20 Agustus 2018 Jam 21.30 WIB.

Menurut paradigma *konstruktifisme* realitas sosial yang diamati oleh seseorang tidak dapat digeneralisasikan pada semua orang, seperti yang biasa dilakukan oleh kaum positivis. Konsep mengenai konstruksionis diperkenalkan oleh *sosiolog interpretative*, Peter L. Berger bersama Thomas Luckman. Dalam konsep kajian komunikasi, teori konstruksi sosial bisa disebut berada diantara teori fakta sosial dan defenisi sosial.<sup>100</sup>

## 2. Motode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini mengenai Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan merupakan penelitian yuridis sosiologis, yaitu menempatkan hukum di tengah masyarakat dan mengkaji penerapan kaedah-kaedah atau norma-norma hukum positif dii tengah-tengah masyarakat<sup>101</sup>. Penelitian yuridis empiris menekankan pada bekerjanya suatu norma hukum yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian disertasi ini.<sup>102</sup>

Memecahkan suatu isu hukum melalui penelitian hukum memerlukan pendekatan-pendekatan tertentu sebagai dasar pijakan untuk menyusun arguman yang tepat. Sesuai dengan paradigma penelitian konstruktivisme dan spesifikasi penelitian sebagaimana diuraikan sebelumnya, maka metode pendekatan yang digunakan adalah hermeneutik, pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conseptual*

---

<sup>100</sup> *Ibid.*

<sup>101</sup> <sup>101</sup> Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia, Jakarta, 2008, hlm. 295.

<sup>102</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2009, hlm. 87.

*approach*).<sup>103</sup> dan perbandingan hukum (*comparative approach*). Melalui pendekatan peraturan perundang-undangan (*statuta aproach*) berupaya menginterpretasi substansi di dalam undang-undang.<sup>104</sup>

### 3. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah deskriptif analitis yaitu selain menggambarkan atau memaparkan atas subjek dan objek penelitian sekaligus dilakukan analisis terhadap permasalahan yang telah dirumuskan.<sup>105</sup> Memberikan argumentasi-argumentasi terhadap hasil penelitian yang telah dilakukan, dan memberikan perskriptif (penilaian) benar atau salah atau apa yang seyogyanya menurut hukum (undang-undang) terhadap fakta atau peristiwa dari hasil penelitian.<sup>106</sup>

Penelitian bersifat deskriptif analisis dimaksudkan untuk memberi data yang seteliti mungkin tentang suatu keadaan atau gejala-gejala lainnya.<sup>107</sup> Peneliti bekerja secara analisa induktif, yakni perlindungan hukum dalam teks perundang-undangan dan implementasinya berupa pelaksanaan perlindungan hukum pengguna jasa angkutan dalam pengiriman barang, untuk mengetahui kelebihan dan kelemahannya dalam praktik,<sup>108</sup> sehingga berakhir pada penemuan konsep ideal perlindungan hukum terhadap Perlindungan Konsumen Dalam Teori Baru Pengangkutan.

<sup>103</sup> Buku Pedoman Panduan Penyusunan Disertasi, Panduan Dalil, Panduan Penulisan Artikel Ilmiah, 2014, PDIH Fakultas Hukum Unissula Semarang, hlm. 22-23.

<sup>104</sup> Salim H. S. dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, hlm. 17.

<sup>105</sup> Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2012, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, hlm.. 183.

<sup>106</sup> *Ibid.*, hlm. 183.

<sup>107</sup> Sorjono Keokantodan Sri Mamuji, *Op.Cit.*, hlm. 43.

<sup>108</sup> Zainuddin Ali, 2014, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, cetakan kelima, Jakarta, hlm 24-25.

#### 4. Sumber Data Penelitian

##### a. Data Primer

Data primer ini bersifat sebagai data utama, yaitu data yang diperoleh langsung dari penelitian lapangan. Data yang diperoleh melalui penelitian langsung terhadap objek yang diteliti, dimana sumber data ini diperoleh dari pihak-pihak terkait yang berkompeten di bidangnya. Sumbernya berupa data yang berasal dari sumber yang asli dan dikumpulkan secara khusus untuk menjawab pertanyaan peneliti, yaitu data dari pihak perusahaan, PT Tiki Jalur Nugraha Ekakurir (JNE) dan PT. Pos Indonesia, data dari pengguna jasa sebanyak 10 orang.

##### b. Data Sekunder

Penelitian ini juga menggunakan data sekunder sebagai data pendukung.

Data sekunder, terdiri sebagai berikut :

- 1) Bahan Hukum Primer
  - a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
  - b) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata)
  - c) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)
  - d) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1984 Tentang Pos
  - e) Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan
  - f) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.
  - g) Undang-Undang Nomor 36 Tahun 1999 Tentang Telekomunikasi
  - h) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

- i) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UULLAJ).
  - j) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos
  - k) Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2000 Tentang Telekomunikasi
  - l) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
  - m) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan
- 2) Bahan Hukum Sekunder
- Adalah pustaka-pustaka hasil penelitian yang menunjang atau ada relevansinya dengan penelitian ini. Data yang diperoleh oleh penulis melalui peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan kajian, buku-buku, hasil penelitian, dan data lainnya yang diperoleh secara langsung (*hard copy*) maupun yang diperoleh dari hasil pencarian melalui internet. Sumbernya berupa data yang diperoleh dari studi kepustakaan terhadap berbagai macam bahan bacaan yang berkaitan dengan objek kajian
- 3) Bahan Hukum Tertier
- a) Kamus Hukum
  - b) Kamus Bahasa Indonesia
  - c) Kamus Bahasa Inggris Indonesia<sup>109</sup>

---

<sup>109</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 1985, *Penelitian Hukum Normatif : Suatu Tinjauan Singkat*, Rajawali, Jakarta, hlm. 39

## 5. Metode Pengumpulan Data

Metode atau teknik pengumpulan data adalah pencarian dan pengumpulan data yang dapat digunakan untuk membahas masalah yang terdapat dalam judul penelitian ini. Adapun pengumpulan data yang akan penulis lakukan dengan:

### a. Metode Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder yang digunakan dalam penelitian dikumpulkan melalui studi kepustakaan. Tekniks studi kepustakaan ini digunakan untuk mencari landasan teoritis berupa pendapat-pendapat atau tulisan-tulisan para ahli atau pihak-pihak lain yang berwenang dan juga untuk memperoleh informasi baik dalam bentuk-bentuk ketentuan formal maupun data melalui naskah resmi yang ada.

Setelah pengumpulan data dilakukan yang meliputi data sekunder melalui catatan-catatan, koran, laporan, dan sumber-sumber lain, serta data primer yang diperoleh langsung, maka data tersebut diolah dengan melakukan pengklasifikasian, dimana data yang diperoleh kemudian dipilih dan dikelompokkan sesuai dengan fenomena yang diteliti. Kemudian dilakukan proses editing yaitu proses meneliti kembali data dan informasi yang diperoleh sehingga kesalahan dalam penelitian dapat dihindari, dengan demikian di dapat kesempurnaan dalam kevaliditasan data. Selanjutnya dilakukan analisis data secara kualitatif induktif yang akan digunakan sebagai bahan dalam penulisan disertasi.

Seluruh data yang diperoleh dari kegiatan penelitian selanjutnya dianalisis secara *intepretasi* untuk memecahkan suatu masalah hukum yang telah diteliti. Pendekatan analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah *statutory approach*, yaitu data yang diperoleh kemudian disusun secara

sistematis yang kemudian dianalisis dengan pendekatan norma hukum dalam menelaah setiap data yang diperoleh.

Data dalam penelitian ini dianalisis dengan menggunakan metode kuantitatif, dimana analisis sudah dilakukan bersama dengan proses pengumpulan data, selanjutnya terus sampai dengan waktu penulisan laporan dengan menjabarkan data yang diperoleh berdasarkan norma hukum atau kaidah hukum yang akan dikaitkan dengan permasalahan ini.

Untuk penelitian yuridis normatif terhadap asas-asas maka digunakan analisa interpretasi terhadap norma peraturan perundang-undangan. Sedangkan untuk penelitian *socio legal research* data dianalisis dengan menggunakan analisa kualitatif.

Dalam analisa data kualitatif, data yang diperoleh kemudian disusun secara sistematis yakni melalui reduksi data. Menurut Matthew B. Milles dan A. Michael Huberman, reduksi data merupakan proses peralihan, pemusatan perhatian dan penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan tertulis di lapangan, yang bukan merupakan bagian yang terpisah, tetapi merupakan bagian yang menyatu dan tak terpisahkan.<sup>110</sup> untuk dianalisa secara kualitatif untuk memperoleh kejelasan masalah yang akan dibahas.

Selanjutnya diambil kesimpulan dari pembahasan permasalahan tersebut untuk menguraikan secara lengkap, teratur dan teliti terhadap suatu objek penelitian.<sup>111</sup> Apabila kesimpulan dipandang kurang mantap, maka untuk

---

<sup>110</sup> Matthew B. Milles dan A. Michael Huberman, dalam Sri Endah, *Op. Cit.*, hlm. 51.

<sup>111</sup> Ronny Hanitijo, *Op. Cit.*, hlm. 116.

mengetahui keakuratan dan kehandalan data diadakan pengecekan ulang (*cross check*) data.

## **b. Metode Pengumpulan Data Primer**

### 1) Observasi

Observasi merupakan pengamatan langsung dilapangan. Observasi akan menjadi instrumen pembantu dalam rencana penelitian ini. Harapannya, dengan catatan lapangan ini mampu menjadi perantara antara apa yang sedang dilihat dan diamati antara peneliti dengan realitas dan fakta sosial. Berdasarkan hasil observasi kita akan memperoleh gambaran yang jelas tentang masalahnya dan mungkin petunjuk-petunjuk tentang cara pemecahannya.

Observasi lapangan ini dilakukan dengan cara peneliti meninjau dan mengamati secara langsung obyek dan subyek penelitian. Hal ini menjadi penting, karena data yang diperoleh akan dituangkan dalam laporan hasil penelitian, sekaligus pula sebagai bahan analisis terhadap permasalahan yang diteliti.

### 2) Wawancara

Wawancara adalah proses tanya jawab dalam penelitian yang berlangsung secara lisan dalam mana dua orang atau lebih bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi-informasi atau keterangan-keterangan.<sup>112</sup>

Metode wawancara yang dipakai adalah bebas terpimpin untuk melakukan penelaahan data secara langsung melalui sumber-sumber yang dapat

---

<sup>112</sup> Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, 2001, *Metodologi Penelitian*, Bumi Aksara, Jakarta, hlm. 81.

dipercaya. Dalam wawancara, pewawancara hanya membuat pokok-pokok pertanyaan yang akan diteliti. Pihak-pihak yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan di PT Tiki Jalur Nugraha Ekakurir (JNE) dan PT. Pos Indonesia, data dari pengguna jasa pengangkutan

## 6. Lokasi Penelitian

Penulis memilih lokasi penelitian di Medan disebabkan Medan merupakan pintu gerbang memasuki Kawasan Barat Indonesia dan menjadi jalur yang sering dilalui oleh arus barang baik keluar ataupun masuk kota Medan. Kota Medan juga berbatasan langsung dengan Negara Malaysia serta salah satu kota metropolitan di Indonesia.

### I. Orisinalitas Penelitian

Berdasarkan pengetahuan dari penelusuran penulis atas hasil-hasil penelitian yang sudah ada, penelitian berkaitan dengan **“Rekonstruksi Regulasi Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang Berbasis Keadilan”** belum pernah ada yang meneliti. Penelusuran dilakukan melalui media online maupun penelusuran melalui Perpustakaan beberapa Universitas.

Berdasarkan hasil penelusuran yang penulis lakukan, diperoleh beberapa hasil penelitian yang berkaitan dengan Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Darat Dalam Proses Pengiriman Barang. Adapun hasil penelitian tersebut antara lain:

Tabel 1 Orisinalitas Penelitian

No	Judul	Penyusun	Temuan-temuan	Kebaruan/ Perbedaan Penelitian Promoventus
1	Perlindungan hukum terhadap pengguna jasa pengiriman PT. Jalur Nugraha Ekakurir (JNE) Jember	Tamara Universitas Jember Tahun 2017	Berdasarkan hak-hak konsumen di dalam UUPK terlihat jelas bahwa konsumen berhak untuk mendapatkan ganti kerugian dari PT.JNE Jember apabila telah lalai dan melakukan wanprestasi yang dapat merugikan konsumen. Konsumen dilindungi hak-haknya oleh undang-undang. PT.JNE Jember harusnya dapat menjamin suatu pengiriman barang untuk dapat terkirim ke alamat yang dituju sesuai dengan perjanjian yakni diterima di tempat yang dituju dengan selamat dan tidak terlambat sesuai dengan waktu yang diperjanjikan saat konsumen memilih paket sesuai dengan tarif yang telah mereka bayar.	Hasil-hasil penelitian yang sudah ada, belum pernah ada yang meneliti seperti Disertasi Penulis mengacu pada “Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Proses Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan” . Konsumen pengguna jasa pengiriman barang sering kali tidak mendapatkan keadilan dan kepastian hukum apabila terjadi sengketa, penyelesaian secara perdata sering kali diselesaikan hanya dengan ganti kerugian yang dinilai belum mencerminkan sebuah nilai-nilai keadilan.
2	Perlindungan Konsumen Jasa Pos Menurut undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 dan Hukum Islam	Liantika Rizky Rindani Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Tahun 2016	Konsumen Jasa Pos di PT. Pos Indonesia (Persero) Merjosari Malang belum cukup terlindungi karena masih	Substansi keadilan harus diformulasikan. Konsumen pengguna jasa pengiriman barang sering kali tidak

	(Studi di PT. Pos Indonesia (Persero) Merjosari Malang)		terdapat hak konsumen yang diabaikan apabila ditinjau dari undang-undang nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan hukum Islam . Kedua, tanggung jawab yang diberikan oleh pihak pos adalah dengan memberikan ganti rugi kepada pengguna jasa pos yang dirugikan, yang ketentuannya sudah ditentukan oleh pihak pos. Namun dalam pemberian tanggung jawabnya belum maksimal.	mendapatkan keadilan dan kepastian hukum apabila terjadi sengketa, penyelesaian secara perdata sering kali diselesaikan hanya dengan ganti kerugian yang dinilai belum mencerminkan sebuah nilai-nilai keadilan. Disertasi Penulis mengacu pada “Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Proses Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan.” Hasil-hasil penelitian yang sudah ada, belum pernah ada yang meneliti dengan judul yang sama.
3	Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Pengiriman Barang Ditinjau Dari Hukum Perjanjian (Studi Komparasi Penyedia Jasa Pengiriman Barang di Kota Surakarta)	Maulina Nur Hidayah	Dalam hukum perjanjian itu sendiri, pada dasarnya antara konsumen dan penyedia jasa akan terikat dalam sebuah perikatan. Hukum perjanjian yang dibuat oleh para pihak yang akan dibuktikan dengan tanda terima transaksi atau resi pengiriman, merupakan bukti perjanjian yang sah	Hasil-hasil penelitian yang sudah ada, belum pernah ada yang meneliti seperti Disertasi Penulis mengacu pada “Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Proses Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan” . Konsumen pengguna jasa pengiriman barang

			<p>dan mengikat antara keduanya. Maka dari itu dengan adanya berbagai macam peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah, diharapkan akan mampu melindungi kepentingan konsumen dan juga penyedia jasa pengiriman barang itu sendiri.</p>	<p>sering kali tidak mendapatkan keadilan dan kepastian hukum apabila terjadi sengketa, penyelesaian secara perdata sering kali diselesaikan hanya dengan ganti kerugian yang dinilai belum mencerminkan sebuah nilai-nilai keadilan.</p>
4	<p>Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Ekspedisi Pengiriman Barang PT JNE Di Semarang</p>	<p>Hosea Irlano Mamuaya Universitas Diponegoro Tahun 2015</p>	<p>Berdasarkan penelitian yang diperoleh bahwa dalam hal ini mengenai pertanggung jawaban apabila terjadi sesuatu pada barang tersebut sebelum sampai tujuan atau keterlambatan pengiriman atau apabila terjadi hal-hal yang lain maka pihak perusahaan wajib mengganti kerugian yang diakibatkan perusahaannya. dan apabila terjadi kehilangan atau kerusakan yang parah maka perusahaan akan memberikan ganti rugi sesuai dengan harga barang tersebut atau dilakukan negoisasi mengenai kesepatan ganti rugi tersebut.</p>	<p>Disertasi Penulis mengacu pada “Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Proses Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan.” Hasil-hasil penelitian yang sudah ada, belum pernah ada yang meneliti dengan judul yang sama. tanggung jawab yang diberikan oleh pihak perusahaan adalah dengan memberikan ganti rugi kepada pengguna jasa yang dirugikan, yang ketentuannya sudah ditentukan oleh pihak perusahaan tersebut. Namun dalam pemberian tanggung jawabnya belum maksimal.</p>

5	Perlindungan Hukum Terhadap Pelaku Usaha Jasa Pengiriman Barang	Junita Simamora, UNNES, 2013	Perlindungan terhadap Pelaku Usaha atas tindakan Konsumen pengguna jasa pengiriman barang yang tidak beritikad baik yaitu terdapat dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen serta Resi dan SOP pengiriman barang. Payung hukum sudah mengatur tetapi masih memungkinkan terjadinya sengketa antara Pelaku Usaha dalam hal ini PT. Pos Indonesia (Persero) dengan Konsumen. Karena payung hukum hanya memberikan perlindungan secara represif, sedangkan bentuk perlindungan preventif akan mampu memberikan perlindungan tanpa harus adanya sengketa.	Hasil-hasil penelitian yang sudah ada, belum pernah ada yang meneliti seperti Disertasi Penulis mengacu pada “Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Proses Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan” . Sering kali konsumen tidak mendapatkan keadilan dan kepastian hukum apabila terjadi sengketa, penyelesaian secara perdata sering kali diselesaikan hanya dengan ganti kerugian yang dinilai belum mencerminkan sebuah nilai-nilai keadilan.
6	Asas Kekeluargaan dalam Usaha Pengangkutan Penumpang dengan Kendaraan Bermotor Umum	Teuku Ahmad Yani, Program Doktor Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, UNSYIAH, Banda Aceh,	Tanggung jawab perusahaan Jalur Nugraha Ekakurir (JNE) akibat kelalaian yang menyebabkan rusaknya atau hilangnya barang	Hasil-hasil penelitian yang sudah ada, belum pernah ada yang meneliti seperti Disertasi Penulis mengacu pada “Rekonstruksi

	pada Persekutuan Komanditer Menurut Konsep Negara Hukum Pancasila”	2016	yaitu tanggung jawab berupa pembayaran ganti rugi terhadap barang yang hilang maupun yang rusak sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh pihak perusahaan JNE. Proses Penyelesaian perselisihan dalam perjanjian pengiriman barang antara perusahaan Jalur Nugraha Ekakurir (JNE) dengan konsumen diselesaikan berdasarkan peraturan-peraturan yang telah ditetapkan dalam perusahaan sesuai dengan tuntutan hukum yang berlaku sebagaimana prosedur penyelesaian klaim yang telah ditetapkan dalam Syarat Standar Pengiriman (SSP) dengan cara melakukan pengecekan terhadap barang tersebut untuk memastikan apakah barang tersebut benar-benar hilang ataupun rusak.	Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Proses Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan”. Sering kali konsumen tidak mendapatkan keadilan dan kepastian hukum apabila terjadi sengketa, penyelesaian secara perdata sering kali diselesaikan hanya dengan ganti kerugian yang dinilai belum mencerminkan sebuah nilai-nilai keadilan.
7	Persepsi Masyarakat Pengguna Angkutan Umum tentang Transportasi Berkelanjutan di Kota Makasar	Muhktar Tahir, Program Doktor Ilmu Lingkungan, Pascasarjana Universitas Brawijaya, Malang, 2019.	Temuan penelitian meliputi (1) angkutan umum menjadi kebutuhan penting dari masyarakat dalam melaksanakan aktifitas sehari-hari, namun tidak semua angkutan umum	Hasil-hasil penelitian yang sudah ada, belum pernah ada yang meneliti seperti Disertasi Penulis mengacu pada “Rekonstruksi Perlindungan

		<p>dapat terjangkau disemua tempat sehingga membuat sebagian besar pengguna angkutan umum kesulitan dalam mengakses angkutan umum, (2) kesulitan dalam mengakses angkutan umum membuat pengguna angkutan umum harus mengeluarkan biaya tambahan yang lebih besar dari tarif angkutan umum untuk sampai ke tempat tujuan, biaya tersebut berupa biaya dari rumah ke halte dan dari halte ke tempat kerja. (3) Berdasarkan variable-variabel penelitian yang dianalisis menunjukkan, bahwa angkutan umum di Makassar belum menunjukkan adanya keberlanjutan transportasi yang diharapkan, karena itu diperlukan usaha keras dan kebijakan dari pemerintah daerah dalam memperbaiki system dan regulasi, sehingga dimasa akan datang harapan dari pengguna angkutan umum dapat terpenuhi.</p>	<p>Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Proses Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan” . Sering kali konsumen tidak mendapatkan keadilan dan kepastian hukum apabila terjadi sengketa, penyelesaian secara perdata sering kali diselesaikan hanya dengan ganti kerugian yang dinilai belum mencerminkan sebuah nilai-nilai keadilan.</p>
--	--	--	---

Berdasarkan pengetahuan dari penelusuran penulis atas hasil-hasil penelitian yang sudah ada, penelitian berkaitan dengan Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Proses Pengiriman Barang ini belum pernah dilakukan.

Penelitian ini berusaha lebih fokus untuk menemukan *applied teori* baru yang belum ada dengan tujuan untuk merekonstruksi hukum formal dalam rangka Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Proses Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan. Maka dengan demikian penelitian ini adalah merupakan penelitian yang baru dan asli sesuai dengan asas-asas keilmuan, yaitu jujur, rasional, objektif dan terbuka untuk dilakukan kritikan-kritikan yang bersifat membangun dengan tema dan permasalahan dalam penelitian

#### **J. Sistematika Penulisan Disertasi**

Disertasi ini terdiri dari 6 (enam) bab, yakni sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan, berisi Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Kerangka Teori, Kerangka Konseptual, Kerangka Pemikiran, Metode Penelitian, Sistematika Penulisan Disertasi, Originalitas Penelitian dan Rencana Jadwal Penelitian.

Bab II Kajian Pustaka berupa kajian teori yang berisi tentang tinjauan hukum pengangkutan dan tinjauan tentang perlindungan konsumen jasa angkutan

Bab III Rumusan Masalah Pertama tentang Regulasi Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang yang Belum Berkeadilan.

Bab IV Rumusan Masalah Kedua, yaitu Kelemahan-Kelemahan Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang Di Indonesia Saat Ini..

Bab V Rumusan Masalah Ketiga, berisi tentang Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan.

Bab VI, Penutup, berisi simpulan dan saran



## BAB II KAJIAN PUSTAKA

### A. Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha Pengiriman Barang

Menurut Ridwan Khairandy bahwa Pengangkutan adalah proses pemindahan barang dan/atau orang dari tempat asal ke tempat tujuan<sup>113</sup>. Fungsi pengangkutan itu adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.<sup>114</sup> Pada dasarnya fungsi pengangkutan yaitu untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Jadi dengan pengangkutan dapat diadakan perpindahan barang-barang dari suatu tempat yang dirasa barang itu kurang berguna ketempat di mana barang-barang tadi dirasakan akan lebih bermanfaat<sup>115</sup>.

Menurut Fatahillah bahwa dalam pelaksanaan pengangkutan berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Proses pemindahan barang tersebut dilakukan melalui darat, laut, udara dan perairan darat atau sungai dengan menggunakan berbagai jenis alat transportasi sesuai dengan kebutuhannya<sup>116</sup>.

Untuk menjamin kepastian dan ketertiban hukum, setiap pelaksanaan

---

<sup>113</sup> Ridwan Khairandy, *Pokok-pokok Hukum Dagang*, Yogyakarta: FH UII Press, 2014, Hlm.371.

<sup>114</sup> HMN.Purwosujitjpto, 1981, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Jakarta: Djambatan, 1981, hlm.1

<sup>115</sup> Paramitha Rahma Ristyanti, 2016, *Tanggung Jawab Para Pihak Terhadap Kerugian Dalam Pengangkutan Sepeda Motor (Studi PT.Astra Honda Motor)*, Universitas Diponegoro : Diponegoro Law Journal, Vol.5, No.5, Hlm.2.

<sup>116</sup>Fatahillah, *Pengaturan Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Transportasi di Darat atas Kehilangan dan Kerusakan Barang Kiriman*, Jurnal Reusam, Vol. IV, No. 1, Edisi Mei 2015, hlm. 92

pengangkutan melalui khususnya dalam hal pengangkutan barang haruslah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hal tersebut harus ditangani secara nasional agar terwujudnya suatu sistem pola distribusi nasional yang dinamis sehingga dapat meningkatkan daya guna dan nilai<sup>117</sup>.

Pelaksanaan di sektor pengangkutan antara lain diarahkan untuk meningkatkan kegiatan perdagangan antar wilayah pulau (*inter insuler*) serta perdagangan antar negara (*import-export*). Adanya arus perpindahan barang dan jasa melalui kegiatan perdagangan tersebut, maka keberadaan perusahaan jasa pengangkutan, perusahaan jasa pengangkutan dan serta perusahaan jasa yang memiliki keterkaitan dengan kegiatan pengangkutan melalui darat seperti ekspediter atau memiliki peranan yang sangat besar.<sup>118</sup>

Melalui sistem pengangkutan yang dibangun, maka harapannya adalah untuk memberikan peningkatan sektor ekonomi masyarakat di daerah. Pengangkutan yang dilaksanakan dengan menerapkan sistem dan regulasi yang baik maka akan menghasilkan output atau luaran yang baik serta manfaat yang jelas bagi masyarakat Indonesia.

### **B. Hukum Pengangkutan dan Ruang Lingkupnya**

Hukum pengangkutan adalah hukum yang mengatur bisnis pengangkutan baik pengangkutan di laut, udara, darat dan perairan pedalaman dan termasuk bagian dari hukum dagang yang tidak terlepas dari bidang hukum perdata<sup>119</sup>.Pengaturan pengangkutan pada umumnya tidak ditemukan dalam peraturan perundang-undangan, tetapi pengaturannya dibuat secara khusus menurut

---

<sup>117</sup> *Ibid.*

<sup>118</sup> *Ibid.* hlm. 92

<sup>119</sup> Zainal Asikin, *HukumDagang*, Depok: PT. Raja grafindo Persada, 2013, Hlm 154.

jenis-jenis pengangkutan. Ketentuan-ketentuan umum mengenai pengangkutan dalam hukum dagang dalam KUHD (Kitab undang-undang Hukum Dagang ) dapat ditemukan di dalam beberapa pasal, yaitu sebagai berikut :

1. Buku I Bab V Bagian 2 Pasal 86 sampai dengan Pasal 90 mengenai kedudukan para ekspediter sebagai pengusaha perantara;
2. Buku I Bab V Bagian 2 dan 3, mulai dari Pasal 90 sampai dengan Pasal 98 tentang pengangkutan darat dan pengangkutan perairan darat;
3. Buku II Bab V Pasal 453 sampai dengan Pasal 465 tentang Percarteran Kapal, Buku II Bab V A Pasal 466 sampai dengan Pasal 520 tentang Pengangkutan Barang, dan Buku II Bab VB Pasal 521 sampai dengan Pasal 544a tentang Pengangkutan orang.
4. Buku II Bab XIII Pasal 748 sampai dengan Pasal 754 mengenai kapal-kapal dan alat-alat pelayaran yang berlayar di sungai dan perairan pedalam.

Sedangkan ketentuan-ketentuan tentang pengangkutan di luar KUHD terdapat dalam sumber-sumber khusus, yaitu antara lain ;

1. Undang-undang Nomor 13 Tahun 2007 tentang perkeretaapian;
2. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran;
3. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan;
4. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan; dan
5. Perjanjian-perjanjian para pihak.

Di dalam hukum pengangkutan terdapat beberapa Pihak-pihak yang Terkait dalam Pengangkutan Barang yakni:

a. Pengirim barang<sup>120</sup>

Pengirim disebut *consigner*, khusus pada pengangkutan perairan disebut *shipper*. Pengirim barang adalah pihak yang mengikatkan dirinya dalam perjanjian tersebut dan meminta barang dikirim ketempat tujuan serta dengan memberikan upah kepada ekspediter ataupun pengangkut.

2. Ekspediter

Ekspediter termasuk subyek pengangkutan karena memiliki tugas sebagai pencari pengangkut barang dalam proses pengiriman barang.<sup>6</sup> Berdasarkan Pasal 86 KUHD “Ekspediter adalah seseorang yang pekerjaannya menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat atau di perairan. Ia diwajibkan membuat catatan-catatan dalam register harian secara berturut-turut tentang sifat dan jumlah barang-barang atau barang-barang dagangan yang harus diangkut dan bila diminta, juga tentang nilainya”.<sup>7</sup> Selain itu dalam Pasal 87 KUHD yang berbunyi “Ia harus menjamin pengiriman dengan rapi dan secepatnya atas barang-barang dagangan dan barang-barang yang telah diterimanya untuk itu, dengan mengindahkan segala sarana yang dapat diambilnya untuk menjamin pengiriman yang baik”<sup>121</sup>. Pasal tersebut dapat menjelaskan ekspediter hanya memberikan jasa dalam pengiriman saja atau memberikan keperantara antara pihak yang hendak mengirimkan barang dan pihak yang mengangkut barang tersebut

---

<sup>120</sup> Abdulkadir, Muhammad, *Op.cit*, hlm.71.

<sup>121</sup> Lihat Pasal 87 *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, Buku kesatu, Bab V, Bagian Kedua, Ekspediter

### 3. Pengangkut

Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, pengangkut adalah badan usaha penyelenggara sarana perkeretaapian. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pengangkutan adalah penyelenggara angkutan perairan. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, pengangkutan adalah penyelenggara angkutan udara. Sementara dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menjelaskan bahwa pengangkutan adalah penyelenggara angkutan dengan kendaraan di Ruang lalu lintas jalan.

Bedasarkan perundang-undangan tersebut mengartikan bahwa setiap pengangkut disesuaikan dengan jenis transportasi yang digunakan untuk mengirim barang. Menurut Abdulkadir Muhammad, “Pada umumnya pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dan/atau barang<sup>122</sup>. Dilihat dari sisi kepemilikan badan badan usaha, pengangkut dapat dikelompokkan menjadi Badan usaha milik negara (BUM Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), Perseroan Terbatas dan Koperasi.

### 4. Penerima Barang

Penerima barang dapat berupa perorangan atau badan hukum. Alamat penerima barang merupakan tempat tujuan barang itu dikirim. Penerima barang dan alamatnya dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Selain itu dari dokumen pengangkut dapat diketahui bahwa penerima adalah sebagai pihak ketiga yang berkepentingan dan memperoleh kuasa (hak) untuk menerima barang yang dikirimkan kepadanya.<sup>123</sup>

---

<sup>122</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.cit.* hlm. 54

<sup>123</sup> *Ibid*, hlm.57

### 5. Pengusaha Muat Bongkar (*Stevedoring*)

Pasal 1 angka 16 Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999, tentang Angkutan Perairan yang berbunyi “Pengusaha muat bongkar adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dan/atau hewan dari dan ke kapal”<sup>124</sup>.

Perusahaan tersebut bertugas sebagai pengatur penyimpanan barang di dalam kapal. Barang-barang tersebut akan disimpan ke dalam ruang kapal dan disesuaikan dengan sifat barang. Hal ini diperlukan agar barang tidak bergeser, mudah dibongkar, efisien dan tidak rusak.

### 6. Pengusaha Pergudangan (*Warehousing*)

Pengusaha pergudangan adalah perusahaan yang bergerak di bidang jenis jasa penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan selama barang yang tersebut menunggu pemuatan ke dalam kapal atau menunggu pemuatan ke dalam kapal atau menunggu pengeluarannya dari gudang pelabuhan yang berada di bawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai.

### C. Perkembangan Perlindungan Konsumen di Indonesia

Dilihat dari sejarahnya, bahwa pergerakan perlindungan konsumen di Indonesia diawali dengan berdirinya suatu lembaga swadaya masyarakat (non government organization) yang bernama Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI). Setelah YLKI, Kemudian muncul beberapa organisasi serupa, antara lain Lembaga Pembinaan dan Perlindungan Konsumen (LP2K) di Semarang yang berdiri sejak

---

<sup>124</sup> Lihat Pasal 1 angka 16 Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999, tentang Angkutan Perairan

Februari 1998 dan pada tahun 1990 bergabung sebagai *Consumers International* (CI).

Perkembangan baru di bidang perlindungan konsumen terjadi setelah pergantian tampuk kekuasaan di Indonesia, yaitu disahkannya Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) disahkan dan diundangkan pada 20 April 1999. UU Perlindungan Konsumen ini memerlukan waktu setahun untuk efektif. UU Perlindungan Konsumen berasal dari inisiatif dari DPR. Disahkannya UU Perlindungan Konsumen merupakan bentuk perjuangan dari YLKI dan dorongan dari Dunia Internasional. Setelah pemerintah Indonesia mengesahkan UU No. 7 tahun 1994 tentang *Agreement Establishing the World Trade Organization* (persetujuan pembentukan organisasi perdagangan dunia), maka ada kewajiban bagi Indonesia untuk mengikuti standar-standar hukum yang berlaku dan diterima luas oleh negara-negara anggota WTO, salah satunya adalah eksistensi UU Perlindungan Konsumen.<sup>125</sup>

Konsumen Indonesia merupakan bagian dari konsumen global, sehingga gerakan konsumen di dunia Internasional akan menembus batas-batas negara, dan mempengaruhi kesadaran konsumen lokal untuk berbuat hal yang sama. Persaingan antar produsen saat ini demikian ketat dan yang dihadapi bukan lagi competitor dalam negeri. Hal ini berarti, konsumen mempunyai banyak pilihan terhadap produk barang/jasa yang dikonsumsinya. Tentunya mereka memilih yang terbaik diantara semua produk barang/jasa yang tersedia. Itu berarti masalah mutu barang dari jumlah ketersediaannya di pasaran tidak lagi menjadi keprihatinan utama karena produsen dengan sendirinya berlomba-lomba untuk memenuhinya, jika

---

<sup>84</sup> *Ibid.* Hlm. 18

tidak produsen demikian akan kalah dalam persaingan. Gejala seperti ini memberikan pengaruh kepada gerakan konsumen didunia dan di Indonesia, yakni mulai beralihnya isu konsumen dari sekedar mempersoalkan mutu menuju kearah yang lebih berskala makro dan universal. Perhatian konsumen dalam negeri sama dengan perhatian konsumen di berbagai negara, konsumen di Indonesia kemudian menjadi konsumen global<sup>126</sup>.

Menurut Emil Salim bahwa gerakan konsumen global ditandai oleh globalisasi diberbagai bidang yakni:

1) Globalisasi produksi.

Dalam hal ini berarti tidak ada produk yang dibuat di satu negara. Misalnya Toyota misalnya sebagian komponennya di buat diberbagai negara diluar Jepang.

2) Globalisasi finansial

Uang tidak lagi mengenal bendera. Modal seperti air yang mencari tempat yang sesuai.

3) Globalisasi Perdagangan

Hal ini tampak dari dihilangkannya dinding-dinding tarif sehingga dunia menjadi satu pasar.

4) Globalisasi teknologi

Globalisasi keempat ini antara lain membawa konsekuensi makin tergesarnya alat-alat produksi tradisional mengarah kepada modernisasi dan mekanisme. Teknologi baru dibidang pemasaran yang diterapkan di Amerika Serikat misalnya

---

<sup>126</sup> *Ibid.* Hlm. 19

cepat diadopsi ke negara-negara lain dan segera merubah pola kerja dibidang tersebut.<sup>127</sup>

Dalam sistem hukum positif Indonesia, menurut norma hukum positif Indonesia, landasan yuridis tertinggi yang terdapat dalam Undang-Undang Dasar 1945 yakni Pasal 27 ayat (1). Dalam Pasal 27 ayat (1) UUD 1945 dinyatakan bahwa Warga Negara Indonesia bersamaan kedudukannya dalam hukum dan pemerintahan, dan wajib menjunjung tinggi hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya. Pada pasal tersebut pada dasarnya memberikan landasan konstitusional bagi perlindungan konsumen di Indonesia karena dalam ketentuan tersebut secara jelas dinyatakan bahwa kedudukan hukum semua warga negara adalah sama (sederajat) atau dikenal dengan istilah *equality before the law*. Sebagai warga negara, kedudukan hukum konsumen tidak boleh lebih rendah daripada produsen atau pemasar produk si produsen. Konsumen memiliki hak-hak yang sama dan seimbang satu sama lainnya.<sup>128</sup>

Berdasarkan ketentuan Pasal 27 ayat (1) UUD 1945 berkaitan dengan konsep bahwa setiap orang adalah konsumen. Dalam prespektif ekonomi, bahwa kegiatan produksi barang dan/atau jasa tidak akan berkembang dan berarti apa-apa jika tidak dilanjutkan dengan konsumsi. Tidak ada orang yang tidak mengkonsumsi barang dan jasa pihak lain. Artinya, setiap hasil akhir dari tindakan produksi adalah konsumsi yang dilakukan oleh konsumen.

---

<sup>127</sup> Erman Rajagukguk, *Peranan Hukum Dalam Pembangunan Pada Era Globalisasi : Implikasinya Bagi Pendidikan Hukum di Indonesia*, Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar UI, 4 Januari 1997, dalam Buku *Nyanyi Sunyi Kemerdekaan Erman Rajagukguk (Tetes-Tetes Pemikiran 1971-2006)*, Fakultas Hukum UI, Jakarta, 2006, hlm. 162-163

<sup>128</sup> Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen*, *Op.cit.* hlm. 93

Aturan lebih lanjut dari Pasal 27 ayat (1) UUD 1945 menjadi pertimbangan yuridis lahirnya Undang-Undang Nomor 9 tahun 1999 tentang Perlindungan Kosumen. Undang-Undang Nomor 9 tahun 1999 adalah *lex specialis* dalam pengaturan perihal konsumen di Indonesia. Akan tetapi sebelum lahirnya UU Perlindungan Konsumen tersebut. Persoalan perlindungan konsumen telah diatur secara eksplisit dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) walaupun tidak secara tegas ada perkataan Konsumen, tetapi per istilahannya yang dapat dikategorikan sepadan dengan konsumen adalah pembeli, penyewa, dan si berutang (debitur). Pengaturan hukum tersebut dapat ditemui dalam :

1. **Pasal 1235 (jo Pasal 1033, 1157, 1236, 1365, 1444, 1445,1473,1474,1482,1550,1560,1706,1744)**

Dalam tiap-tiap perikatan untuk memberikan sesuatu adalah termaktub kewajiban si berutang untuk menyerahkan kebendaan yang bersangkutan dan untuk merawatnya sebagai seorang bapak rumah yang baik sampai pada saat penyerahan. Kewajiban yang terkahir ini adalah kurang atau lebih luas terhadap persetujuan-persetujuan tertentu, yang akibat-akibatnya mengenai hal ini akan ditunjuk dalam bab-bab yang bersangkutan.

2. **Pasal 1236 (Jo Pasal-Pasal 1235, 1243, 1264, 1275,1391,1441,1480)**

Si berutang wajib memberikan ganti biaya, rugi, dan bunga kepada si berpiutang, jika ia membawa dirinya dalam keadaan tak mampu untuk menyerahkan kebendaannya, atau tidak merawatnya sepatutnya guna melewatkannya.

### 3. Pasal 1504 (jo Pasal-Pasal 1322, 1473, 1474, 1491, 1504, s/d 1511)

Si penjual diwajibkan menanggung terhadap cacat tersembunyi pada barang-barang yang dijual, yang membuat barang itu tak sanggup untuk pemakaian yang dimaksudkan sehingga seandainya si pembeli mengetahui cacat itu, ia sama sekali tidak akan membeli barangnya atau tidak akan membelinya selain dengan harga yang berkurang.<sup>129</sup>

Ketentuan dalam KUHPerdara diatas masih terlalu umum untuk mengantisipasi bidang hukum perdata yang sangat dinamis, khususnya dalam bidang konsumen. Dalam hukum perlindungan konsumen, aspek perjanjian ini merupakan faktor yang sangat penting, walaupun bukan faktor mutlak yang harus ada. Adanya hubungan berupa perjanjian tentu saja sangat membantu memperkuat pihak yang merugikan hak-haknya, perjanjian ini perlu dikemukakan karena merupakan salah satu sumber lahirnya perikatan.

Secara khusus pengaturan konsumen di Indonesia yang telah diatur dalam UU Nomor 9 tahun 1999 menjadi *umbrella act* (payung hukum) bagi pelaksanaan perlindungan konsumen di Indonesia. Di dalam Pasal 1 angka 2 UU Perlindungan Konsumen ditegaskan bahwa konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.

Di dalam perpustakaan ekonomi, maka dikenal istilah “konsumen akhir” dan “konsumen antara”. Konsumen akhir adalah penggunaan atau pemanfaatan akhir dari suatu produk, sedangkan konsumen antara adalah konsumen yang menggunakan suatu produk sebagai bagian dari proses produksi suatu produk

---

<sup>129</sup> Shidarta, *ibid.* Hlm. 101-102

lainnya. Oleh karena itu, pengertian yang terdapat dalam UU Perlindungan konsumen adalah konsumen akhir.<sup>130</sup>

Di dalam UU Perlindungan Konsumen, dikatakan juga bahwa Pelaku usaha merupakan orang atau lembaga yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan diwilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi. Dengan demikian, pelaku usaha termasuk dalam pengertian ini adalah perusahaan korporasi, BUMN, Koperasi, Importir, Pedagang, Distributor dan lainnya.

Menurut UU Perlindungan Konsumen bahwa bahwa penyelenggaraan perlindungan konsumen adalah sebagai usaha bersama berdasarkan lima asas yang relevan dalam pembangunan nasional yakni asas manfaat, asas keadilan, asas keseimbangan, asas keamanan, dan asas keselamatan konsumen dan asas kepastian hukum

#### 1. Asas Manfaat

Asas manfaat adalah segala upaya dalam menyelenggarakan perlindungan konsumen harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan.

#### 2. Asas Keadilan

Asas Keadilan adalah memberikan kesempatan kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil

#### 3. Asas Keseimbangan

---

<sup>130</sup> Eka Kartika dan Advendi Simangunsong, *Hukum Dalam Ekonomi*, PT. Grasindo, Jakarta, 2007, hlm. 159

Asas Keseimbangan adalah memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah dalam arti materiil maupun spiritual.

#### 4. Asas Keamanan, dan Keselamatan Konsumen

Asas Keamanan dan Keselamatan Konsumen adalah untuk memberikan jaminan atas keamanan dan keselamatan kepada konsumen dalam penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang/jasa yang dikonsumsi atau digunakan.

#### 5. Asas Kepastian Hukum

Asas Kepastian Hukum yakni baik pelaku maupun konsumen menaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen serta negara menjamin kepastian hukum.

Sementara itu, tujuan dari perlindungan konsumen meliputi:

- a. Meningkatkan kesadaran, kemampuan, dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri;
- b. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkan dari akses negatif pemakaian barang dan/atau jasa.
- c. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan, dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen
- d. Menetapkan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum, dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi
- e. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen, sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggungjawab dalam berusaha

- f. Meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.

Berdasarkan ketentuan Pasal 4 dan Pasal 5 UU Perlindungan Konsumen, maka terdapat hak dan kewajiban konsumen diantaranya:

1. Hak Konsumen terdiri atas:

- g. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
- h. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- i. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa yang digunakan.
- j. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan
- k. Hak untuk mendapatkan advokasi perlindungan konsumen dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut
- l. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen
- m. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif berdasarkan suku, agama, budaya, daerah, pendidikan, kaya, miskin, dan status sosial lainnya.
- n. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.

- o. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya

2. Kewajiban Konsumen diantaranya:

- a) Membaca, mengikuti petunjuk informasi, dan prosedur pemakaian, atau pemanfaatan barang dan/atau jasa demi keamanan dan keselamatan
- b) Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa
- c) Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati
- d) Mengikuti upaya penyelesaian hubungan sengketa perlindungan konsumen secara patut

Sedangkan didalam Pasal 6 dan Pasal 7 UU Perlindungan Konsumen diatur mengenai hak dan kewajiban pelaku usaha diantaranya:

a. Hak Pelaku Usaha diantaranya:

- 1. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- 2. Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik;
- 3. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya didalam penyelesaian hukum sengketa konsumen
- 4. Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;

5. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya

b. Kewajiban Pelaku Usaha diantaranya:

- 1) Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya
- 2) Melakukan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan.
- 3) Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif, pelaku usaha dilarang membedakan konsumen dalam memberikan pelayanan, pelaku usaha dilarang membeda-bedakan mutu pelayanan kepada konsumen
- 4) Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku
- 5) Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan.
- 6) Memberi Kompensasi, ganti rugi, dan/atau pergantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan.
- 7) Memberi kompensasi ganti rugi dan/atau pergantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Di dalam Pasal 18 UU Perlindungan Konsumen, Pelaku usaha dalam menawarkan barang dan/atau jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencatumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian, antara lain:

1. Menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha;
2. Menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali barang yang dibeli konsumen;
3. Menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali uang yang dibayarkan atas barang dan/atau jasa yang dibeli konsumen;
4. Menyatakan pemberian kuasa dari konsumen kepada pelaku usaha baik secara langsung maupun tidak langsung untuk melakukan tindakan sepihak yang berkaitan dengan barang secara angsuran;
5. Mengatur perihal pembuktian atas hilangnya kegunaan barang atau pemanfaatan jasa yang dibeli oleh konsumen.
6. Memberi hak kepada pelaku usaha untuk mengurangi manfaat jasa atau mengurangi harta kekayaan konsumen yang menjadi objek jual beli jasa
7. Menyatakan tunduknya konsumen kepada peraturan yang berupa aturan baru, tambahan, lanjutan dan/atau pengubahan lanjutan yang dibuat sepihak oleh pelaku usaha dalam masa konsumen memanfaatkan jasa yang dibelinya
8. Menyatakan bahwa konsumen memberi kuasa kepada pelaku usaha untuk pembebanan hak tanggungan, hak gadai, atau hak jaminan terhadap barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran.

Di dalam UU Perlindungan konsumen dengan tegas diatur bahwa pelaku usaha dilarang mencantumkan klausul baku yang letak atau bentuknya sulit terlihat atau tidak dapat dibaca secara jelas atau pengungkapannya sulit dimengerti sebagai konsekuensinya setiap klausul baku yang telah ditetapkan oleh pelaku usaha dalam dokumen atau perjanjian yang memenuhi ketentuan sebagaimana diatas telah dinyatakan batal demi hukum. Oleh karena itu, pelaku usaha diwajibkan untuk menyesuaikan klausula baku yang dibuatnya bertentangan dengan undang-undang.<sup>131</sup>

Di dalam UU Perlindungan Konsumen telah jelas pula diatur bahwa setiap pelaku usaha harus bertanggungjawab atas produk yang dihasilkan atau diperdagangkan. Tanggung gugat produk timbul dikarenakan kerugian yang dialami konsumen sebagai akibat dari “produk yang cacat”, bisa dikarenakan kekurangan cermatan dalam memproduksi, tidak sesuai dengan yang diperjanjikan/jaminan atau kesalahan yang dilakukan oleh pelaku usaha. Dengan kata lain, pelaku usaha ingkar janji atau melakukan perbuatan melawan hukum.

Pengaturan mengenai tanggung jawab pelaku usaha yakni dalam Pasal 19 sampai dengan Pasal 28 UU Perlindungan Konsumen. Ketentuan pasal 19 mengatur mengenai tanggungjawab kesalahan pelaku usaha terhadap produk yang dihasilkan atau diperdagangkan dengan memberi ganti kerugian atau kerusakan, pencermatan, kerusakan, kerugian konsumen.

Bentuk kerugian konsumen dengan ganti rugi berupa pengembalian uang, penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan

---

<sup>131</sup> *Ibid.* Hlm. 168

perundang-undangan yang berlaku. Sementara ketentuan Pasal 20 dan Pasal 21 UU Perlindungan Konsumen mengatur bahwa beban dan tanggungjawab pelaku usaha tanpa menutup kemungkinan bagi jaksa untuk melakukan pembuktian, sedangkan Pasal 22 menentukan tentang bahwa pembuktian terhadap ada atau tidaknya unsur kesalahan dalam kasus pidana, sebagaimana telah diatur dalam Pasal 19.

Dengan demikian, ketentuan mengenai peradilan pidana terhadap kasus konsumen menganut sistem pembuktian terbalik<sup>132</sup>. Artinya, jika pelaku usaha menolak dan/atau tidak memberi tanggapan dan/atau tidak memenuhi ganti rugi atas tuntutan konsumen, maka menurut ketentuan Pasal 23 UU Perlindungan Konsumen maka dapat digugat melalui badan penyelesaian sengketa konsumen atau mengajukan ke badan peradilan ditempat kedudukan.

Ketentuan Pasal 23 UU Perlindungan Konsumen tersebut, sejalan dengan Pasal 283 R.Bg/163 HIR yang menyatakan bahwa: *“Barang siapa mengatakan mempunyai suatu hak atau mengemukakan suatu perbuatan untuk meneguhkan haknya itu, atau untuk membantah hak orang lain, haruslah membuktikan adanya perbuatan itu”*.

Tidak semua dalil yang menjadi dasar gugatan harus dibuktikan kebenarannya, sebab dalil-dalil yang tidak disangkal, apalagi diakui sepenuhnya oleh pihak lawan tidak perlu dibuktikan lagi. Menurut Elfrida Gultom dalam hal pembuktian tidak selalu pihak penggugat saja yang harus membuktikan dalilnya. Hakim yang memeriksa perkara tersebut yang akan menentukan siapa

---

<sup>132</sup> Pembuktian diperlukan dalam suatu perkara yang mengadili suatu sengketa dimuka pengadilan (*juridicto contentiosa*), maupun dalam perkara-perkara permohonan yang menghasilkan suatu penetapan (*juridicto voluntair*). Dalam suatu proses perdata, salah satu tugas hakim adalah untuk menyelidiki apakah suatu hubungan hukum yang menjadi dasar gugatan benar-benar ada atau tidak.

diantara pihak-pihak yang berperkara yang diwajibkan memberikan bukti, apakah pihak penggugat atau pihak tergugat. Dengan perkataan lain hakim sendiri yang menentukan pihak yangmana akan memikul beban pembuktian. Hakim berwenang membebaskan kepada para pihak untuk mengajukan suatu pembuktian dengan cara yang seadil-adilnya.<sup>133</sup>

Ketentuan Pasal 27 UU Perlindungan Konsumen mengatur bahwa ha-hal yang membebaskan pelaku usaha dari tanggungjawab atas kerugian yang diderita konsumen apabila:

1. Barang tersebut terbukti seharusnya tidak diedarkan atau tidak dimaksud untuk diedarkan;
2. Cacat barang timbul pada kemudian hari;
3. Cacat timbul akibat ditaatinya ketentuan mengenai kualifikasi barang
4. Kelalaian yang diakibatkan oleh konsumen
5. Lewatnya jangka waktu penuntutan 4 tahun sejak barang dibeli atau lewat jangka waktu yang diperjanjikan.

Di dalam UU Perlindungan Konsumen juga mengatur mengenai sanksi yang diberikan kepada pelaku usaha sebagaimana diatur dalam Pasal 60 sampai dengan Pasal 63. Ketentuan sanksi yang terdapat dalam UU Perlindungan Konsumen yaitu: Sanksi administratif, Sanksi Pidana Pokok dan Sanksi Pidana tambahan berupa perampasan barang tertentu, pengumuman putusan hakim, pembayaran ganti rugi,

---

<sup>133</sup> Dalam melakukan pembuktian seperti yang telah disebutkan diatas, para pihak yang berperkara dan hakim yang memimpin pemeriksaan perkara dipersidangan harus mengindahkan ketentuan-ketentuan dalam hukum pembuktian yang mengatur tentang bukti tersebut, dan sebagainya. Hukum pembuktian ini termuat dalam HIR (*Herziene Indonesische Reglement*) yang berlaku di wilayah Jawa dan Madura, Pasal 62 sampai dengan Pasal 177 R.Bg (*Rechtsreglement Voor de Buittengeswesten*) berlaku di luar wilayah Jawa dan Madura, Pasal 282 sampai dengan Pasal 314, Stb 314, Stb 1867 No 29 Tentang Kekuatan Pembuktian akta di bawah tangan, dan BW (*Burgerlijk Wetboek*) atau KUHPerdara Buku IV Pasal 1865 sampai dengan Pasal 1945. Elfrida R Gultom, *Hukum Acara Perdata Edisi 2*, Mitra Wacana Media, Jakarta, 2017, hlm. 58

perintah penghentian kegiatan tertentu yang menyebabkan timbulnya kerugian konsumen, kewajiban penarikan barang dari peredaran atau pencabutan izin usaha.



**BAB III**  
**REGULASI PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGGUNA JASA**  
**ANGKUTAN DALAM PENGIRIMAN BARANG YANG BELUM**  
**BERKEADILAN**

**A. Sejarah Filosofis Perkembangan Jasa Pengangkutan Dalam Pengiriman  
Barang di Indonesia**

Perkembangan teknologi telah memberikan dampak positif bagi perkembangan masyarakat, khususnya dalam moda transportasi darat. Teknologi telah memudahkan masyarakat untuk menggunakan transportasi darat untuk melakukan perjalanan baik hanya sebatas urusan keluarga, maupun urusan bisnis. Di Indonesia yang merupakan kepulauan, angkutan darat tetap menjadi salah satu transportasi yang menjadi sentra pendukung pembangunan di daerah. Melalui transportasi darat, maka daerah-daerah di Indonesia dapat terhubung dalam melakukan aktivitas masyarakat.

Transportasi darat saat ini memegang peranan yang sangat penting. Jenis angkutan darat meliputi jalan dan angkutan jalan raya, angkutan dalam kota, serta angkutan sungai, danau dan feri. Alat angkutan darat ini memiliki fungsi yang saling melengkapi, sehingga dalam pengembangannya perlu direncanakan secara terintegrasi<sup>134</sup>.

Berdasarkan ketentuan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan disebutkan bahwa jalan memiliki fungsi Sebagai berikut

1. Sebagai bagian dari prasarana transportasi yang mempunyai peran penting dalam ekonomi, sosial budaya, politik, pertahanan dan keamanan,

---

<sup>134</sup> Bambang Winarso, *Peran Sarana Angkutan Darat Dalam Upaya Peningkatan Efisiensi Distribusi Ternak Dan Hasil Ternak Sapi Potong Di Indonesia*, Jurnal Penelitian Pertanian Terapan Vol 15 (2): 125-137

lingkungan hidup serta wajib dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

2. Sebagai prasarana distribusi barang dan jasa yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa dan negara.
3. Sebagai satu kesatuan sistem jaringan jalan yang mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia pada prinsipnya tidak hanya bergantung pada satu moda transportasi melainkan juga memanfaatkan beberapa jenis transportasi untuk melakukan kegiatan masyarakat di daerah. Angkutan multimoda didalam Peraturan Pemerintah No 8 Tahun 2011 tentang angkutan multimoda yang didefinisikan bahwa angkutan multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang angkutan multimoda.

Angkutan umum merupakan sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya untuk membantu orang atau kelompok dalam menjangkau tempat yang dikehendaki, atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Manfaat pengangkutan dapat dilihat dari berbagai kehidupan masyarakat yang dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian yaitu manfaat ekonomi, social dan politik.

Menurut Abulkadir Muhammad bahwa konsep pengangkutan meliputi tiga aspek, yaitu:<sup>135</sup>

---

<sup>135</sup> Abulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakri, Bandung, 2013, hlm. 1

1. Pengangkutan sebagai usaha (*business*);
2. Pengangkutan sebagai perjanjian(*agreement*); dan
3. Pengangkutan sebagai proses penerapan (*applying process*)

Transportasi atau pengangkutan dapat dikelompokkan menurut macam atau moda atau jenisnya (*modes of transportation*) yang dapat ditinjau dari segi barang yang diangkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung, dari sudut teknis serta dari sudut alat angkutannya secara rinci klarifikasi transportasi sebagai berikut

- a. Dari segi barang yang diangkut, transportasi meliputi :
  1. Angkutan penumpang (*passanger*).
  2. Angkutan barang (*goods*).
  3. Angkutan Pos (*mail*).
- b. Dari sudut pandang geografis, ditinjau dari sudut geografis, transportasi dapat dibagi menjadi :
  1. Angkutan antar benua misalnya dari Asia ke Eropa.
  2. Angkutan antar kontinental misalnya dari Perancis ke Swiss dan seterusnya sampai ke Timur tengah .
  3. Angkutan antar pulau misalnya dari pulau Jawa pulau Sumatera.
  4. Angkutan antar kota misalnya dari Jakarta ke Bandung.
  5. Angkutan antar daerah misalnya dari Jawa Barat ke Jawa Timur.
  6. Angkutan di dalam kota misalnya dari Medan, Surabaya, dan lain-lain.
- c. Dari sudut teknis dan alat pengangkutannya. Jika dilihat dari sudut teknis dan alat angkutnya, maka transportasi dapat dibedakan sebagai berikut:

1. Angkutan jalan raya atau *highway transportation (road transportation)*, seperti pengangkutan dengan truk, bus dan sedan.
2. Pengangkutan rel (*rail transportation*) yaitu angkutan kereta api, trem listrik, dan sebagainya. Pengangkutan jalan raya dan rel kadang-kadang keduanya digabung dalam golongan yang disebut *rail dan road transportation atau land transportation* (angkutan darat).
3. Pengangkutan melalui air di pedalaman (*inland transportation*), seperti pengangkutan sungai, kapal, danau dan sebagainya.
4. Pengangkutan pipa (*pipa line transportation*), seperti transportasi untuk mengangkut mengalirkan minyak tanah, bensin dan air minum.
5. Pengangkutan laut atau samudera (*ocean transportation*) yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera.
6. Pengangkutan Udara (*transportation by air transportation*), yaitu pengangkutan dengan menggunakan kapal terbang yang melalui jalan udara.<sup>136</sup>

Terdapat dua sistem pemakaian sistem angkutan umum, yaitu sebagai berikut

- a. Sistem sewa, yaitu kendaraan yang bisa dioperasikan baik oleh operator maupun oleh penyewa. Dalam hal ini tidak ada rute dan jadwal tertentu yang harus diikuti oleh pemakai. Sistem ini sering disebut *demand responsive system*, karena penggunaanya yang tergantung pada adanya permintaan.

---

<sup>136</sup> Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2014, hlm.157-158

Contoh jenis ini adalah Angkutan jenis taksi.

- b. Sistem Pengguna bersama, yaitu kendaraan dioperasikan oleh operatorn dengan rute dan jadwal tetap. Sistem ini dikenal dengan *transit system*.

Dalam sistem transportasi, biasanya kendaran yang dijadikan transportasi menggunakan jadwal transit dalam operasionalnya, sistem transit ini dapat dibedakan menjadi dua jenis transit,yaitu:

1. Para transit, yaitu tidak ada jadwal yang pasti dan kendaraan dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di sepanjang rutenya. Contohnya adalah angkutan kota atau angkutan pedesaan.
2. Mass transit, yaitu jadwal dan tempat hentinya lebih pasti dan teratur. Contohnya adalah kereta api.

Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hal ini terkait unsur-unsur pengangkutan sebagai berikut<sup>137</sup>

1. Ada sesuatu yang diangkut.
2. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan.
3. Ada tempat yang dapat dilalui alat angkutan.

### **1. Pengangkutan Darat**

Ruang lingkup angkutan darat dinyatakan sepanjang dan selebar negara, yang artinya ruang lingkupnya sama dengan ruang lingkup negara.angkutan darat dapat dilakukan dengan bermacam-macam alat pengangkutan,antara lain dengan kendaraan bermotor di atas jalan raya dan dengan kendaraan kereta api dan listrik

---

<sup>137</sup> Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Gama Media,1999, hlm.195

di atas rel. Pada dasarnya pengangkutan melalui darat digunakan untuk menghubungkan kota yang satu dengan lainnya atau daerah lain di satu pulau. Selain dari jenis angkutan tersebut, pengangkutan atau surat-surat atau paket melalui pos dan berita lewat kawat radio dan televisi termasuk juga pengangkutan darat.

Adapun Sifat dalam pengangkutan darat adalah<sup>138</sup>

- 1) Bersifat konsensual, perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup lisan, asal ada persetujuan kehendak (konsesus).
- 2) Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim. Adapun sifat perjanjian pengangkutan adalah timbal balik artinya bahwa kedua belah pihak, baik pihak pengangkut maupun pihak-pihak pengirim mempunyai kedudukan yang sama dan saling memenuhi kewajibannya, kewajiban pemakai jasa angkutan adalah membayar ongkos angkutan, sedangkan kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Istilah menyelenggarakan angkutan berarti pengangkutan itu dapat dilakukan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan oleh orang lain atas perintahnya. Perjanjian pengangkutan darat sama halnya dengan perjanjian timbal balik lainnya mempunyai sifat-sifat tertentu yang membedakan dengan perjanjian lainnya.
- 3) Istilah selamat mengandung arti bila pengangkut berjalan dengan selamat maka akan menjadi tanggung jawab pengangkut. Keadaan tidak selamat pada umumnya mengandung dua arti yaitu barangnya tidak

---

<sup>138</sup> Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hal.28

ada, lenyap atau musnah, mungkin disebabkan terbakar, tenggelam dicuri orang atau karena sebab lain.

- 4) Sedangkan arti yang kedua yaitu barangnya ada tetapi rusak sebagian atau seluruhnya, sehingga barang tersebut tidak bisa dipergunakan sebagaimana mestinya. Di samping keadaan tidak selamat juga mengandung arti bila terjadi kecelakaan pada penumpang, hal ini bisa terjadi karena kesalahan pengangkut, keadaan alam, atau juga karena kesalahan penumpang sendiri.
- 5) Hubungan hukum antara pengangkut darat barang atau penumpang mempunyai kedudukan hukum yang sama. Artinya kedudukan antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim bersifat koordinasi, perjanjian pengangkutan darat tidak didasarkan pada hubungan hukum.
- 6) Untuk terjadinya suatu perjanjian pengangkutan darat, maka tidak perlu dilakukan secara tertulis, atau dengan kata lain perjanjian pengangkutan darat dilakukan secara lisan saja. Perjanjian pengangkutan darat mempunyai sifat yang khas yaitu bersifat campuran.

## **2. Pengangkutan Laut**

Untuk melaksanakan pengangkutan itu diperlukan alat pengangkut dalam hal ini adalah kapal. Kapal menurut Pasal 309 KUHD. Yaitu kapal adalah segala alat-alat berlayar bagaimanapun penyebutan dan sifatnya, jadi apa saja yang dapat berlayar dianggap sebagai kapal sedangkan Pasal 309 KUHD ayat 3 menyatakan, bahwa yang diartikan dengan alat-alat perlengkapan kapal ialah semua benda, yang

meskipun tidak merupakan bagian tetap bagian kapal, tetapi disediakan tetap digunakan dalam kapal adalah termasuk alat-alat perlengkapan kapal. Dalam hal ini layar, jangkar, kapal kecil (*sloepen*), rantai-rantai, tali temali, dan segala sesuatu yang senantiasa digunakan di kapal.

Tentang pendaftaran kapal itu dapat di lihat dalam pasal 314 KUHD yang menyebutkan adanya 3 (tiga) golongan kapal:

- a) Kapal laut
- b) Kapal yang digunakan untuk pelayaran perairan pedalaman
- c) Kapal pesiar atau kapal nelayan<sup>139</sup>

Untuk saat ini pelaksanaan pengangkutan laut masih menjadi salah satu moda transportasi yang dimanfaatkan masyarakat Indonesia terutama para pelaku usaha. Pengangkutan laut menjadi penghubung wilayah perairan Indonesia yang notabeneanya adalah wilayah kepulauan.

### 3. Pengangkutan Udara

Istilah yang berhubungan dengan Pengangkutan Udara, antara lain :

- a. Penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, keamanan dan keselamatan penerbangan;
- b. Pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara;
- c. Pesawat udara Indonesia adalah pesawat udara yang di daftarkan dan mempunyai tanda Negara Indonesia;

---

<sup>139</sup> Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan laut*, Bina aksara, Jakarta, 1982, hlm.9-10

- d. Pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaganya sendiri;
- e. Pesawat udara sipil adalah pesawat udara selain pesawat Negara;
- f. Pesawat udara asing adalah pesawat udara yang didaftarkan dan atau mempunyai tanda pendaftaran bukan Indonesia;
- g. Bandar udara adalah lapangan terbang yang di pergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat kargo serta dilengkapi fasilitas penerbangan dan tempat perpindahan antar moda transportasi;
- h. Angkutan udara adalah setiap kegiatan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk 1 (satu) perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara ke Bandar udara yang lain atau ke beberapa Bandar udara;
- i. Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran;
- j. Kelayakan udara adalah terpenuhinya kelayakan kondisinya pesawat dan atau komponen-komponennya untuk menjamin keselamatan penerbangan dan menjaga terjadinya pencemaran lingkungan.<sup>140</sup>

Menurut Fatahillah bahwa dalam pelaksanaan pengangkutan berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Proses pemindahan barang tersebut dilakukan melalui darat, laut, udara dan perairan darat atau sungai dengan

---

<sup>140</sup> Tototohir Suria Admadja, *Masalah dan Aspek Hukum Dalam Pengangkutan Udara Nasional*, Mandar Maju, Jakarta, 2006, hlm.10

menggunakan berbagai jenis alat transportasi sesuai dengan kebutuhannya<sup>141</sup>. Untuk menjamin kepastian dan ketertiban hukum, setiap pelaksanaan pengangkutan melalui khususnya dalam hal pengangkutan barang haruslah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hal tersebut harus ditangani secara nasional agar terwujudnya suatu sistem pola distribusi nasional yang dinamis sehingga dapat meningkatkan daya guna dan nilai<sup>142</sup>.

Pelaksanaan di sektor pengangkutan antara lain diarahkan untuk meningkatkan kegiatan perdagangan antar wilayah pulau (*inter insuler*) serta perdagangan antar negara (*import-export*). Adanya arus perpindahan barang dan jasa melalui kegiatan perdagangan tersebut, maka keberadaan perusahaan jasa pengangkutan, perusahaan jasa pengangkutan darat dan serta perusahaan jasa yang memiliki keterkaitan dengan kegiatan pengangkutan melalui darat seperti ekspediter atau memiliki peranan yang sangat besar.<sup>143</sup>

Melalui sistem pengangkutan yang dibangun, maka harapannya adalah untuk memberikan peningkatan sektor ekonomi masyarakat di daerah. Pengangkutan yang dilaksanakan dengan menerapkan sistem dan regulasi yang baik maka akan menghasilkan output atau luaran yang baik serta manfaat yang jelas bagi masyarakat Indonesia.

## **B. Regulasi Dalam Pengiriman Barang**

Pengangkutan di darat pengaturannya terdapat dalam Ordonansi Lalu Lintas di Jalan Umum atau *Wegverkeersordonnantie* (Lembaran Negara 1933-86). Pada

---

<sup>141</sup>Fatahillah, *Pengaturan Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Transportasi di Darat atas Kehilangan dan Kerusakan Barang Kiriman*, Jurnal Reusam, Vol. IV, No. 1, Edisi Mei 2015, hlm. 92

<sup>142</sup>*Ibid.*

<sup>143</sup>*Ibid.* hlm. 92

peraturan tersebut memberikan peraturan-peraturan untuk lalu lintas di jalan umum, yakni seperti mengenai tanggung jawab pengangkut ditetapkan dalam Pasal 28 ayat (1) bahwa “seorang pemilik atau pengusaha sebuah kendaraan umum bertanggung jawab untuk tiap kerugian yang diderita oleh seorang penumpang atau kerusakan pada barang yang diangkutnya, kecuali jika ia dapat membuktikan bahwa kerugian atau kerusakan itu tidak dapat disebabkan karena kesalahan pengangkut atau bukan disebabkan oleh orang-orang yang bekerja padanya”. Dengan demikian setiap kerugian atau kerusakan pada barang yang ditimbulkan dalam pengangkutan, oleh undang-undang dianggap sebagai akibat dari kelalaian pihak pengangkut, sehingga memberikan hak pada penumpang atau pengirim barang untuk menuntut ganti rugi<sup>144</sup>

Terhadap pengangkutan darat, di Indonesia terdapat dua jenis yaitu pengangkutan jalan raya dan pengangkutan kereta api. Pengaturannya terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), yakni dalam Buku I Bab V bagian 2 dan 3, mulai Pasal 90 sampai dengan Pasal 98. Dalam bagian tersebut diatur sekaligus pengangkutan darat dan perairan darat, namun hanya khusus mengenai pengangkutan barang. Selain itu terdapat dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (pengganti Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Pada pengangkutan darat agar terjadi pengangkutan dengan kendaraan umum, perlu diadakan perjanjian pengangkutan terlebih dahulu, yang dapat

---

<sup>144</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga, Cetakan ke IV*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2008, hlm 16.

dibuktikan dengan karcis penumpang atau surat pengangkutan barang. Perusahaan pengangkutan umum wajib mengangkut orang dan atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan tersebut atau setelah dilakukannya pembayaran biaya angkutan oleh penumpang atau pengirim barang<sup>145</sup>

Pengaturan mengenai transportasi pengangkutan darat dalam sistem hukum Indonesia tersebar di beberapa peraturan perundang-undangan sehingga tidak jarang terjadi disharmonisasi peraturan dan ketidakpastian hukum dalam penyelesaian permasalahan transportasi darat

**Tabel.2. Perbandingan Pengaturan Transportasi Darat dalam KUHPerdata, KUHD, UU No. 22 tahun 2009 dan UU No. 9 tahun 1999**

<b>KUHPerdata</b>	<b>KUHD</b>	<b>UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Pengangkutan Jalan</b>	<b>UU No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen</b>
<b>Pasal 1247</b> (Debitur hanya diwajibkan mengganti biaya, kerugian, dan bunga yang diharapkan atau sedianya dapat diduga pada waktu perikatan diadakan, kecuali jika tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan oleh tipu daya yang dilakukannya)	<b>Pasal 86</b> (Ekspeditor adalah seseorang yang pekerjaannya menyelenggarakan angkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat atau di perairan. Ia diwajibkan membuat catatan-catatan dalam register harian secara	<b>Pasal 138</b> (1) Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. (2) Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1). (3) Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.	<b>Pasal 29</b> (1) Pemerintah bertanggung jawab atas pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen yang menjamin diperolehnya hak konsumen dan pelaku usaha serta dilaksanakannya kewajiban konsumen dan pelaku usaha

Sumber: diolah dari berbagai sumber

<sup>145</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga, Cetakan ke IV, op. cit.*, hlm 18.

	berturut-turut tentang sifat dan jumlah barang-barang atau barang-barang dagangan yang harus diangkut, dan bila diminta, juga tentang nilainya. (KUHPerd. 1139-71, 1147, 1792 dst.; KUHD 6 dst., 76, 90, 95.)	<p><b>Pasal 173</b> (1) Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:</p> <p>a. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;</p> <p>b. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau</p> <p>c. izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.</p>	<p><b>Pasal 30 ayat (1)</b> Pengawasan terhadap penyelenggaraan perlindungan konsumen serta penerapan ketentuan peraturan perundang-undangannya diselenggarakan oleh pemerintah, masyarakat, dan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat</p>
		<p><b>Pasal 273 ayat (1)</b> Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).</p>	<p><b>Pasal 33 menyatakan bahwa</b> Badan Perlindungan Konsumen Nasional mempunyai fungsi memberikan saran dan pertimbangan kepada pemerintah dalam upaya mengembangkan perlindungan konsumen di Indonesia</p>
<p><b>Pasal 1248</b> (Bahkan jika tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan oleh tipu daya debitur, maka penggantian biaya, kerugian dan bunga, yang menyebabkan</p>	<p><b>Pasal 87</b> (Ia harus menjamin pengiriman dengan rapi dan secepatnya atas barang-barang dagangan dan barang-barang yang telah diterimanya</p>	<p><b>Pasal 273 Ayat (2)</b> Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau Denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).</p>	<p><b>Pasal 45 ayat (1)</b> Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.</p>

<p>kreditur menderita kerugian dan kehilangan keuntungan, hanya mencakup hal-hal yang menjadi akibat langsung dari tidak dilaksanakannya perikatan itu.)</p>	<p>untuk itu, dengan mengindahkan segala sarana yang dapat diambilnya untuk menjamin pengiriman yang baik. (KUHPerd. 1244, 1367, 1800 dst.; KUHD 88.)</p>		
	<p><b>Pasal 88</b> (Ia juga harus menanggung kerusakan atau kehilangan barang-barang dagangan dan barang-barang sesudah pengirimannya yang disebabkan oleh kesalahan atau keteledorannya. (KUHD 91 dst.))</p>		<p><b>Pasal 49 Ayat (1)</b> Pemerintah membentuk badan penyelesaian sengketa konsumen di Daerah Tingkat II untuk penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan.</p>
	<p><b>Pasal 89</b> (Ia harus juga menanggung ekspediter-perantara yang digunakannya. (KUHPerd. 1803.))</p>	<p><b>Pasal 273 Ayat (3)</b> Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).</p>	
	<p><b>Pasal 90</b> (Surat muatan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau</p>		

1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

	<p>juragan kapal, dan meliputi selain apa yang mungkin menjadi persetujuan antara pihakpihak bersangkutan, seperti misalnya jangka waktu penyelenggaraan pengangkutannya dan penggantian kerugian dalam hal kelambatan, juga meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. nama dan berat atau ukuran barang-barang yang harus diangkut beserta mereknya dan bilangannya;</li> <li>2. nama yang dikirim barang-barang itu;</li> <li>3. nama dan tempat tinggal pengangkut atau juragan kapal;</li> <li>4. jumlah upah pengangkutan;</li> <li>5. tanggal penandatanganan;</li> <li>6. penandatanganan pengirim atau ekspediter.</li> </ol> <p>Surat muatan harus dicatat dalam daftar harian oleh ekspediter.</p>		
--	--	--	--

	(KUHD 86, 454 dst., 506.)		
	<p>517 f KUHD (Bila pengangkut telah mengumumkan syarat-syarat pengangkutan dan tarif, ia wajib mengangkut barang-barang yang diajukan kepadanya dan yang dihubungkan sesuai dengan syarat-syarat dan tarif itu, sekedar hal itu dimungkinkan oleh ruangan yang disediakan baginya untuk jurusan yang diminta. Pengangkut wajib memberi kesempatan kepada umum untuk memperoleh daftar syarat-syarat dan tarif yang telah diumumkan. Usaha berlaku terhadap pengangkutannya, kecuali bila oleh kedua belah pihak ditetapkan ketentuan tertentu)</p>		

	lain secara tertulis. (KUHD 517y, 533e; S. 1927-261 pasal 22, 32; S. 1927-262 pasal 3 dst., 6.) kapal ter-)		
	Pasal 92 (Pengangkut atau juragan kapal tidak bertanggung jawab atas kelambatan pengangkutan, bila hal itu disebabkan oleh keadaan yang memaksa. (KUHPerd.1245 ; KUHD 87.))		
	Pasal 93 (Setelah pembayaran upah pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang yang telah diangkut atas dasar pesanan diterima, maka gugurlah segala hak untuk menuntut kerugian kepada pengangkut atau juragan kapal dalam hal kerusakan atau kekurangan, bila cacatnya waktu itu dapat dilihat dari luar.		

	<p>Jika kerusakan atau kekurangannya tidak dapat dilihat dari luar, dapat dilakukan pemeriksaan oleh pengadilan setelah barang-barang itu diterima, tanpa membedakan sudah atau belum dibayar upah pengangkutan, asalkan pemeriksaan itu diminta dalam waktu dua kali dua puluh empat jam setelah penerimaan, dan ternyata barang-barang itu masih dalam wujud yang semula. (KUHD 485 dst., 746,753.))</p>		
	<p>Pasal 94 (Bila terjadi penolakan penerimaan barang-barang dagangan atau barang-barang lainnya, atau timbul perselisihan tentang hal itu, ketua Raad van Justitie, atau bila tidak ada, hakim karesidenan atau jika Ia tidak ada,</p>		

	<p>terhalang atau tidak di tempat, maka kepala pemerintahan setempat memerintahkan, atas surat permohonan sederhana untuk diambil tindakan-tindakan seperlunya guna pemeriksaan barang-barang itu oleh ahli-ahli, setelah pihak lainnya, bila Ia berada di tempat itu juga, didengar, dan dengan demikian pula dapat memerintahkan juga untuk menyimpannya secara memuaskan, agar dari itu dapat dibayarkan upah pengangkutan dan biaya-biaya lainnya kepada pengangkut dan juragan kapal.</p> <p>Raad van justitie atau Hakim Karesidenan atau Kepala Daerah setempat berwenang dengan</p>		
--	---	--	--

	<p>cara seperti ditentukan di atas untuk memberi kuasa menyal di depan umum barang-barang yang mudah rusak atau sebagian dari barang-barang itu untuk memenuhi pembayaran upah pengangkutan dan biaya lain. (KUHD 81, 493 dst.)</p>		
	<p>Pasal 95 (Semua hak-menuntut terhadap ekspediter, pengangkut atau juragan kapal berdasarkan kehilangan barang-barang seluruhnya, kelambatan penyerahan, dan kerusakan pada barang-barang dagangan atau barang-barang, kedaluwarsanya pengiriman yang dilakukan dalam wilayah Indonesia, selama satu tahun dan selama dua tahun dalam hal pengiriman dari Indonesia ke tempat-tempat</p>		

	<p>lain, bila dalam hal hilangnya barang-barang, terhitung dari hari waktu seharusnya pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barangnya selesai, dan dalam hal kerusakan dan kelambatan penyampaian, terhitung dari hari waktu barang-barang itu seharusnya akan sampai di tempat tujuan. Kedaluwarsa ini tidak berlaku dalam hal adanya penipuan atau ketidakjujuran. (KUHPerd. 1967; KUHD 86 dst., 91, 93.))</p>		
	<p>Pasal 96 (Dengan tidak mengurangi hal-hal yang mungkin diatur dalam peraturan khusus, maka ketentuan-ketentuan bagian ini berlaku pula terhadap para pengusaha kendaraan umum di darat dan di air. Mereka</p>		

	<p>berkewajiban menyelenggarakan registrasi untuk barang-barang yang diterimanya. Bila barang-barang itu terdiri dari uang, emas, perak, permata, mutiara, batu-batu mulia, efek-efek, kupon-kupon atau surat-surat berharga lain yang semacam itu, maka pengirim berkewajiban untuk memberitahukan nilai barang-barang itu, dan Ia dapat menuntut pencatatan hal itu dalam register tersebut. Bila pemberitahuan itu tidak terjadi, maka dalam hal terjadinya kehilangan atau kerusakan, pembuktian tentang nilainya hanya diperbolehkan menurut ujud lahirnya saja. Bila pemberitahuan nilai itu ada, maka hal itu dapat dibuktikan</p>		
--	---	--	--

	<p>dengan segala alat bukti menurut hukum, dan malahan hakim berwenang untuk mempercayai sepenuhnya pemberitahuan pengirim setelah diperkuat dengan sumpah, dan menaksir serta menetapkan ganti rugi berdasarkan pemberitahuan itu. (KUHD 86, 91 dst., S. 1823-3.)</p>		
	<p>Pasal 97 (Pelayaran-bergilir dan semua perusahaan pengangkutan lainnya tetap tunduk kepada peraturan-peraturan dan perundang-undangan yang ada dalam bidang ini, selama hal itu tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan dalam bab ini.)</p>		
	<p>Pasal 98 (Ketentuan-ketentuan bab ini tidak berlaku terhadap hak-</p>		

	hak dan kewajiban-kewajiban antara pembeli dan penjual. (KUHPerd. 1457 dst., 1473 dst., 1513.) 99. Dihapus dg. S. 1938-276.)		
--	--	--	--

Menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) Bagian ke-II

tentang Ekspedisi :

Pasal 86 KUHD menyebutkan bahwa:

*“Ekspedisi adalah orang yang pekerjaannya menjadi tukang menyuruhkan kepada orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan lainnya, melalui daratan atau perairan. Ia diwajibkan membuat catatan-catatan dalam sebuah register harian berturut turut tentang macam dan jumlah barang-barang dagangan dan lainnya yang harus diangkut, seperti harganya, manakala yang belakangan dianggap perlu.*

Pasal 87 KUHD mengatakan bahwa:

*“Ia harus menanggung, bahwa pengiriman barang dagangan dan lainnya yang untuk itu diterimanya, akan mendapatkan penyelenggaraannya dengan rapid an selekas-lekasnya, pula dengan mengindahkan segala upaya, yang sanggup menjamin keselamatan barang-barang yang diangkutnya.*

Pasal 88 KUHD menyatakan bahwa:

*“Iapun setelah barang-barang dagangan dan lainnya itu dikirimkannya, harus menanggung segala kerusakan atau hilangnya barang-barang itu, yang mana dapat dipersebabkan karena kesalahan atau kurang hati-hati.*

Pasal 89 KUHD menyatakan bahwa *“Ia harus menanggung pula segala ekspeditur antara yang dipakainya. “*

Sedangkan di dalam Pasal 90 KUHD mengatakan juga:

*“Surat Angkutan merupakan persetujuan antar si pengirim atau ekspeditur pada pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain. Surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak, seperti misalnya*

mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakan dan mengenai pergantian rugi dalam hal keterlambatan, memuat juga :

5. Nama dan berat atau ukuran barang-barang yang diangkut, begitupun merek dan bilangannya
6. Nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya
7. Nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu
8. Jumlah upahan pengangkutan
9. Tanggal
10. Tanda tangan si pengirim atau ekspediter
11. Surat angkutan itu, ekspediter harus membukukannya dalam register hariannya.

Pasal 517 f KUH Dagang juga mengatur tentang *Freight Forwarder* serta

Pasal 506 ayat 1 KUH Dagang.

*Pasal 91 menyatakan Para pengangkut dan juragan kapal harus bertanggung jawab atas semua kerusakan yang terjadi pada barang-barang dagangan atau barang-barang yang telah diterima untuk diangkut, kecuali hal itu disebabkan oleh cacat barang itu sendiri, atau oleh keadaan di luar kekuasaan mereka atau oleh kesalahan atau kelalaian pengirim atau ekspediter sendiri. (KUHPerd. 1139-71, 1147, 1246, 1367, 1617; KUHD 87 dst., 93, 95, 98, 342 dst., 533, 693.)*

Pasal 92

*Pengangkut atau juragan kapal tidak bertanggung jawab atas kelambatan pengangkutan, bila hal itu disebabkan oleh keadaan yang memaksa. (KUHPerd.1245; KUHD 87.)*

Pasal 93 menyatakan bahwa

*Setelah pembayaran upah pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang yang telah diangkut atas dasar pesanan diterima, maka gugurlah segala hak untuk menuntut kerugian kepada pengangkut atau juragan kapal dalam hal kerusakan atau kekurangan, bila cacatnya waktu itu dapat dilihat dari luar.*

*Jika kerusakan atau kekurangannya tidak dapat dilihat dari luar, dapat dilakukan pemeriksaan oleh pengadilan setelah barang-barang itu diterima, tanpa membedakan sudah atau belum dibayar upah pengangkutan, asalkan pemeriksaan itu diminta dalam waktu dua kali dua puluh empat jam setelah penerimaan, dan ternyata barang-barang itu masih dalam wujud yang semula. (KUHD 485 dst., 746,753.)*

Pasal 94 menyatakan bahwa:

*(s.d.u. dg. S. 1925-497.) Bila terjadi penolakan penerimaan barang-barang dagangan atau barang-barang lainnya, atau timbul perselisihan tentang hal itu, ketua Raad van Justitie, atau bila tidak ada, hakim karesidenan atau jika*

*Ia tidak ada, terhalang atau tidak di tempat, maka kepala pemerintahan setempat memerintahkan, atas surat permohonan sederhana untuk diambil tindakan-tindakan seperlunya guna pemeriksaan barang-barang itu oleh ahli-ahli, setelah pihak lainnya, bila Ia berada di tempat itu juga, didengar, dan dengan demikian pula dapat memerintahkan juga untuk menyimpannya secara memuaskan, agar dari itu dapat dibayarkan upah pengangkutan dan biaya-biaya lainnya kepada pengangkut dan juragan kapal.*

*Raad van justitie atau Hakim Karesidenan atau Kepala Daerah setempat berwenang dengan cara seperti ditentukan di atas untuk memberi kuasa manual di depan umum barang-barang yang mudah rusak atau sebagian dari barang-barang itu untuk memenuhi pembayaran upah pengangkutan dan biaya lain. (KUHD 81, 493 dst.)*

Pasal 95 menyatakan bahwa:

*Semua hak-menuntut terhadap ekspeditur, pengangkut atau juragan kapal berdasarkan kehilangan barang-barang seluruhnya, kelambatan penyerahan, dan kerusakan pada barang-barang dagangan atau barang-barang, kedaluwarsanya pengiriman yang dilakukan dalam wilayah Indonesia, selama satu tahun dan selama dua tahun dalam hal pengiriman dari Indonesia ke tempat-tempat lain, bila dalam hal hilangnya barang-barang, terhitung dari hari waktu seharusnya pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barangnya selesai, dan dalam hal kerusakan dan kelambatan penyampaian, terhitung dari hari waktu barang-barang itu seharusnya akan sampai di tempat tujuan.*

*Kedaluwarsa ini tidak berlaku dalam hal adanya penipuan atau ketidakjujuran. (KUHPerd. 1967; KUHD 86 dst., 91, 93.)*

Pasal 96 menyatakan bahwa

*Dengan tidak mengurangi hal-hal yang mungkin diatur dalam peraturan khusus, maka ketentuan-ketentuan bagian ini berlaku pula terhadap para pengusaha kendaraan umum di darat dan di air. Mereka berkewajiban menyelenggarakan registrasi untuk barang-barang yang diterimanya.*

*Bila barang-barang itu terdiri dari uang, emas, perak, permata, mutiara, batu-batu mulia, efek-efek, kupon-kupon atau surat-surat berharga lain yang semacam itu, maka pengirim berkewajiban untuk memberitahukan nilai barang-barang itu, dan Ia dapat menuntut pencatatan hal itu dalam register tersebut.*

*Bila pemberitahuan itu tidak terjadi, maka dalam hal terjadinya kehilangan atau kerusakan, pembuktian tentang nilainya hanya diperbolehkan menurut ujud lahirnya saja. Bila pemberitahuan nilai itu ada, maka hal itu dapat dibuktikan dengan segala alat buktimenurut hukum, dan malahan hakim berwenang untuk mempercayai sepenuhnya pemberitahuan pengirim setelah diperkuat dengan sumpah, dan menaksir serta menetapkan ganti rugi berdasarkan pemberitahuan itu. (KUHD 86, 91 dst., S. 1823-3.)*

Pasal 97 menyatakan bahwa

*Pelayaran-bergilir dan semua perusahaan pengangkutan lainnya tetap tunduk kepada peraturan-peraturan dan perundang-undangan yang ada dalam bidang ini, selama hal itu tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan dalam bab ini.*

Pasal 98 menyatakan bahwa

*Ketentuan-ketentuan bab ini tidak berlaku terhadap hak-hak dan kewajiban kewajiban antara pembeli dan penjual. (KUHPerd. 1457 dst., 1473 dst., 1513.) 99. Dihapus dg. S. 1938-276,*

Berdasarkan asas kebebasan berkontrak, pihak-pihak dapat membuat ketentuan yang membatasi tanggung jawab pihak dalam perjanjian. Dalam hal ini pengangkut dapat membatasi tanggung jawab berdasarkan kelayakan. Perjanjian dibuat secara tertulis, biasanya pembatasan dituliskan secara tegas dalam syarat-syarat atau klausula perjanjian akan tetapi apabila perjanjian dibuat secara tidak tertulis maka kebiasaan yang berintikan kelayakan atau keadilan memegang peranan penting, disamping ketentuan undang-undang karena bagaimanapun pihak-pihak dilarang menghapus sama sekali tanggung jawab (Pasal 470 ayat 1 Kitab Undang Undang Hukum Dagang, untuk pengangkut).

## **2) Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian**

Transportasi yang menggunakan kereta api adalah suatu sarana yang dinilai masyarakat lebih cepat dibandingkan dengan transportasi menggunakan jalan raya, hal ini dikarenakan bahwa kereta api itu mempunyai jalur tersendiri yang menggunakan rel sebagai jalannya. Pengembangan transportasi kereta api yang menggunakan rel ini dikembangkan guna memenuhi kebutuhan masyarakat yang meliputi pengangkutan massa, memiliki kuantitas, dan cepat serta memiliki keawetan dalam Sarana Prasarana.

Sarana perkeretaapian menurut jenisnya sebagaimana disebutkan dalam UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian pasal 1 terdiri dari:

- a. Lokomotif;
- b. Kereta;
- c. Gerbong; dan
- d. Peralatan Khusus.

Dalam hal sarana yang ditentukan di atas tentunya harus sesuai dengan persyaratan dan kelaikan dalam penggunaannya sehingga dapat berjalan dengan baik proses pengangkutan yang menggunakan kereta api.

Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. (UU No.23, 2007).

Perkeretaapian merupakan angkutan yang ramah lingkungan, dengan emisi gas buang kecil dan pengembangan teknologi kereta berbasis energi listrik, memungkinkan sebagai moda angkutan yang mampu menjawab masalah lingkungan hidup manusia di masa yang akan datang. Dapat dipergunakan sebagai pelayanan aktifitas khusus, karena daya angkut besar, dan memiliki jalur sendiri, sehingga perjalanan suatu aktifitas khusus dilaksanakan tanpa banyak memberi dampak sosial.

Kereta api dapat dibedakan menurut sifatnya masing-masing, berikut ini adalah jenis-jenis kereta api yang dibedakan dari sifatnya antara lain :

1. Kereta api biasa, adalah kereta api yang perjalanannya tertulis di dalam grafik perjalanan kereta api, tertulis dalam daftar waktu dan berjalan setiap hari yang ditentukan dalam grafik dan dalam daftar waktu.

2. Kereta api fakultatif, adalah kereta api yang perjalanannya tidak tertulis di dalam grafik perjalanan kereta api dan tertulis dalam daftar waktu tetapi hanya dijalankan apabila dibutuhkan.
3. Kereta api luar biasa, adalah kereta api yang perjalanannya tidak tertulis di dalam grafik perjalanan kereta api dan tidak tertulis di dalam daftar waktu tetapi ditetapkan menurut keperluan.

Berdasarkan Pasal 90 Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Hak dan berkewajiban Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian :

- b. Mengatur, mengendalikan, dan mengawasi perjalanan kereta api;
- c. Menghentikan pengoperasian sarana perkeretaapian apabila dapat membahayakan perjalanan kereta api;
- d. Melakukan penertiban terhadap pengguna jasa kereta api yang tidak
  - a) memenuhi persyaratan sebagai pengguna jasa kereta api di stasiun;
- e. Mendahulukan perjalanan kereta api di perpotongan sebidang dengan jalan;
- f. Menerima pembayaran dari penggunaan prasarana perkeretaapian; dan
- g. Menerima ganti kerugian atas kerusakan prasarana perkeretaapian yang disebabkan oleh kesalahan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian atau pihak ketiga.

Menurut Abdulkadir Muhammad bahwa pengangkutan darat kereta api disebut juga sebagai pengangkutan multimoda sebagaimana diatur dalam Pasal 147 dan Pasal 148 UU No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Lebih lanjut

dikatakan bahwa pengangkutan kereta api dapat merupakan bagian dari pengangkutan multimoda yang dilaksanakan oleh badan usaha pengangkutan multimoda. Penyelenggaraan pengangkutan kereta api dalam pengangkutan multimoda dilaksanakan berdasarkan perjanjian antara penyelenggara sarana perkeretaapian (PT Kereta Api Indonesia) dengan Badan Usaha Pengangkutan Multimoda dan penyelenggara moda lainnya. Apabila dalam perjanjian pengangkutan multimoda menggunakan pengangkutan kereta api tidak diatur secara khusus mengenai kewajiban penyelenggara sarana perkeretaapian (PT Kereta Api Indonesia), diberlakukan ketentuan pengangkutan kereta api (Pasal 147)<sup>146</sup>

Berdasarkan Pasal 157 UU No. 23 Tahun 2007 tentang penyelenggara sarana perkeretaapian, yang bertanggung jawab terhadap pengguna jasa diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati, serta bertanggung jawab kepada penumpang apabila terjadi kecelakaan. Pasal tersebut hanya berlaku bagi penumpang yang berkarcis. Maka apabila terdapat penumpang yang tidak berkarcis harus ditertibkan, bisa menggunakan cara dengan diturunkan di stasiun berikutnya dan mengenakan denda atas pelanggaran tersebut, karena jelas telah merugikan P.T. KAI. Hal tersebut jelas melanggar Pasal 157 UU No. 23 Tahun 2007 dan melanggar pasal 491 KUHD yang mewajibkan penumpang membayar ongkos atau biaya kepada pihak penyelenggara sarana dalam hal ini P.T. KAI.

---

<sup>146</sup> Berdasarkan penjelasan Pasal 147 yang dimaksud dengan pengangkutan multimoda adalah pengangkutan yang menggunakan paling sedikit dua moda pengangkutan yang berbeda atas dasar perjanjian pengangkutan multimoda dengan menggunakan satu dokumen. Pengaturan selanjutnya tentang pengangkutan multimoda menggunakan kereta api diatur dalam pasal 148. Dalam Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, *Ibid.* Hlm. 270

Menurut Pasal 491 KUHD penumpang diwajibkan membayar ongkos atau biaya kepada pihak penyelenggara sarana pengangkutan yakni dikarenakan dengan membayar ongkos maka penumpang mendapatkan tiket atau karcis, yang dianggap sebagai tanda bukti atau surat jalan bahwa telah terjadi kesepakatan diantara kedua belah pihak, penumpang dan pengangkut yang mengadakan perjanjian.

Sesuai dengan prinsip pertanggung jawaban *fault liability* apabila terjadinya kecelakaan, penumpang tersebut harus membuktikan bahwa dirinya telah dirugikan dan dapat meminta ganti rugi dari akibat kelalaian pengangkut tersebut apabila memiliki bukti yakni karcis atau tiket kereta api tersebut. Oleh karenanya, apabila berdasarkan prinsip pertanggung jawaban *fault liability* ini, jika penumpang yang gelap tidak berkarcis saat pengangkutan kereta api mengalami kelalaian, yakni kecelakaan kereta api sebelum tiba di tempat tujuan maka pihak penyelenggara sarana pengangkutan kereta api yakni P.T. KAI tidak wajib untuk memberikan ganti rugi, karena dianggap perjanjian tersebut bertentangan.

### **3) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Undang-undang ini mulai diberlakukan pada tanggal 22 juni 2009 dimana didahului dengan tiga undang-undang yang terakhir diundangkan yaitu Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku maka Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. Akan tetapi semua peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 masih dinyatakan berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan undang-undang yang baru.

Terdapat perbedaan antara Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, dimana Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 lebih mengatur pada hukum publik daripada hukum privat, sementara Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai tanggung jawab pengangkut untuk penumpang, barang dan pihak ketiga telah diatur dalam pasal tersendiri, yang mana pada undang-undang sebelumnya tanggung jawab tersebut diatur dalam satu pasal.<sup>147</sup>

Tanggung jawab tersebut memang sudah selayaknya diatur dalam pasal tersendiri guna memperjelas dan mempertegas mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang, barang dan pihak ketiga, sehingga apabila terjadi permasalahan dapat segera diselesaikan karena sudah ada kejelasan aturan yang mengatur. Didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memuat XXII dengan 326 pasal, dimana isi undang-undang ini lebih banyak dibandingkan dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992.

---

<sup>147</sup> Siti nurbaiti, *Op.cit* hal. 61

Dalam peraturan perundang-undangan ini masih menimbulkan banyak perdebatan yang pemberlakuannya belum sesuai dengan perkembangan masyarakat, sebagai contoh terdapat dalam Pasal 273 ayat (1) yang berbunyi

*”Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).”*

Berdasarkan keterangan pasal tidak dapat dijalankan, karena fungsi pemerintahan juga sebagai penyelenggara jalan. Bagaimana mungkin pidana penjara atau denda yang telah ditentukan oleh peraturan perundang-undangan tersebut dilakukan kepada pemerintah sebagai penyelenggara jalan dengan kata lain bahwa tidaklah wajar peraturan perundang-undangan mempidanakan pelaksana Undang-Undang.

Selain itu terdapat juga Pasal 302 yang berbunyi

*”Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”*

Menurut Pasal 45 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, perusahaan pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Selama pelaksanaan pengangkutan, keselamatan penumpang atau barang yang diangkut pada dasarnya merupakan tanggung jawab pengangkut.

Pengurangan dan peniadaan tanggung jawab boleh diberikan, asal saja mendapat persetujuan dari pihak-pihak pengirim maupun penerima barang karena sifatnya *dwingen recht* (Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata). Klausula pengurangan tanggung jawab pengangkutan diadakan seimbang dengan biaya pengurangan angkutan, tetapi imbalan tersebut diperkirakan sedemikian rupa barang yang diangkut tetap terjamin keselamatannya dan tidak akan merugikan pihak pengirim barang, oleh karena itu dalam hal ini pengirim perlu mendapat perlindungan dari pembentukan undang-undang.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 234 Ayat (1) menyebutkan bahwa pemilik, penyedia jasa angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang sedangkan pada Pasal 235 Ayat (1) menyebutkan bila terjadi kecelakaan sampai terjadinya kematian maka pihak pengemudi, penyedia jasa angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris berupa biaya pengobatan dan biaya pemakaman dengan tidak menghilangkan tuntutan perkara pidana.

Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian bukan timbul karena kesalahannya (Pasal 24 Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya). Pembatasan tanggung jawab yaitu prinsip yang membatasi tanggung jawab pengangkut sampai jumlah tertentu. Prinsip pembatasan tanggung jawab ini mempunyai dua variasi yaitu mungkin dilampaui dan Tidak mungkin dilampaui.

**a. Peraturan Pemerintah RI Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.**

Peraturan Pemerintah ini disahkan pada hari Selasa 15 Mei 2012 dan dinyatakan berlaku sejak peraturan tersebut disahkan. Peraturan ini merupakan peraturan pelaksana dari Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan yang mengatur secara spesifik mengenai kendaraan hingga pada sparepart dan fasilitas dari kendaraan. Peraturan Pemerintah ini juga mengatur perbedaan antara kendaraan penumpang dengan kendaraan bus yang terdapat dalam pasal 1 ayat (5) dan (6) yang menyatakan bahwa untuk mobil penumpang maksimal delapan tempat duduk dan untuk mobil bus lebih dari delapan orang.

**b. Peraturan Pemerintah RI Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.**

Peraturan Pemerintah ini disahkan pada hari Senin 25 Juli 2011 dan dinyatakan berlaku sejak peraturan tersebut disahkan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 yang terdapat dalam pasal 1 Forum Lalu Lintas dan Angkutan jalan merupakan wahana koordinasi antarinstansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan. Peraturan Pemerintah ini berfungsi untuk membantu menyinergikan dan mengatur fungsi dari setiap instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan, baik dalam menyelesaikan permasalahan yang bersifat lintas yang harus dilaksanakan secara koordinasi yang hal ini terdapat dalam penjelasan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu lintas dan Angkutan Jalan;

**C. Pelaksanaan Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang**

Pengangkutan merupakan suatu proses kegiatan yaitu memuat barang kedalam angkutan serta membawanya tempat tujuan dengan selamat.

Pengangkutan adalah suatu perjanjian di mana satu pihak menyanggupi untuk membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya. Menyadari peran perusahaan pengangkutan merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa angkutan untuk keperluan umum. Dalam pemberian jasa angkutan seperti halnya perjanjian-perjanjian yang lain siapa saja diberi kebebasan yang seluas-luasnya untuk mengatur sendiri segala hal mengenai pemngangkutan mempunyai tanggung jawab besar terhadap segala sesuatu yang berhubungan dengan tugasnya yaitu menyelenggarakan pengangkutan.

Subjek-subjek dalam hukum pengangkutan yaitu siapa saja yang mendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan. Pihak-pihak dalam pengangkutan yaitu pihak pengangkut (pihak yang menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu ke lain tempat) dan pihak pemberi pekerjaan (pihak yang menyanggupi akan membayar ongkosnya).

Asas-asas yang terkandung didalam perjanjian pengangkutan yaitu:

**(1) Asas Konsensual**

Menurut Abdulkadir Muhammad bahwa Asas ini tidak mensyaratkan bentuk perjanjian pengangkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan merupakan perjanjian tertulis, melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan antara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan dalam undang-undang<sup>148</sup>. Mereka hanya menunjuk atau

---

<sup>148</sup> Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, *Op.cit.* , hlm

menerapkan ketentuan undang-undang. Tetapi apabila undang-undang tidak menentukan (tidak mengatur) kewajiban dan hak yang wajib mereka penuhi, diikutilah kebiasaan yang berakar pada kepatutan, jika apabila terjadi perselisihan mereka selesaikan melalui musyawarah, arbitrase, atau melalui pengadilan.

### **(2) Asas Koordinasi**

Pada asas ini diartikan sebagai penempatan kedudukan para pihak dalam pengangkutan dalam kedudukan yang setara atau sejajar, artinya tidak ada pihak yang berada paling tinggi maupun yang paling rendah. Menurut Abdulkadir Muhammad bahwa walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang atau pengirim barang sebagai konsumen, bukan berarti pengangkut sebagai bawahan dari penumpang atau pengirim barang, melainkan dalam hal ini kedudukan pengangkut adalah perjanjian pemberi kuasa.<sup>149</sup>

### **(3) Asas Campuran**

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpanan barang dari pengirim kepada pengangkut, dan melkukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Dengan demikian ketentuan-ketentuan dari tiga jenis perjanjian itu berlaku juga dalam perjanjian pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.<sup>150</sup>

### **(4) Asas tidak ada hak retensi**

Penggunaan hak retensi dalam perjanjian pengangkutan tidak dibenarkan. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan.

---

<sup>149</sup> *Ibid.* Hlm.

<sup>150</sup> *Ibid.* Hlm. 24

Pengangkutan hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemilikinya<sup>151</sup>

Pelaksanaan pengangkutan darat didasarkan atas asas-asas diantaranya:

**1) Asas taat hukum**

Pelaksanaan asas taat hukum memiliki arti bahwa pengangkutan darat didasarkan atas peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

**2) Asas akuntabel**

Prinsip akuntabel merupakan dasar pelaksanaan perjanjian pengangkutan darat antara pengirim, dan pelaku usaha didasarkan atas transparansi pembiayaan sesuai dengan yang diperjanjikan. Artinya, pemilik usaha harus memberikan keterangan dengan jelas mengenai biaya yang harus dikeluarkan/dibayarkan dari si pengirim barang agar barang yang dikirim melalui pengangkutan darat dapat sampai pada tempat tujuan.

**3) Asas berkelanjutan**

Prinsip berkelanjutan merupakan penyelenggaraan pengangkutan darat yang dilaksanakan antara pelaku usaha dengan pengirim didasarkan atas hukum, ketertiban, kesesuaian dan kelanjutan hingga tujuan pengangkutan tersebut tercapai.

**4) Asas partisipatif**

Prinsip partisipatif berarti bahwa pelaksanaan pengangkutan darat mengakomodir kepentingan konsumen dan masyarakat dalam setiap tindakan pengangkutan yang dilakukan oleh pelaku usaha.

---

<sup>151</sup> *Ibid.*

**5) Asas manfaat**

Prinsip atau asas manfaat menghendaki pengangkutan multimoda yang memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat, pengembangan perikehidupan yang berlangsung terus menerus bagi warga negara/masyarakat.<sup>152</sup>

**6) Asas seimbang**

Asas ini menghendaki bahwa penyedia jasa transportasi darat dalam menyelenggarakan pengangkutan seimbang dan serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan konsumen dengan penyedia jasa, serta mengakomodir kepentingan masyarakat umum, daerah, nasional dan internasional.

**7) Asas terpadu**

Asas terpadu ini menggambarkan bahwa penyelenggaraan transportasi darat ini didasarkan atas dasar keutuhan, terpadu dan saling menunjang, mengisi antara beberapa kepentingan konsumen dengan pelaku usaha.

**8) Asas mandiri.**

Perjanjian pengangkutan yang dibuat secara sah mengikat kedua belah pihak, yaitu pihak pengangkut dan pengirim. Antara kedua belah pihak tersebut tercipta hubungan kewajiban dan hak yang perlu direalisasikan melalui proses penyelenggaraan pengangkutan. Proses penyelenggaraan pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan orang atau benda ke tempat tujuan. Pada angkutan darat dengan kendaraan bermotor tempat pemuatan dan pembongkaran barang tersebut di terminal. Proses penyelenggaraan pengangkutan melalui darat, meliputi

---

<sup>152</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, *Op.cit.* hlm. 273

beberapa tahap kegiatan, yaitu tahap pemuatan barang atau orang di terminal pemberangkatan, tahap pelaksanaan angkutan dan tahap penurunan dan pembongkaran barang atau orang di terminal tujuan<sup>153</sup>.

Logistik dalam perkembangannya hingga kini sudah merupakan ilmu yang harus dapat perhatian khusus mengingat sejarah pertumbuhan ekonomi yang semakin kompleks seperti produktivitas barang-barang yang dihasilkan pabrik atau perusahaan, bagaimana penyaluran dan penyimpanannya serta pengelolaan hasil produk secara menyeluruh memerlukan penanganan khusus dan serius. Untuk mencapai hasil yang efisien dan efektif semua itu mutlak memerlukan pengorganisasian yang baik atau sering diistilahkan dengan manajemen logistik yang terpadu sehingga tidak terjadi ketimpangan dalam melaksanakan kegiatannya. Bagian penting logistik seperti transportasi, inventaris, penyimpanan sudah sebagai elemen fundamental dari sistem ekonomi dan industri bertahun-tahun yang lalu, namun dalam 20 tahun terakhir ini logistik telah diakui sebagai fungsi penting dalam kehidupan industri dan ekonomi.. Penghargaan terhadap cakupan, manfaat logistik serta rantai pasok telah mengarah pada pendekatan yang lebih ilmiah dalam permasalahan industri dan ekonomi. Pendekatan ini bertujuan kepada konsep umum manfaat logistik secara menyeluruh, tetapi yang paling penting mencakup keterkaitan dari masing-masing subsistem dalam logistik dan rantai pasok. Untuk itu kebutuhan, sarana pengiriman barang dalam merencanakan logistik serta rantai pasokan merupakan hal yang krusial.<sup>154</sup> Pengaturan mengenai jalur logistik dan

---

<sup>153</sup> Teuku Rizky Radhian, *Tinjauan Hukum Perjanjian Pengangkutan Darat Pupuk Urea Bersubsidi (Studi PT. Pupuk Iskandar Muda)*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Samudera Langsa,

<sup>154</sup> Sofian Bastuti et all, 2019, *Manajemen Logistik*, Unpam Press, Tangerang Selatan, hlm.1.

pemasokannya merupakan bagian dari kebijakan publik dimana negara melalui penyelenggara negara bertanggungjawab untuk terpenuhinya kebutuhan masyarakat melalui jalur pasokan logistik sebagaimana amanat dari pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 yaitu “*turut serta memajukan kesejahteraan umum*”.

Kebijakan publik dalam kepustakaan Internasional disebut sebagai *public policy*, yaitu suatu aturan yang mengatur kehidupan bersama yang harus ditaati dan berlaku mengikat seluruh warganya. Setiap pelanggaran akan diberi sanksi sesuai dengan bobot pelanggarannya yang dilakukan dan sanksi dijatuhkan didepan masyarakat oleh lembaga yang mempunyai tugas menjatuhkan sanksi.<sup>155</sup>

Kebijakan menurut E. Hugh Hecllo adalah cara bertindak yang sengaja untuk menyelesaikan beberapa permasalahan. Hampir sama dengan kedua pendapat diatas, Anderson mengungkapkan bahwa kebijaksanaan (*policy*) ialah serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah tertentu<sup>156</sup>.

Untuk memahami kedudukan dan peran yang strategis dari pemerintah sebagai *public actor*, terkait dengan kebijakan publik maka diperlukan pemahaman bahwa untuk mengaktualisasinya oleh karena itu diperlukan suatu kebijakan yang berorientasi kepada kepentingan rakyat. Kebijakan secara umum menurut Abidin dapat dibedakan dalam tiga tingkatan<sup>157</sup>:

---

<sup>155</sup> Rian Nugroho, 2004, *Public Policy*. Elex Media Komputindo, Jakarta, hlm. 1.

<sup>156</sup> Islamy, M Irfan, 2003, *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*, Bumi Aksara, Jakarta, hlm. 17.

<sup>157</sup> Abidin, Said Zainal, 2004, *Kebijakan Publik*, Yayasan Pancur Siwah, Jakarta, hlm. 31-33.

1. Kebijakan umum, yaitu kebijakan yang menjadi pedoman atau petunjuk pelaksanaan baik yang bersifat positif ataupun yang bersifat negatif yang meliputi keseluruhan wilayah atau instansi yang bersangkutan;
2. Kebijakan pelaksanaan adalah kebijakan yang menjabarkan kebijakan umum. Untuk tingkat pusat, peraturan pemerintah tentang pelaksanaan suatu undang-undang;
3. Kebijakan teknis, kebijakan operasional yang berada di bawah kebijakan pelaksanaan.

Berdasarkan perspektif sejarah, maka aktivitas kebijakan dalam tataran ilmiah yang disebut analisis kebijakan, memang berupaya mensinkronkan antara pengetahuan dan tindakan<sup>158</sup>. Berkaitan dengan beberapa pengertian kebijakan diatas, maka menurut Friedrich kebijakan publik ialah: “Serangkaian tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu, dengan ancaman dan peluang yang ada, dimana kebijakan yang diusulkan tersebut ditujukan untuk memanfaatkan potensi sekaligus mengatasi hambatan yang ada dalam rangka mencapai tujuan tertentu”.<sup>159</sup>

Definisi kebijakan publik menurut Jenkins<sup>160</sup> ialah sebagai keputusan yang saling berkaitan yang diambil oleh seorang aktor politik atau sekelompok aktor politik berkenaan dengan tujuan yang telah dipilih beserta cara-cara untuk mencapainya dalam suatu situasi di mana keputusan-keputusan itu pada prinsipnya

---

<sup>158</sup> William N. Dunn, 2003, *Analisis Kebijakan Publik*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, hlm. 89.

<sup>159</sup> Rian Nugroho, *Op. Cit*, hlm. 4.

<sup>160</sup> Solichin Abdul Wahab, 1991, *Analisis Kebijaksanaan dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*, PT Bumi Aksara, Jakarta, hlm. 14.

masih berada dalam batas-batas kewenangan kekuasaan dari para aktor tersebut. Dilihat dari pembuat kebijakan publik tersebut, Nugroho R menyatakan bahwa pertama, kebijakan publik dapat dibuat oleh lembaga Legislatif saja sesuai dengan konsep pembagian kekuasaan atau sering dikenal dengan sebutan *Trias Politika*. Kedua, dapat dibuat melalui kerjasama antara Legislatif dan Eksekutif, dan ketiga kebijakan public yang dibuat oleh Eksekutif saja.<sup>161</sup>

Menurut Subasono bahwa kerangka kerja dari kebijakan publik ditentukan oleh beberapa variabel sebagai berikut<sup>162</sup>:

1. Tujuan yang akan dicapai. Ini mencakup kompleksitas tujuan yang akan dicapai. Apabila tujuan kebijakan akan semakin kompleks, maka semakin sulit mencapai kinerja kebijakan. Sebaliknya, maka semakin mudah untuk mencapainya;
2. Preferensi nilai seperti apa yang perlu dipertimbangkan dalam pembuatan kebijakan. Suatu kebijakan yang mengandung berbagai variasi nilai akan jauh lebih sulit untuk dicapai dibanding dengan suatu kebijakan yang hanya mengejar suatu nilai;
3. Sumberdaya yang mendukung kebijakan. Kinerja suatu kebijakan akan ditentukan oleh sumberdaya finansial, material dan infrastruktur lainnya.
4. Kemampuan aktor yang terlibat di dalam pembuatan kebijakan. Kualitas dari suatu kebijakan akan dipengaruhi oleh kualitas para aktor yang terlibat dalam proses penetapan kebijakan. Kualitas

---

<sup>161</sup> Rian Nugroho, *Op. Cit*, hlm. 59.

<sup>162</sup> A.G. Subarsono, 2005, *Analisis Kebijakan Publik*, Pustaka Pelajar, Jakarta, hlm. 5-6.

tersebut akan ditentukan dari tingkat pendidikan, kompetisi dalam bidangnya, pengalaman kerja dan integritas moralnya;

5. Lingkungan yang mencakup lingkungan sosial, ekonomi, politik dan sebagainya. Kinerja suatu kebijakan akan dipengaruhi oleh konteks sosial, ekonomi, politik tempat kebijakan tersebut diimplementasikan;
6. Strategi yang digunakan untuk mencapai tujuan. Strategi yang digunakan untuk mengimplementasikan suatu kebijakan akan mempengaruhi suatu kinerja dari suatu kebijakan. Strategi yang digunakan dapat bersifat *topdown approach* atau *bottom-up approach*, otoriter atau demokratis.

Implementasi kebijakan adalah bagian dari rangkaian proses kebijakan publik. Proses Kebijakan adalah Suatu rangkaian tahap yang saling bergantung yang diatur menurut urutan waktu : Penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi , dan penilaian kebijakan<sup>163</sup>. Implementasi kebijakan juga merupakan rangkaian setelah suatu kebijakan dirumuskan. Tanpa Suatu kebijakan yang telah dirumuskan aka sia- sia belaka. Oleh karena itulah Implementasi kebijakan mempunyai kedudukan yang penting didalam kebijakn publik<sup>164</sup>.

Beberapa Ilmuwan mulai menegembangkan studi Implementai kebijakan, Salah satu faktor yang menjandi pendorong adalah akibat dari hasil – hasil yang mengecewakan dari program–program sosial yang bertujuan mengidentifikasi faktor–faktor yang membantu pemahaman proses Implementasi kebijakan<sup>165</sup>.

<sup>163</sup> Budi Winarno, 2007, *Kebijakan Publik: Teori Dan Proses*, Media Perssindo, Yogyakarta, hlm. 29.

<sup>164</sup> Tangkilisan, Hesel Nogi, 2003. *Implementasi Kebijakan Publik*, Lukman Offset YPAPI, Yogyakarta, hlm.17.

<sup>165</sup> Budi Winarno, *Op.Cit*, hlm. 106.

Menurut Robert Nakamura dan Frank Smallwood, Hal-hal yang berhubungan dengan Implementasi kebijakan adalah keberhasilan dalam mengevaluasi masalah dan kemudian menerjemah kedalam keputusan-keputusan yang bersifat khusus.<sup>166</sup> Menurut Webster bahwa Implementasi secara pendek bahwa *to implement* (mengimplementasikan) berarti *to provide the means for carrying out* (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu); *to give practical effect* (menimbulkan dampak/akibat terhadap sesuatu). Implikasi dari pandangan ini dapat dipandang sebagai suatu proses melaksanakan keputusan kebijakan.<sup>167</sup>

Proses Implementasi kebijakan itu sesungguhnya tidak hanya menyangkut perilaku badan Administratif yang bertanggung jawab untuk melaksanakan program yang menimbulkan ketaatan pada diri kelompok sasaran, melainkan pula menyangkut jaringan kekuatan – kekuatan politik, ekonomi dan sosial yang langsung dapat mempengaruhi perilaku dari semua pihak yang terlibat dan pada akhirnya berpengaruh terhadap tujuan kebijakan, baik yang negatif maupun yang positif.<sup>168</sup>

Dalam sebuah pengambilan sebuah kebijakan publik sudah seharusnya melalui sebuah proses yang mengindahkan berbagai macam pertimbangan untuk mencapai tujuan dari diambilnya kebijakan tersebut. Menurut pendapat dari James Anderson yang menjabarkan proses pengambilan kebijakan publik melalui tahapan sebagai berikut:<sup>169</sup>

<sup>166</sup> Tangkilisan, Hesel Nogi, *Op. Cit*, hlm. 17.

<sup>167</sup> Solichin Abdul Wahab, 1991, *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*, PT Bumi Aksara, Jakarta, hlm. 64.

<sup>168</sup> Tangkilisan, Hesel Nogi, *Op. Cit*, hlm. 19.

<sup>169</sup> James E. Anderson, 1978, *Public Policy Making*, Harvard University Press, Cambridge, hlm. 23-24.

- 1) Formulasi Masalah.
- 2) Penyebab Masalah.
- 3) Formulasi kebijakan.
- 4) Alternatif untuk memecahkan masalah, dan mengidentifikasi siapa yang berpartisipasi dalam formulasi kebijakan. Penentuan kebijakan (*adoption*) bagaimana alternatif ditetapkan, persyaratan atau kriteria yang harus dipenuhi, siapa yang melaksanakan kebijakan, dan bagaimana proses atau strategi untuk melaksanakan kebijakan. Serta apa isi dari kebijakan yang telah ditetapkan.
- 5) Siapa yang terlibat dalam implementasi kebijakan, apa yang mereka kerjakan dan apa dampak dari kebijakan tersebut.
- 6) Evaluasi. Bagaimana tingkat keberhasilan atau dampak kebijakan diukur,
  - 7) siapa yang mengevaluasi kebijakan, apa konsekuensi dari evaluasi kebijakan. Adakah tuntutan untuk melakukan perubahan atau pembatalan.

Pakar Kebijakan Publik lainnya Michael Howlet M. Ramesh & membagi proses kebijakan publik kedalam lima tahapan yakni:<sup>170</sup>

1. Penyusunan agenda (*agenda setting*) yaitu suatu proses agar satu masalah bisa mendapat perhatian dari pemerintah.
2. Formulasi kebijakan (*policy formulation*) yakni proses-proses pemilihan kebijakan oleh pemerintah.
3. Pembuatan Kebijakan (*decision Making*) yakni proses ketika pemerintah memilih untuk melakukan suatu tindakan, atau tidak melakukan suatu tindakan.

---

<sup>170</sup> *Ibid*, hlm. 25.

4. Implementasi kebijakan, (*policy implementtion*) yakni proses untuk melaksanakan kebijakan agar supaya mencapai hasil.
5. evaluasi kebijakan, (*policy evaluation*) yakni proses untuk memonitor dan menilai hasil kinerja sebuah kebijakan.

Kebijakan publik, dilihat dari prespektif instrumental adalah alat untuk mencapai suatu tujuan yang berkaitan dengan upaya pemerintah mewujudkan nilai-nilai kepublikan (*public values*). Tujuan kebijakan tidak akan dapat tercapai dengan sendirinya apabila tidak diimplementasikan. Realitasnya, di dalam implementasi kebijakan terkandung suatu proses yang kompleks dan panjang. Proses implementasi sendiri bermula sejak kebijakan ditetapkan atau memiliki payung hukum yang sah. Setelah itu, tahapan-tahapan implementasi akan dimulai dengan serangkaian kegiatan-kegiatan mengelola peraturan, membentuk organisasi, mengerahkan orang, sumber daya, teknologi, menetapkan prosedur, dan seterusnya dengan tujuan agar tujuan kebijakan yang telah ditetapkan dapat diwujudkan.<sup>171</sup>

Tahapan implementasi kebijakan sebagai proses untuk mewujudkan tujuan kebijakan sering disebut sebagai tahap yang penting (*critical stage*). Disebut penting karena tahapan ini merupakan “jembatan” antara dunia konsep dengan dunia realita.<sup>172</sup> Dunia konsep yang dimaksud adala tercermin dalam kondisi idela, sesuatu yang dicita-citakan untuk mewujudkan sebagaimana terformulasikan dalam dokumen kebijakan. Sementara dunia nyata adalah realitas dimana masyarakat sebagai kelompok sasaran kebijakan sedang bergelut dengan berbagai persoalan sosial, ekonomi, dan politik. Implementasi kebijakan menjadi “jembatan” karena

---

<sup>171</sup> Erwan Agus Purwanto dan Dyah Ratih Sulistyastuti, 2012, *Implementasi Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasinya di Indonesia*, Gava Media, Jakarta, hlm. 64.

<sup>172</sup> *Ibid*, hlm. 65.

melalui tahapan ini dilakukan *delivery mechanism* yaitu ketika berbagai *policy output* yang dikonversi dari *policy input* disampaikan kepada kelompok sasaran sebagai upaya nyata untuk mencapai tujuan kebijakan.<sup>173</sup>

Pembangunan berbasis masyarakat, secara sederhana dapat diartikan sebagai pembangunan yang mengacu kepada kebutuhan masyarakat, direncanakan, dan dilaksanakan oleh masyarakat dengan sebesar-besarnya memanfaatkan potensi sumber daya (alam, manusia, kelembagaan, nilai-nilai sosial-budaya dll) yang ada dan dapat diakses oleh masyarakat setempat.<sup>174</sup>

Pembangunan masyarakat harusnya berangkat dari kebutuhan masyarakat dan bukannya dirumuskan oleh “orang luar” atau elit masyarakat yang merasa tahu dan lebih pandai untuk merumuskan pembangunan yang cocok bagi masyarakatnya. Pembangunan berbasis masyarakat, berarti pembangunan harus berbasis pada sumberdaya lokal, sosial, kearifan lokal, dan modal spritual yang dimiliki dan atau diyakini oleh masyarakat setempat. Menurut Aprillia Theresia, pembangunan berbasis masyarakat akan mencakup:<sup>175</sup>

1. Pembangunan dari atas dan atau bawah (*top-down/bottom-up*);
2. Pembangunan berbasis sumberdaya lokal;
3. Pembangunan berbasis modal sosial;
4. Pembangunan berbasis kebudayaan;
5. Pembangunan berbasis kearifan lokal;
6. Pembangunan berbasis modal spritual.

---

<sup>173</sup> *Ibid.*

<sup>174</sup> Aprillia Theresia dkk, 2014, *Pembangunan Berbasis Masyarakat*, Alfabeta, Bandung, hlm. 28.

<sup>175</sup> *Ibid.* hlm. 28.

Salah satu landasan dalam pembangunan masyarakat adalah pengembangan sumberdaya manusia yang ada ditengah-tengah masyarakat. Menurut Notoatmodjo.<sup>176</sup> Pengembangan Sumberdaya manusia (*human resource development*) secara makro, adalah suatu proses peningkatan kualitas dan kemampuan manusia dalam rangka mencapai suatu tujuan pembangunan bangsa. Proses peningkatan di sini mencakup perencanaan, pengembangan dan pengelolaan Sumberdaya manusia. Pengembangan sumber daya secara mikro adalah suatu proses perencanaan pendidikan, pelatihan dan pengelolaan tenaga atau karyawan untuk mencapai suatu hasil optimal. Hasil ini dapat berupa jasa maupun benda atau uang.<sup>177</sup>

Agar berbagai manfaat pelatihan dan pengembangan dapat dipetik semaksimal mungkin, berbagai langkah harus ditempuh. Menurut Siagian pelatihan dan pengembangan pada umumnya bahwa langkah-langkah yang dimaksud terdiri dari 7 langkah, yaitu:<sup>178</sup>

1. Penentuan kebutuhan diklat,
2. Penentuan sasaran,
3. Penetapan isi program,
4. Identifikasi prinsip-prinsip belajar,
5. Pelaksanaan program,
6. Identifikasi manfaat,
7. Penilaian pelaksanaan program.

---

<sup>176</sup> Subri, 2012, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, PT. Bumi Aksara, Jakarta, hlm. 2.

<sup>177</sup> *Ibid*, hlm. 3.

<sup>178</sup> Sedarmayati, 2007, *Manajemen Sumber Daya Manusia, Reformasi Birokrasi dan Manajemen Pegawai Negeri Sipil*, PT. Refika Aditama, Bandung, hlm. 185.

Pengembangan masyarakat (*community development*) dapat diartikan sebagai upaya untuk menumbuhkan kesadaran, mengembangkan daya nalar dan keterampilan masyarakat setempat agar mereka secara mandiri mampu memanfaatkan potensi dan peluang untuk mengelola program pembangunan demi perbaikan kualitas hidup secara berkelanjutan. Dalam pengertian tersebut, terdapat beberapa pokok pikiran sebagai berikut:<sup>179</sup>

1. Kehadiran pihak luar bukan untuk mengambil alih tanggung jawab upaya perbaikan kualitas hidup masyarakat yang menjadi sasaran kegiatan. Karena itu kehadirannya tidak boleh menciptakan situasi ketergantungan, tetapi cepat atau lambat, harus menumbuhkan kemandirian masyarakat dengan program pembangunan sesuai dengan kebutuhan mereka
2. Pengertian mandiri yang dimaksudkan bukan berarti menolak atau tidak lagi memerlukan bantuan/dukungan pihak luar, tetapi memiliki kemampuan untuk menawar setiap bantuan /dukungan yang ditawarkan oleh pihak luar.
3. Program-program pembangunan yang diupayakan secara mandiri oleh masyarakat tersebut tidak bersifat sementara, tetapi harus berkelanjutan untuk waktu yang tidak terbatas. Mengacu pada pengertian di atas, maka setiap kegiatan pengembangan masyarakat harus dilandasi filosofi kerja sebagai berikut :<sup>180</sup>
  - a. Membantu masyarakat untuk membantu dirinya sendiri

---

<sup>179</sup> *Ibid.*

<sup>148</sup> *Ibid.*

- b. Terus menerus berupaya untuk memperbaiki kualitas hidup dalam arti yang seluas luasnya (fisik,sosial,ekonomi, mental/spiritual)
- c. Menjaga keserasian dan keseimbangan, baik antara sesama warga masyarakat, antaramasyarakat dan lingkungannya, serta antar warga masyarakat dengan Penciptanya.

Pembangunan harus ditujukan pada pembangunan manusia, bukan hanya menempatkan manusia sebagai faktor produksi tetapi yang dibangun adalah manusia kreatif. Untuk menjadi kreatif, manusia harus merasa bahagia, merasa aman dan bebas dari rasa takut sehingga dapat menyelenggarakan pembangunan dan memecahkan masalah yang dihadapinya. Sebagai akibat dari pembangunan manusia yang berhasil maka akan dicapai produktivitas dan distribusi hasil-hasil pembangunan.<sup>181</sup> Penyelenggara negara merancang kebijakan untuk menjamin keberlangsungan distribusi logistik melalui sistem jasa pengiriman barang bagi masyarakat seperti Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos.

Menurut Suyono, Jasa pengiriman barang adalah usaha dengan tujuan untuk memberikan jasa pelayanan atau pengurusan atas segala kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya suatu pengiriman, pengangkutan serta penerimaan barang dengan menggunakan multimodal transport baik itu melauai darat, udara ataupun laut. Menurut PER-178/PJ/2006, Jasa pengiriman barang adalah usaha yang dimaksudkan untuk mewakili kepentingan pemilik barang, untuk menangani segala kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, udara ataupun laut yang bisa mencakup kegiatan

---

<sup>149</sup> *Ibid.*

penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, klaim asuransi atas pengiriman barang dan penyelesaian tagihan serta biaya-biaya lain yang berhubungan dengan pengiriman barang – barang tersebut sampai dengan diterimanya barang oleh yang berhak menerimanya. Dari beberapa teori – teori tersebut maka dapat disimpulkan bahwa jasa pengiriman barang merupakan suatu usaha yang dimaksudkan untuk membantu segala kegiatan yang diperlukan untuk tercapainya pengiriman serta penerimaan barang melalui transportasi baik itu darat, udara ataupun laut.<sup>182</sup>

Jasa pengiriman barang atau ekspedisi adalah suatu perusahaan yang bergerak dibidang jasa dalam pengiriman barang. Sekarang ini jasa pengiriman barang sangat diminati masyarakat, karena dapat dipercaya, dan sangat memuaskan. Masyarakat tidak perlu lagi repot untuk mengantar barang sampai ke tempat tujuan, karena tidak perlu pergi ke tempat-tempat cabang dari jasa pengiriman barang tersebut.

Hanya dengan memberikan alamat tujuan yang lengkap, hitung berat barang, dan hitung jarak dari kota awal ke kota tujuan, kemudian dihitung total biaya yang diperlukan untuk pengiriman barang. Semua dilakukan hanya dengan waktu yang singkat. Bagi penerima, mereka hanya menunggu saja dirumah atau ditempat yang dituju, nanti barang akan langsung sampai ke tempat tujuan tanpa perlu lagi bagi penerima barang untuk mengambil ke kantor cabang pengiriman jasa. Karena semakin mudahnya melakukan segala pekerjaan sekarang ini. Saat ini segala semua pekerjaan dapat dilakukan dengan instan, tak perlu lagi repot untuk melakukan sebuah pekerjaan. Dapat diambil contoh dalam hal pengiriman barang, mungkin

---

<sup>182</sup> Ruli Supriati et all, Sistem Informasi Jasa Pengiriman Surat Dan Barang Pada PT. Pos Indonesia Kota Tangerang, *Jurnal SENSI, Volume 3 Nomor 2, Agustus 2017*, hlm. 175.

dulu kalau ingin mengirim barang maka yang harus repot mengurus untuk keperluan ini dan itu. seseorang harus pergi ke tempat pengiriman barang yang dulu sangat jarang sekali ada, mungkin di tiap kota cuma ada beberapa saja. Tapi karena sekarang segala keperluan dapat dilakukan dengan secara instan, hal tersebut tidak lagi menjadi sulit.

Hukum Pengangkutan bila ditinjau dari segi keperdataan, dapat ditunjuk sebagai keseluruhannya peraturan-peraturan (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata/Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) yang berdasarkan dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan/atau orang-orang dari suatu ke lain tempat untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian untuk menjadi perantara mendapatkan.<sup>183</sup>

Baik di dalam KUHPerdata maupun KUHD, yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan/atau orang-orang dari suatu ke lain tempat untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dan perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk di dalamnya perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantara ekspedisi/pengangkutan.<sup>184</sup>

Peranan jasa ekspedisi/pengangkutan dalam masyarakat umum maupun masyarakat dunia usaha sangat dibutuhkan, karena akan memudahkan pihak yang membutuhkan untuk mengangkut penumpang atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya, yang mana pihak pengguna jasa angkutan akan membayar ongkos

---

<sup>183</sup> Sution Usman Adji, 1990, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 5.

<sup>184</sup> *Ibid.*

sesuai dengan ketentuan atau kesepakatan pihak-pihak, yang nilainya tergantung pada objek yang diangkut, jarak perjalanan serta tingkat risiko yang dihadapi. Pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mempunyai kewajiban menyelenggarakan pengangkutan barang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mempunyai kewajiban membayar uang angkutan.<sup>185</sup>

Pihak-pihak harus bersepakat terlebih dahulu mengenai hal-hal yang berhubungan dengan pengangkutan, hal ini untuk mengetahui prestasi apa yang akan dilaksanakan masing-masing, dan siapa yang bertanggung jawab terhadap objek yang diangkut sampai tujuan (penerima). Pengangkutan barang dapat terjadi dalam suatu kota/daerah saja, dan dapat pula terjadi dari satu kota ke kota lainnya (antar kabupaten, antar daerah/ antar pulau), hal ini akan berpengaruh pada tingkat risiko yang dihadapi, dan penentuan besarnya biaya angkutan. Perusahaan pengangkutan barang atau ekspedisi dapat berhubungan langsung dengan pengirim barang, dalam praktek dapat pula tidak langsung berhubungan dengan pengirim melainkan melalui perantara yaitu perusahaan yang bergerak sebagai agen pengiriman barang, jika pengirim tidak berhubungan dengan pengangkut ini berarti pihak pengirim dengan pengangkut tidak ada hubungan hukum yang mengikat keduanya, permasalahannya siapa yang akan bertanggung jawab jika terjadi risiko yang terjadi pada proses pengangkutan dan merugikan pihak pengirim, secara nyata yang membawa barang sampai tujuan adalah jasa pengangkutan, bukan pihak perantara/agen pengiriman barang.

---

<sup>185</sup> Sri Zanariyah, Tanggungjawab Perusahaan Pengangkutan Barang Atas Barang Yang Dikirim Melalui Perusahaan Jasa Penitipan Barang Titipan Kilat (TIKI) Di Bandar Lampung, *Jurnal Sains Dan Inovasi*, Volume 7, Mei 2011, hlm. 35-36.

Pihak-pihak dalam perjanjian ekspedisi/pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim. Perjanjian Pengangkutan bersifat timbal balik, artinya kedua belah pihak mempunyai hak dan kewajiban masing-masing kewajiban pihak pengangkut adalah menyelenggarakan barang dan/atau orang ke tempat tujuan dengan selamat<sup>186</sup>. Sebaliknya, sebagai pihak pengirim barang berkewajiban untuk membayar ongkos angkutan yang telah disepakati. Hal ini yang kemudian menjadi hak pihak pengangkut. Sedangkan hak pengirim adalah menerima barang yang dikirim dengan keadaan utuh. Apabila pihak pengangkut tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana mestinya, maka pihak pengangkut harus bertanggungjawab, artinya pihak pengangkut harus memikul semua akibat yang timbul dari perbuatan penyelenggaraan pengangkutan baik karena kesengajaan ataupun kelalaian pihak pengangkut. Bentuk nyata dari tanggungjawab pengangkut yaitu dengan memberikan ganti rugi atas biaya dan kerugian yang diderita pihak pengirim. Namun hal tersebut tidak berlaku mutlak.

Ada batasan-batasan dalam pemberian ganti rugi tersebut, antara lain:<sup>187</sup>

1. Kerugian itu merupakan kerugian yang dapat diperkirakan secara layak pada saat timbulnya kerugian.
2. Kerugian itu harus merupakan akibat yang langsung dari tidak terlaksananya perbuatan dari perjanjian pengangkutan. Dalam perjanjian pengangkutan juga terdapat hal-hal yang bukan menjadi tanggungjawab pihak pengangkut. Artinya, apabila timbul kerugian, maka pihak pengangkut bebas dari pembayaran ganti rugi.

---

<sup>186</sup>Pendi Ahmad, *Perlindungan Hukum Terhadap Tarif Pengguna Jasa Angkutan Umum Berbasis Online*, Jurnal Sekretari, Vol. 5 No. 1 - Januari 2018, hlm. 7

<sup>187</sup> H.M.N. Purwosutjipto, 1981, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Djambatan, Jakarta, hlm. 33.

Beberapa hal yang tidak menjadi tanggungjawab pengangkut adalah:<sup>188</sup>

1. Keadaan memaksa (*overmach*);
2. Cacat pada barang itu sendiri;
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim atau ekspediter;
4. Keterlambatan barang ditempat tujuan, yang disebabkan karena keadaan memaksa; dalam hal ini barang tidak musnah atau rusak.

Menurut Saefullah Wiradipraja, ada 3 (tiga) macam prinsip tanggungjawab pengangkut dalam hukum pengangkutan :<sup>189</sup>

1. Prinsip tanggungjawab berdasarkan kesalahan;
2. Prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga;
3. Prinsip tanggungjawab mutlak.

Mengenai kedudukan ekspediter diatur dalam bagian II title V Buku 1 Pasal 86 sampai Pasal 90 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD). Pengertian ekspediter terdapat dalam Pasal 86 ayat (1) KUHD, yaitu: “*Ekspediter adalah seseorang yang pekerjaannya menyuruh orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat atau di perairan*”.

Ekspediter mempunyai tugas yang berbeda dengan seorang pengangkut. Ekspediter hanya bertugas mencari pengangkut yang baik bagi pihak pengirim yang akan mengirimkan barangnya, dan tidak mengadakan pengangkutan sendiri. Dalam hal ini ekspediter berfungsi sebagai “perantara” dalam perjanjian pengangkutan.<sup>190</sup>

<sup>188</sup> *Ibid*, hlm. 35.

<sup>189</sup> Saefullah Wiradipradja, 1989, *Tanggungjawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, hlm. 19.

<sup>190</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hlm. 36.

Seorang ekspediter memiliki tanggungjawab terhadap barang-barang yang telah diserahkan oleh pengirim kepadanya dalam kegiatan pengiriman barang seperti yang disebutkan dalam Pasal 87 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), yaitu:

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

Menurut Pasal 87 KUHD, tanggungjawab ekspediter hanya sampai saat barang-barang yang akan dikirim tersebut telah diterima oleh pengangkut. Namun, ekspediter juga memiliki tanggungjawab terhadap barang-barang yang telah dikirim. Pasal 88 KUHD menyatakan bahwa: “ia (ekspediter) juga harus menanggung kerusakan atau kehilangan barang dagangan dan barang-barang sesudah pengirimannya dibebankan oleh kesalahan atau keteledorannya”.

Tanggungjawab adalah kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatan yang disengaja maupun yang tidak disengaja. Tanggungjawab juga berarti berbuat sebagai perwujudan kesadaran akan kewajibannya. Prinsip tanggungjawab merupakan perihal yang sangat penting di dalam hukum perlindungan konsumen. Dalam kasus pelanggaran hak konsumen, diperlukan kehati-hatian dalam menganalisis siapa yang harus bertanggungjawab dan seberapa jauh tanggungjawab dapat dibebankan kepada pihak-pihak terkait.<sup>191</sup>

---

<sup>191</sup> Shidarta, 2000, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Grasindo, Jakarta, hlm. 59.

Tanggungjawab disini bukan hanya tentang mengantarkan paket barang dengan selamat kepada alamat tujuan (penerima paket barang) namun juga menjaga agar isi dalam paket tersebut tetap dalam keadaan baik-baik saja dan juga memberikan rasa aman bagi pengguna jasa perusahaan pengiriman paket barang. Karena jika sekali saja perusahaan atau orang-orang yang bekerja kepadanya lengah dari tanggungjawab, maka perusahaan tersebut akan dengan mudah kehilangan kepercayaan pelanggannya.

Maka untuk menghindari hal tersebut, tanggungjawab sangatlah dibutuhkan dalam menjaga hubungan antara perusahaan dengan pengguna jasa perusahaan pengiriman barang. Tanggungjawab itu bersifat kodrati, artinya sudah menjadi bagian kehidupan manusia, bahwa setiap manusia pasti dibebani dengan tanggungjawab. Apabila ia tidak mau bertanggungjawab, maka ada pihak lain yang memaksakan tanggungjawab itu. Dengan demikian tanggungjawab itu dapat dilihat dari dua sisi, yaitu dari sisi pihak yang berbuat dan dari sisi kepentingan pihak lain.

Prinsip tanggungjawab merupakan perihal yang sangat penting di dalam hukum perlindungan konsumen. Dalam kasus pelanggaran hak konsumen, diperlukan kehati-hatian dalam menganalisis siapa yang harus bertanggungjawab dan seberapa jauh tanggungjawab dapat dibebankan kepada pihak-pihak terkait.<sup>192</sup>

Secara umum, prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut :<sup>193</sup>

1. Kesalahan (*liability based on fault*);
2. Praduga selalu bertanggungjawab (*presumption of liability*);

---

<sup>192</sup> *Ibid.*

<sup>193</sup> Celina Tri Siwi Kristiyanti, 2008, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 92.

3. Praduga selalu tidak bertanggungjawab (*preemption of nonliability*);
4. Tanggungjawab mutlak (*stich liability*);
5. Pembatasan tanggungjawab (*limitation of liability*).

Tanggungjawab adalah ciri manusia beradab (berbudaya). Manusia merasa bertanggungjawab karena ia menyadari akibat baik atau buruk perbuatannya itu dan menyadari pula bahwa pihak lain memerlukan pengabdian atau pengorbanannya. Pengiriman barang kadang tidak selalu berjalan dengan lancar, misalnya barang yang telah disepakati oleh kedua belah pihak untuk dikirim ternyata tidak sampai ke tempat tujuan, barang tersebut terlambat sampai ke tempat tujuan atau barang tersebut rusak/hilang saat diperjalanan, jika terjadi wanprestasi dalam pengiriman barang, maka pihak perusahaan ekspedisi bertanggung jawab kepada pengirim. Pengirim berhak menuntut ganti kerugian kepada pihak perusahaan ekspedisi. Perusahaan ekspedisi dalam memberikan ganti kerugian, perlu mengetahui terlebih dahulu apa yang menyebabkan kiriman barang tersebut tidak sampai, rusak atau hilang, karena kiriman barang tersebut tidak sampai, rusak atau hilang mungkin akibat dari suatu perbuatan hukum atau karena peristiwa hukum.<sup>194</sup> Tanggungjawab tersebut merupakan bagian dari kegiatan pendistribusian yang dilakukan oleh perusahaan jasa pengiriman dalam operasionalnya.

Kegiatan pendistribusian merupakan bagian penting dalam bidang logistik. Menurut Tjiptono dan Chandra distribusi adalah kegiatan pemasaran yang berusaha memperlancar dan mempermudah penyampaian barang dan jasa dari produsen kepada konsumen. PT. Pos Indonesia pada bidang logistik memiliki layanan untuk pengiriman paket, dokumen serta uang dan berdasarkan Peraturan Pemerintah No

---

<sup>194</sup> *Ibid.*

15 tahun 2013 Standar Pelayanan untuk layanan pos komersial salah satunya yaitu meliputi kepastian waktu layanan, namun pada kenyataannya masih ada pengiriman barang yang dikembalikan lagi disebabkan karena gagal Xray ataupun barang yang pengirimannya salah alamat tujuan yang menyebabkan barang tidak sampai tempa tujuan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan. Menurut Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 727/AJ.307/DRJD/2004 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Barang Umum Di Jalan, Pengangkutan barang umum di jalan adalah satu cara penyelenggaraan angkutan untuk memindahkan barang umum dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan mobil barang. Barang umum sebagaimana dimaksud adalah bahan atau benda selain dari bahan berbahaya, barang khusus, peti kemas dan alat berat yang terdiri dari:<sup>195</sup>

1. Muatan umum;
2. Muatan logam;
3. Muatan kayu;
4. Muatan yang dimasukkan ke palet;
5. Pengangkutan kendaraan dengan cara bertingkat;
6. Kendaraan dengan tutup gorden samping;
7. Kaca lembaran.

Menurut Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 727/AJ.307/DRJD/2004 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan

---

<sup>195</sup> Amanda Ristriana Pattisina & Muniatun Khoirun Nisa, Proses Distribusi Dan Strategi Optimalisasi Pengiriman Paket Dan Dokumen Dalam Negeri Pada Kantor Pos Besar Surabaya Utara 60000, *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas, Volume 3 Nomor 1, Maret 2019*, hlm. 38-39.

Barang Umum Di Jalan, Beberapa hal yang harus diperhatikan dalam pengangkutan barang umum yaitu:<sup>196</sup>

1. Keselamatan muatan kendaraan.
2. Muatan harus diangkut kendaraan dalam kondisi aman untuk melindungi orang-orang yang terlibat dalam pemuatan, pembongkaran (muatan) dan mengendarai kendaraan, serta pemakai jalan lainnya dan para pejalan kaki.
3. Pemuatan dan pembongkaran harus memperhatikan ketentuan Kesehatan dan Keselamatan Kerja.
4. Pemuatan dan pembongkaran harus dilakukan oleh orang-orang yang terlatih yang mengetahui risiko yang dikandungnya, termasuk pengemudi juga harus mengetahui risiko tambahan dari muatan, atau sebagian muatan, yang bergerak saat kendaraan dikemudikan.
5. Semua peralatan pada kendaraan barang harus digunakan sesuai petunjuk penggunaan dari pabrik sehingga tidak membahayakan bagi para pengguna jalan lainnya serta pejalan kaki.
6. Muatan Tinggi:
  - a. Perhatian khusus harus diberikan terhadap bahaya muatan tinggi yang mungkin harus melewati bawah jembatan atau bangunan lain di sepanjang jalan. Jembatan dapat dihantam kendaraan barang yang bermuatan terlalu tinggi untuk melewati di bagian bawah jembatan. Hal ini dapat mengakibatkan pengemudi kendaraan dan orang lain tewas atau lukan-luka. Setiap tubrukan

---

<sup>196</sup> *Ibid*, hlm. 39.

pada jembatan kereta api berpotensi mengeluarkan rel, yang bisa menyebabkan kereta api tergelincir keluar rel dan kemungkinan kecelakaan kereta api serius.

- b. Semua kendaraan dengan ketinggian keseluruhan saat melakukan perjalanan di atas 3 meter harus memiliki tinggi maksimum kendaraan dalam kaki dan inci yang ditampilkan di dalam kabin sehingga jelas terlihat oleh pengemudi.
- c. Setiap kendaraan yang terpasang dengan peralatan tingkat tinggi yang mampu melampaui ketinggian 3 meter harus dipasang dengan peralatan peringatan visual.

Dalam pengiriman barang dibutuhkan beberapa dokumen dalam pengangkutan yang disebut *transportation documents*, Beberapa contoh dokumen dalam transportasi sebagai berikut:<sup>197</sup>

1. Dokumen Pengiriman Barang

Suatu perusahaan ekspedisi yang melaksanakan pengiriman barang, menggunakan *shipment documents* sebagai bukti bagi si penerima barang nantinya, bahwa barang-barang tersebut telah diangkut oleh perusahaan ekspedisi. Perusahaan pengangkutan harus bertanggung jawab untuk mengangkut barang-barang tersebut, sampai ke tempat tujuan.

2. Surat Menyurat (*bill of lading*)

3. Di dalam *bill of lading* diadakan kontrak barang-barang yang diangkut, hal mana si pengirim barang akan menyerahkannya kepada

---

<sup>197</sup> *Ibid*, hlm. 39-40.

si penerima atas dasar perjanjian yang telah dibuat. Adapun tujuan dari *bill of lading* adalah:

- a. Si penerima akan menerima barang dalam kondisi baik.
  - b. Pengangkutan berdasar isi kontrak yang telah dibuat.
  - c. Semua transaksi dalam pengangkutan dijelaskan dalam perjanjian. Jenis *bill of lading* dapat dibedakan yaitu:
    - i. *Bill of lading* yang langsung.
    - ii. *Bill of lading* berdasarkan order.
    - iii. Surat-surat muatan (*Cargo*).
  - d. Selain itu, transportasi menggunakan pula “dokumen pendukung” (*supporting document*) yang didalamnya memuat kapan barang tersebut tiba di tempat (tanggal dan waktu), si penerima barang dan masalah claim, bila terjadi kerugian atau kerusakan atas pengiriman barang.
4. Dokumen Bagi Manajemen

Dalam pengangkutan barang-barang, dikenal pula manajemen dokumen. Ada beberapa jenis manajemen dokumen yaitu:

- a. Kontrak

Dalam kontrak dijelaskan jangka waktu, dan asal/tujuan pengiriman barang.

- b. Tarif

Untuk angkutan harus jelas tarif yang dihitung untuk pengangkutan tersebut.

- c. Polis Asuransi

Selama dalam perjalanan barang-barang yang diangkut diasuransikan terdiri dari:

- 1) Asuransi biaya pengangkutan;
- 2) Asuransi atas kerugian barang;
- 3) Asuransi atas kerusakan barang-barang.

d. Biaya-biaya (*Cost & Freight*)

Dalam peangkutan yang diperhitungkan adalah biaya dan uang tambang

e. Cif (*Cost insurance and freight*)

Selama dalam pengangkutan yang diperhitungkan adalah biaya, asuransi dan uang tambang

f. Franco gudang

Artinya si pengirim/si penjual barang hanya bertanggung jawab atas barang sampai masuk ke dalam gudang

g. *Manifest*

Surat muatan yang dibawah oleh nakhoda kapal memuat seluruh barang-barang dan penumpang yang diangkut.

#### **D. Regulasi Perlindungan Hukum Dalam Pengiriman Barang Yang Belum Berkeadilan**

Keberadaan UU Perlindungan Konsumen sebagai *umbrella act* dalam perlindungan konsumen di Indonesia ternyata tidak mampu dilaksanakan maksimal. UU Perlindungan konsumen sebagai dasar hukum untuk melindungi kepentingan masyarakat sebagai konsumen tidak berjalan secara harmonis dengan undang-undang lain terkait dengan perlindungan bagi masyarakat sebagai

konsumen. Pada prinsipnya, UU Nomor 9 tahun 1999 yang mengatur perihal perlindungan konsumen seharusnya dilakukan harmonisasi dengan undang-undang yang berkaitan, misalnya dengan UU Perkereta apian, UU Pos, UU Lalu Lintas Jalan.

Berbicara mengenai kepentingan masyarakat sebagai konsumen dalam hal konsumen pengguna jasa angkutan darat adalah sebuah perlindungan terhadap hak-hak masyarakat yang sudah selayaknya mendapatkan perlindungan dari negara. hal ini karena didasarkan bahwa hak konsumen adalah bagian dari kepentingan masyarakat.

Mengutip teori Roscoe Pound bahwa kepentingan individu, kepentingan publik, dan kepentingan sosial ini tidak ditempatkan secara linier, melainkan tercakupi satu dengan yang lainnya. Kepentingan individual ada di dalam kepentingan publik (baca: kepentingan negara), dan selanjutnya kepentingan negara berada didalam kepentingan sosial. Kepentingan individual terdiri dari kepentingan kepribadian (*personality*), hubungan dalam keluarga (*domestic relations*), dan kepentingan materi (*interest of substance*). Contoh yang terakhir ini seperti hak milik, kebebasan berkontrak, kebebasan berserikat, dan keberlangsungan mata pencaharian.<sup>198</sup>

Kepentingan publik berkaitan dengan kepentingan negara sebagai entitas hukum (*interest of the state as a justistic person*). Setelah itu ada kepentingan sosial, yang mencakup kepentingan atas keamanan umum (*general security*), keamanan institusi sosial (*security of social institutions*), moralitas (*general morals*),

---

<sup>198</sup> Shidarta, *Pendekatan Hukum Progresif Dalam Mencairkan Kebekuan Produk Legislasi*, dalam Moh. Mahfud MD, dkk (editor), *Dekonstruksi Dan Gerakan Pemikiran Hukum Progresif*, Thafa Media, Yogyakarta, 2013, hlm. 34-35

pelestarian sumber-sumber kehidupan (*conservation of social resources*), kemajuan umum (*general progress*), dan kehidupan individual (*individual life*). Dalam konteks kepentingan sosial ini ingin ditekankan adanya kebutuhan masyarakat luas akan rasa aman, secara berkelanjutan yang harus diberikan kepada orang perorangan maupun institusi sosial<sup>199</sup>

Dengan demikian, dari pendapat Pound tersebut, maka kepentingan konsumen pada dasarnya adalah kepentingan sosial yang harus diletakkan diatas kepentingan pribadi (individual). Penempatan kepentingan konsumen sebagai kepentingan sosial merupakan bentuk perwujudan dari perlindungan konsumen dalam entitas hukum negara. Sedangkan dalam perspektif Hak-Hak Asasi Manusia (HAM), maka perlindungan konsumen adalah bagian juga dari perlindungan HAM. Dalam hal ini, perlindungan HAM bergeser lebih luas, tidak hanya berdasarkan konteks hubungan antara rakyat dan negara, namun lebih luas lagi HAM dalam perspektif hubungan antar masyarakat, yakni hubungan produsen dan konsumen.

Timbulnya ide perlindungan konsumen adalah sebagai akibat lemahnya posisi konsumen dibanding dengan pelaku usaha. Bentuk perlindungan yang dapat diberikan kepada konsumen adalah perlindungan hukum karena salah satu sifat dan tujuan hukum adalah memberikan perlindungan dan pengayoman kepada warga masyarakat. Perlindungan hukum bagi konsumen adalah suatu masalah yang besar dengan persaingan global yang terus berkembang. Perlindungan hukum dibutuhkan dalam persaingan dan banyaknya produk serta layanan yang menempatkan konsumen dalam posisi tawar yang lemah.<sup>200</sup>

---

<sup>199</sup> *Ibid.* Hlm. 35

<sup>200</sup> Inosentius Syamsul, *Perlindungan Konsumen, Kemungkinan Penerapan Tanggungjawab Mutlak*, Fakultas Hukum Pascasarjana Universitas Indonesia, Jakarta, 2004, hlm.

Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen. Menurut Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo mengemukakan bahwa rumusan pengertian perlindungan konsumen yang tersebut dalam Pasal 1 angka 1 UU Perlindungan Konsumen diatas cukup memadai. Kalimat yang menyatakan “segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum” diharapkan sebagai benteng untuk meniadakan tindakan sewenang-wenang yang menguntungkan pelaku usaha hanya demi untuk kepentingan konsumen.<sup>201</sup>

Dalam hal pengangkutan, maka pengguna jasa pengangkutan dapat dikategorikan sebagai konsumen yang menurut undang-undang harus diberikan perlindungan hak-haknya. Pengguna jasa pengangkutan berdasarkan perjanjian diatas adalah pengguna dari jasa penyedia pengangkutan darat.

Mengutip pendapat Marsidah bahwa perlindungan hukum bagi semua pihak yang terkait dengan sistem transportasi terutama pengguna jasa transportasi sangat penting mengingat pentingnya peran lalu lintas dan angkutan jalan bagi seluruh masyarakat, maka pembangunan dan pengembangan sarana pengangkutan perlu dikembangkan serta kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi perlu mendapat prioritas dan pelayanan yang baik dari pemerintah maupun penyedia jasa transportasi dan juga perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi juga mendapat keadilan dan kepastian hukum<sup>202</sup>.

---

<sup>201</sup> Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen, Edisi Revisi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2015, hlm. 1

<sup>202</sup> Marsidah, *Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009*, Jurnal Unpal, Volume 16, Nomor 2, Bulan MEI, Tahun 2018, hlm. 209

Ada beberapa ahli yang menjelaskan mengenai perlindungan hukum, antara lain yaitu Fitzgerald, Satjipto Raharjo, Phillipus M Hanjon dan Lily Rasyidi. Fitzgerald mengutip istilah teori perlindungan hukum dari Salmond bahwa hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu dapat dilakukan dengan cara membatasi berbagai kepentingan di lain pihak. Kepentingan hukum adalah mengurus hak dan kepentingan manusia, sehingga hukum memiliki otoritas tertinggi untuk menentukan kepentingan manusia yang perlu diatur dan dilindungi. Perlindungan hukum harus melihat tahapan yakni perlindungan hukum lahir dari suatu ketentuan hukum dan segala peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat yang pada dasarnya merupakan kesepakatan masyarakat tersebut untuk mengatur hubungan perilaku antara anggota-anggota masyarakat dan antara perseorangan dengan pemerintah yang dianggap mewakili kepentingan masyarakat.<sup>203</sup>

Menurut Satjipto Rahardjo, Perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.<sup>204</sup>

Selanjutnya menurut Phillipus M. Hadjon bahwa perlindungan hukum bagi rakyat sebagai tindakan pemerintah yang bersifat preventif dan resprensif. Perlindungan Hukum yang preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa, yang mengarahkan tindakan pemerintah bersikap hati-hati dalam pengambilan keputusan berdasarkan diskresi dan perlindungan yang resprensif

---

<sup>203</sup> Satjipto Raharjo, 2000, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 53.

<sup>204</sup> *Ibid*, hlm. 69.

bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa, termasuk penanganannya di lembaga peradilan.<sup>205</sup>

Menurut Barda Nawawi Arief, masalah perlindungan korban termasuk salah satu masalah yang juga mendapat perhatian dunia internasional. Dengan mengutip hasil Kongres PBB VII Tahun 1985 di Milan tentang *The Prevention of Crime and the Treatment of Offenders*, dikemukakan: hak-hak korban seyogianya dilihat sebagai bagian integral dari keseluruhan sistem peradilan pidana. Perlindungan terhadap korban kejahatan sebagai bagian dari masalah perlindungan Hak-hak Asasi Manusia (HAM), dan itu memang ada keterkaitan erat antara keduanya.<sup>206</sup>

Perlunya diberikan perlindungan hukum pada korban kejahatan secara memadai tidak saja merupakan isu nasional, tetapi juga internasional, oleh karena itu masalah ini perlu memperoleh perhatian yang serius. Pentingnya perlindungan korban kejahatan memperoleh perhatian serius, dapat dilihat dari dibentuknya *Declaration of Basic Principles of Justice for Victims of Crime and Abuses of Power* oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), sebagai hasil dari *The Seventh United Nation Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders*, yang berlangsung di Milan, Italia, September 1985, dalam salah satu rekomendasinya disebutkan : “Pelaku atau mereka yang bertanggung jawab atas suatu perbuatan melawan hukum, harus memberi restitusi kepada korban, keluarga atau wali korban. Restitusi tersebut berupa pengembalian hak milik atau mengganti kerugian yang diderita korban, kerugian biaya atas kelalaian yang telah dilakukannya sehingga menimbulkan korban, yang merupakan suatu penetapan Undang-Undang sebagai bentuk pelayanan dan pemenuhan atas hak.”

---

<sup>205</sup> *Ibid*, hlm. 54.

<sup>206</sup> *Ibid*, hlm. 35.

Kepastian adalah perihal (keadaan) yang pasti, ketentuan atau ketetapan. Hukum secara hakiki harus pasti dan adil. Pasti sebagai pedoman kelakuan dan adil karena pedoman kelakuan itu harus menunjang suatu tatanan yang dinilai wajar. Hanya karena bersifat adil dan dilaksanakan dengan pasti hukum dapat menjalankan fungsinya. Kepastian hukum merupakan pertanyaan yang hanya bisa dijawab secara normatif, bukan sosiologi.<sup>207</sup>

Menurut Kelsen, hukum adalah sebuah sistem norma. Norma adalah pernyataan yang menekankan aspek “seharusnya” atau *das sollen*, dengan menyertakan beberapa peraturan tentang apa yang harus dilakukan. Norma-norma adalah produk dan aksi manusia yang deliberatif. Undang-Undang yang berisi aturan-aturan yang bersifat umum menjadi pedoman bagi individu bertingkah laku dalam bermasyarakat, baik dalam hubungan dengan sesama individu maupun dalam hubungannya dengan masyarakat. Aturan-aturan itu menjadi batasan bagi masyarakat dalam membebani atau melakukan tindakan terhadap individu. Adanya aturan itu dan pelaksanaan aturan tersebut menimbulkan kepastian hukum.<sup>208</sup>

Kepastian hukum secara normatif adalah ketika suatu peraturan dibuat dan diundangkan secara pasti karena mengatur secara jelas dan logis. Jelas dalam artian tidak menimbulkan keragu-raguan (multi tafsir) dan logis. Jelas dalam artian ia menjadi suatu sistem norma dengan norma lain sehingga tidak berbenturan atau menimbulkan konflik norma. Kepastian hukum menunjuk kepada pemberlakuan hukum yang jelas, tetap, konsisten dan konsekuen yang pelaksanaannya tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan-keadaan yang sifatnya subjektif. Kepastian dan keadilan

---

<sup>207</sup> Dominikus Rato, 2010, *Filsafat Hukum Mencari: Memahami dan Memahami Hukum*, Laksbang Pressindo, Yogyakarta, hlm. 59.

<sup>208</sup> Peter Mahmud Marzuki, 2008, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, Jakarta, hlm. 158.

bukanlah sekedar tuntutan moral, melainkan secara factual mencirikan hukum. Suatu hukum yang tidak pasti dan tidak mau adil bukan sekedar hukum yang buruk.

Ajaran kepastian hukum ini berasal dari ajaran Yuridis-Dogmatik yang didasarkan pada aliran pemikiran positivistic di dunia hukum, yang cenderung melihat hukum sebagai sesuatu yang otonom, yang mandiri, karena bagi penganut pemikiran ini, hukum tak lain hanya kumpulan aturan. Bagi penganut aliran ini, tujuan hukum tidak lain dari sekedar menjamin terwujudnya kepastian hukum. Kepastian hukum itu diwujudkan oleh hukum dengan sifatnya yang hanya membuat suatu aturan hukum yang bersifat umum. Sifat umum dari aturan-aturan hukum membuktikan bahwa hukum tidak bertujuan untuk mewujudkan keadilan atau kemanfaatan, melainkan semata-mata untuk kepastian.<sup>209</sup>

Perlindungan terhadap konsumen dipandang secara material maupun formal makin terasa sangat penting, mengingat makin lajunya ilmu pengetahuan dan teknologi yang merupakan motor penggerak bagi produktivitas dan efisiensi produsen atas barang dan jasa yang dihasilkannya dalam rangka mencapai sasaran usaha. Perlindungan konsumen merupakan bagian tak terpisahkan dari kegiatan bisnis yang sehat. Dalam kegiatan bisnis yang sehat terdapat keseimbangan perlindungan hukum antara konsumen dengan produsen. Indonesia telah memiliki beberapa peraturan perundang-undangan yang melindungi konsumen. Peraturan perundang-undangan yang melindungi konsumen antara lain Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Dalam Pasal 1 angka 1 disebutkan bahwa: "*Perlindungan Konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi*

---

<sup>209</sup> Achmad Ali, 2002, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Toko Gunung Agung, Jakarta, hlm. 82.

*perlindungan kepada konsumen.*” Undang-Undang Perlindungan Konsumen ini mengacu pada filosofi pembangunan yang pada dasarnya termasuk pembangunan hukum yang memberikan perlindungan terhadap konsumen dalam rangka membangun manusia seutuhnya yang berlandaskan pada filosofi kenegaraan Republik Indonesia, yaitu Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Selain itu, dalam *Burgerlijk Wetboek* atau Kitab Undang-Undang Hukum Perdata juga terdapat ketentuan yang bertendensi melindungi konsumen, seperti dalam beberapa Pasal Buku III, Bab IV, Bagian II yang dimulai dari Pasal 1365.<sup>210</sup>

Di dalam peraturan perundang-undangan sudah di atur beberapa kewajiban yang harus ditaati oleh perusahaan pengangkutan dalam menjalankan usahanya, demikian juga halnya dengan perusahaan ekspedisi dimana ketentuan ini berlaku juga. Namun ternyata jika dalam melaksanakan kewajiban-kewajiban tersebut terjadi hal-hal yang tidak diinginkan atau juga terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh perusahaan pengangkutan atau perusahaan ekspedisi maka perusahaan harus bertanggung jawab. Tanggung jawab sepenuhnya adalah dari pihak perusahaan pengangkutan atau perusahaan ekspedisi.

Berikut ini beberapa tanggung jawab yang harus dilaksanakan oleh perusahaan pengangkutan atau perusahaan ekspedisi jika terjadi sesuatu dengan barang pengirimannya yaitu:<sup>211</sup>

---

<sup>210</sup> Chikie Nagin, Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Yang Mengalami Kerugian Akibat Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, *Jurnal Lex Crimen, Volume VI Nomor 4, Juni 2017*, hlm 62-63.

<sup>211</sup> *Ibid*, hlm. 63-65.

### **1. Bertanggungjawab Atas Barang Yang Hilang Atau Dicuri Dan Memberikan Ganti Kerugian Yang Diderita Pemilik Barang**

Jika barang yang diangkut hilang/dicuri atau mengalami kerusakan yang disebabkan oleh kesalahan atau keteledoran perusahaan pengangkut, maka ia harus bertanggung jawab atas hal tersebut. Tindakan bertanggung jawab dari perusahaan pengangkut datau perusahaan ekspedisi sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1366 KUHPerdara yang berbunyi: *“Setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatiannya”*.

Tanggung jawab mengganti kerugian ini diperjelas kembali dalam Pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi: *“Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang, karena barang musnah, hilang atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim”*.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen juga mewajibkan perusahaan pengangkutan atau perusahaan eksedisi untuk mengganti kerugian atas kerusakan dari barang pengirimannya. Hal ini diatur dalam Pasal 19 ayat (1) yang berbunyi: *“Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan”*.

### **2. Bertanggung Jawab Terhadap Perbuatan Melawan Hukum Yang Dilakukan Pekerjanya (*Employment Tort*)**

Atas apa yang dilakukan oleh pekerjanya seperti sopir, perusahaan pengangkutan harus bertanggung jawab. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 1367 KUHPerdota yang berbunyi: *“Seseorang tidak hanya bertanggung jawab, atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasannya”*. Selanjutnya dalam Pasal 1367 KUHPerdota ini disebutkan bahwa: *“Majikan dan orang yang mengangkat orang lain untuk mewakili urusan mereka, bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh pelayan atau bawahan mereka dalam melakukan pekerjaan yang ditugaskan kepada orang-orang itu”*.

Pertanggungjawaban perusahaan pengangkutan atau perusahaan ekspedisi terhadap perbuatan yang dilakukan oleh pekerjanya juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas di dalam Pasal 191 yang berbunyi: *“Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan”*.

Dari pengaturan kedua undang-undang ini yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdota) dan Undang-Undang Lalu Lintas, angkutan atau perusahaan ekspedisi terhadap perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pekerjanya, muncul 2 (dua) bentuk pertanggungjawaban, yaitu:

- a. Tanggung jawab terhadap perbuatan orang lain Dalam paragraf pertama Pasal 1367 KUHPerdota, tanggung jawab ini secara jelas disebutkan, dimana ditentukan bahwa suatu tanggung jawab tercipta ketika seorang yang menjadi tanggungannya

melakukan suatu perbuatan yang menyebabkan kerugian pada pihak yang lain.

- b. Tanggung jawab majikan (perusahaan) terhadap pekerjanya  
Paragraf ketiga dalam Pasal 1367 KUHPerdara menyebutkan bahwa pada dasarnya majikan atau suatu perusahaan dibebankan suatu pertanggungjawaban atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan pekerjanya yang berkaitan dengan pekerjaannya atau tugas mereka.

**3. Tanggung Jawab Yang Terdapat Dalam Izin Usahanya, Tanggung jawab ini terdiri dari:**

- a. Bertanggung jawab atas apa yang diperjanjikannya dan menyelesaikan segala tuntutan yang sah. Dalam Kepmenhub No. 10 Tahun 1988 disebutkan bahwa pada dasarnya suatu perusahaan pengangkutan harus bertanggung jawab pada semua hal yang telah diperjanjikannya dengan berbagai pihak dan wajib menyelesaikan segala tuntutan yang sah. Sanksi terhadap pengabaian tanggung jawab ini adalah pencaabutan Izin usaha perusahaan pengangkutan tersebut.
- b. Bertanggung jawab atas segala akibat yang ditimbulkan dari pengiriman barang yang menggunakan dokumen-dokumen yang diterbitkannya. Perusahaan pengangkutan harus bertanggungjawab atas segala akibat yang ditimbulkan dari pengiriman barang yang menggunakan dokumen-dokumen yang diterbitkannya. Tanggungjawab ini merupakan tanggungjawab

yang tercantum dalam setiap izin usaha jasa pengangkutan pada umumnya. Sanksi terhadap pelanggaran tanggungjawab ini adalah pencabutan izin usaha.

- c. Bertanggungjawab menyerahkan barang-barang yang diurusnya dan menutup asuransi terhadapnya. Perusahaan jasa pengangkutan harus bertanggung jawab atas penyerahan barang-barang yang diurusnya sesuai syarat-syarat umum yang berlaku bagi perusahaan jasa pengurusan Transportasi dan harus menutup asuransi usaha jasa pengurusan transportasi yang memadai. Sanksi terhadap pelanggaran tanggungjawab ini adalah pencabutan izin usaha.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 193 disebutkan bahwa sanksi bagi perusahaan angkutan yang menimbulkan kerugian bagi konsumennya harus mempertanggung-jawabkannya. Hal ini lebih dipertegas lagi dalam Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang menentukan bahwa:<sup>212</sup>

1. Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
2. Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian

---

<sup>212</sup> *Ibid*, hlm. 65.

santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ketentuan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen ini jelas sekali menegaskan bahwa apa saja yang terjadi yang menimbulkan kerugian pada konsumen menjadi tanggung jawab dari pelaku usaha dalam hal ini adalah Perusahaan Ekspedisi. Hal-hal yang menimbulkan kerugian bagi konsumen pengguna perusahaan ekspedisi sebagai contoh adalah barang yang dikirim mengalami cacat, musnah ataupun hilang.<sup>213</sup>

Berdasar pada Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, maka perlindungan hukum terhadap konsumen pengguna perusahaan ekspedisi dapat dilihat pada penerapan Pasal 4, Pasal 6 dan Pasal 7. Pasal 4 UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen mengatur tentang hak-hak dari konsumen. Pasal 4 huruf a menegaskan bahwa konsumen memiliki hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa. Barang pengiriman yang cacat atau bahkan hilang tentunya sangat mengganggu kenyamanan dan merugikan masyarakat konsumen pengguna perusahaan ekspedisi. Pasal 4 huruf c menegaskan bahwa konsumen berhak untuk mendapatkan informasi yang benar, jelas dan jujur, berkaitan dengan barang pengiriman yang cacat atau hilang, konsumen kadang tidak mendapatkan info yang benar bahkan kadang tidak ada pemberitahuan sama sekali dari Perusahaan Ekspedisi.

Demikian juga kondisi tidak nyaman dirasakan oleh konsumen apabila akan melaporkan barang pengiriman yang cacat/rusak ataupun hilang. Perusahaan

---

<sup>213</sup> *Ibid.*

Ekspedisi lambat dalam pelayanan keluhan konsumen. Jelas tindakan yang demikian tidak sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 4 huruf d Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 yang menentukan bahwa “konsumen berhak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang dipergunakan.” Pasal 4 huruf e menentukan bahwa konsumen berhak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut. Pasal 4 huruf h menegaskan bahwa konsumen berhak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, namun hak ini tidak diketahui oleh sebagian besar pelanggan.<sup>214</sup>

Menurut Pasal 6 huruf a Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, pelaku usaha wajib menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan jasa yang diperdagangkan. Sebaliknya, pelaku usaha wajib menjamin mutu barang dan jasa yang diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan jasa yang berlaku. Sementara itu konsumen berhak untuk memilih barang dan jasa serta mendapatkan barang dan jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan. Hak dan kewajiban ini harus dijalankan secara seimbang. Sedangkan hak perusahaan ekspedisi yaitu untuk mendapatkan pembayaran atas barang yang dikirimnya sesuai dengan perjanjian yang dilakukan dengan pihak pengirim barang.

Ada beberapa Pasal dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen yang mengatur mengenai kewajiban Perusahaan Ekspedisi yakni:<sup>215</sup>

---

<sup>214</sup> *Ibid*, hlm. 65-66.

<sup>215</sup> *Ibid*, hlm. 66.

- (a) Pasal 7 huruf b Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menegaskan bahwa pelaku usaha wajib memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan. Pasal 7 huruf f berkaitan dengan Pasal 4 huruf e. Pada hakekatnya sistem kompensasi ini telah ada, bahwa konsumen berhak untuk memperoleh atau menerima kompensasi bila ternyata barang pengiriman mengalami cacat atau hilang.
- (b) Pasal 2 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, disebutkan tentang Azas dari perlindungan konsumen, yaitu “perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum”. Azas-azas perlindungan konsumen ini pada dasarnya adalah untuk melindungi konsumen dan memberikan kepastian bahwa konsumen benar-benar menerima hak-haknya sebagaimana sudah diatur dalam peraturan perundang-undangan.
- (c) Pasal 3 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen membahas tentang tujuan perlindungan konsumen sebagai berikut:
1. Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri.
  2. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari akses negative pemakaian barang atau jasa

3. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan, dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen.
4. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi.
5. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga menumbuhkan sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha.
6. Meningkatkan kualitas barang dan jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.

Dari asas-asas dan tujuan dari Perlindungan Konsumen sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen maka jika terjadi pelanggaran hukum yang tidak mustahil bisa terjadi dan dilakukan oleh Perusahaan Ekspedisi maka terhadap hak-hak konsumen harus dilindungi. Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menyebutkan bahwa pelanggaran hak konsumen itu antara lain berupa:<sup>216</sup>

1. Pelanggaran hak konsumen atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan jasa.
2. Pelanggaran atas hak konsumen untuk memilih barang dan jasa serta mendapatkan barang dan jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan.

---

<sup>216</sup> *Ibid*, hlm. 66-67.

3. Pelanggaran atas hak konsumen untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan jasa yang digunakan.
4. Pelanggaran atas kewajiban pelaku usaha untuk menjamin mutu barang dan jasa yang diproduksi dan diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan jasa yang berlaku.

Apabila terjadi pelanggaran oleh Perusahaan Ekspedisi maka tentunya itu tidak sesuai lagi dengan tujuan dari perlindungan terhadap konsumen sebagaimana diatur dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Selain melanggar beberapa pasal dalam Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen juga telah melanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pelanggaran yang dilakukan oleh perusahaan pengangkutan atau perusahaan ekspedisi dapat diselesaikan melalui pengadilan atau diluar pengadilan sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Sehubungan dengan perlindungan hukum yang menjadi hak dan harus diberikan kepada konsumen maka, menurut Pasal 45 ayat 2 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, apabila terjadi sengketa maka penyelesaian sengketa konsumen dapat dilakukan dengan dua (2) cara, yaitu:<sup>217</sup>

#### **1. Penyelesaian sengketa di pengadilan; dan**

Sengketa konsumen tidak hanya dibatasi pada persoalan sengketa perdata saja tetapi dapat juga masuk dalam sengketa pidana. Masuknya suatu sengketa/perkara

---

<sup>217</sup> *Ibid*, hlm. 67.

ke depan pengadilan adalah karena inisiatif para pihak yang bersengketa baik atas inisiatif produsen maupun konsumen. Istilah prosedur berperkara didahului dengan pendaftaran surat gugatan di depan kepaniteraan perkara perdata di pengadilan negeri. Sebelumnya itu berarti surat gugatan harus dipersiapkan terlebih dahulu secara teliti dan cermat.

Berdasarkan ketentuan Pasal 45 UU Nomor 8 tahun 1999<sup>218</sup>

- (1) Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.
- (2) Penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau diluar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa
- (3) Penyelesaian sengketa diluar pengadilan sebagaimana dimaksud para ayat (2) tidak menghilangkan tanggungjawab pidana sebagaimana diatur dalam undang-undang
- (4) Apabila telah dipilih upaya penyelesaian sengketa di luar pengadilan, gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh apabila upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil oleh satu pihak atau oleh pihak yang bersengketa.

Berdasarkan ketentuan Pasal 45 ayat (3) jelas seharusnya bukan hanya tanggung jawab pidana yang tetap dibuka kesempatannya untuk diperkarakan, melainkan juga tanggung jawab lainnya, misalnya dibidang administrasi negara dan bidang perdata. Konsumen yang dirugikan haknya, tidak hanya diwakilkan oleh jaksa dalam penuntutan peradilan umum untuk kasus pidana, tetapi ia sendiri dapat juga menggugat pihak lain di peradilan Tata Usaha Negara jika terdapat sengketa administrasi negara didalamnya. Hal yang dikemukakan tersebut dapat terjadi misalnya dalam kaitannya dengan kebijakan aparat pemerintah yang ternyata dipandang merugikan konsumen secara individual, bahkan mengingatkannya makin

---

<sup>218</sup> Pasal 45 UU Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

banyaknya perusahaan multinasional yang beroperasi di wilayah Indonesia tidak tertutup kemungkinan ada konsumen yang menggugat pelaku usaha ke peradilan TUN.

Pada kasus perdata di pengadilan negeri, pihak konsumen yang diberikan hak mengajukan gugatan menurut ketentuan Pasal 46 UU Nomor 8 tahun 1999 adalah:

- a. Seorang konsumen yang dirugikan atau ahli waris yang bersangkutan;
- b. Sekelompok konsumen yang mempunyai kepentingan yang sama;
- c. Lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat yang memenuhi syarat, yaitu berbentuk badan hukum atau yayasan, yang dalam anggaran dasarnya menyebut dengan tegas bahwa tujuan didirikannya organisasi itu adalah untuk kepentingan perlindungan konsumen dan melaksanakan kegiatan sesuai dengan anggaran dasarnya;
- d. Pemerintah dan/atau instansi terkait jika barang/jasa yang dikonsumsi atau dimanfaatkan mengakibatkan kerugian materi yang besar dan/atau korban yang tidak sedikit.

Pada kriteria yang pertama yaitu seorang konsumen atau ahli warisnya, ketentuan kedua, gugatan dapat dilakukan oleh sekelompok konsumen yang memiliki kepentingan yang sama. Ketentuan ini harus dibedakan dengan gugatan yang mewakilkan kepada orang lain seperti yang diatur dalam Pasal 123 ayat 1 HIR. Penjelasan Pasal 46 UU Nomor 8 tahun 1999 menyebutkan bahwa gugatan kelompok ini dengan istilah “*class action*”. Kemudian klasifikasi ketiga adalah Lembaga swadaya masyarakat, disini dipakai istilah “lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat”. Klasifikasi ketiga ini berkaitan dengan legal standing<sup>219</sup>.

Klasifikasi penggugat dalam sengketa konsumen yang keempat adalah Pemerintah dan/atau instansi terkait. Instansi tersebut akan melakukan gugatan jika

---

<sup>219</sup> Persyaratan Lembaga Swadaya Masyarakat diatur dalam Pasal 46 ayat (1) huruf c dan Pasal 44 ayat (1) UU Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

terdapat korban atau kerugian yang besar yang ditimbulkan. Namun tidak disebutkan apakah gugatan demikian masih diperlukan jika ada gugatan dari konsumen, atau dapat dilakukan bersamaan waktunya dengan gugatan dari pihak konsumen yang termasuk klasifikasi-klasifikasi satu sampai tiga.

Sampai saat ini berdasarkan hukum acara perdata bahwa tidak mensyaratkan perwakilan wajib oleh sarjana hukum (*verpliche procereurstelling*) yang telah memiliki kualifikasi tertentu untuk menangani sengketa/perkara di pengadilan. Itu artinya konsumen dapat menangani sengketanya sendiri dipengadilan tanpa bantuan kuasa hukum.

Di dalam sengkerta konsumen tidak jarang tergugatnnya berbentuk badan hukum Perseroan Terbatas (PT). Karenannya gugatan di ajukan ke Pengadilan Negeri di daerah hukum domisili Perseroan Terbatas (PT) tersebut. Namun demikian, sesuai dengan UU Nomor 40 tahun 2007tentang Perseroan Terbatas, keberadaan PT harus diteliti dahulu sebagai badan hukum PT atau belum menjadi badan hukum. Ini menyangkut pertanggungjawaban PT tersebut terhadap pihak ketiga termasuk konsumen.

Menurut Putusan MA Nomor 520 K/Pdt/1996 bahwa adanya pengesahan sebagai Badan hukum Perseroan Terbatas (PT) tidak menghapuskan tanggungjawab secara pribadi dan Pengurus/Direktur PT untuk melunasi hutang kepada Debitur dan mengalihkan tanggungjawab utangnnya kepada PT.

Di dalam praktik penanganan perkara, pada umumnya tidak mudah menetapkan kualifikasi gugatan, meskipun secara teoritis gugatan dapat dibedakan menjadi tiga yakni wanprestasi, perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) dan perbuatan melawan hukum penguasa (*onrechtmatige overheads daad*). Para kuasa hukum

sering memanfaatkan hal ini untuk mengajukan eksepsi/tangkisan bahwa gugatan kabur, misalnya gugatannya seharusnya wanprestasi, bukan perbuatan melawan hukum atau sebaliknya<sup>220</sup>.

Pembedaan kualifikasi gugatan lebih banyak berdasarkan situasi konkret yang diungkapkan dalam fakta-fakta hukum (Posita gugatan) serta diberikan pertimbangan hukum oleh Hakim, artinya tidak hanya 1 kualifikasi gugatan saja yang disebutkan dalam gugatan. Menurut Yusuf Shofie, bahwa untuk permasalahan konsumen dengan lembaga pengadilan tidak diketahui dengan pasti secara kuantitatif. Namun demikian, ada saja pertimbangan-pertimbangan hakim yang bernuansa perlindungan konsumen meskipun minim.<sup>221</sup>

Minimnya masalah-masalah konsumen di Pengadilan (tidak termasuk di luar pengadilan), mungkin disebabkan sikap konsumen Indonesia yang enggan berperkara di pengadilan, penyebab keengganan konsumen meminta keadilan dari pengadilan disebabkan oleh yuridis, politis dan sosiologis yakni:<sup>222</sup>

*Pertama*, karena tidak konsistennya badan peradilan kita atas putusan-putusannya. Sering terjadi perbedaan putusan-putusan pengadilan dalam kasus-kasus yang serupa.

*Kedua*, konsumen enggan berperkara di pengadilan padahal telah dirugikan oleh pengusaha. Keengganan konsumen karena beranggapan norma-norma dalam perlindungan konsumen tidak memiliki kekuatan untuk mendukung hak-hak konsumen yang sudah dilanggar.

---

<sup>220</sup> Celina Tri Siwi Krisyanti, *Hukum Perlindungan Kosumen*, Jakarta, Sinar Grafika, 2014, hlm. 180

<sup>221</sup> *Ibid.* Hlm. 181

<sup>183</sup> *Ibid.*

*Ketiga*, tarik menarik kepentingan diantara pelaku ekonomi yang bukan konsumen, yang memiliki akses kuat diberbagai bidang, termasuk akses kepada pengambil keputusan<sup>223</sup>. Pengalaman konsumen yang mendapat bantuan hukum dari Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), merasakan bahwa mencari keadilan melalui pengadilan memakan waktu, biaya yang tidak sedikit, serta pengorbananan dari keluarga.

**2. Penyelesaian sengketa di luar pengadilan, baik secara damai antara kedua belah pihak, maupun melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK).**

Perselisihan antara konsumen dengan produsen adalah fakta hukum yang harus diselesaikan. Prosedur penyelesaian melalui pengadilan selama ini ternyata tidak memberikan efektifitas penyelesaian masalah, oleh karena itu, penyelesaian sengketa konsumen diluar pengadilan merupakan salah satu alternatif yang dapat dilakukan.

Berdasarkan ketentuan Pasal 52 UU Nomor 8 tahun 1999 bahwa Penyelesaian sengketa konsumen dilakukan di luar peradilan adalah melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK). Adapun tata cara penyelesaian sengketa dapat dilakukan melalui prosedur mediasi, arbitrase, dan konsiliasi. Gugatan yang sudah diajukan ke BPSK harus ditindaklanjuti oleh BPSK, dan BPSK wajib memberikan putusan. Putusan tersebut berdasarkan Pasal 56 Ayat (2) UUPK bersifat final dan mengikat, dengan kata lain tidak dapat dilakukan banding dan kasasi. Akan tetapi berdasarkan Pasal 54 Ayat (3) UUPK terhadap putusan tersebut dapat dimintakan upaya hukum (keberatan) ke pengadilan Negeri.

---

<sup>184</sup> *Ibid.*

**BAB IV**  
**KELEMAHAN-KELAMAHAN PERLINDUNGAN HUKUM BAGI**  
**PENGGUNA JASA ANGKUTAN DALAM**  
**PENGIRIMAN BARANG**

**A. Kelemahan Dalam Subtansi Hukum (*legal substantion*)**

Terkait dengan perlindungan konsumen terhadap jasa pengiriman barang angkutan darat, keluhan konsumen atas buruknya pelayanan dan proses klain ganti kerugian konsumen atas kesalahan perusahaan penyedia jasa pengiriman barang telah menjadi suatu fenomena yang mengkrystal di Indonesia khususnya di Sumatera Utara. Seperti misalnya keluhan yang disampaikan oleh Afrida Sibarani yang merupakan konsumen/pengguna jasa pengiriman dari PT. Tiki Jalur Nugraha Ekakurir (JNE) yang merupakan divisi dari PT. Citra van Titipan Kilat (Tiki) kepada MediaKonsumen.com, keluhan pengguna jasa berawal dari pengguna jasa yang sudah biasa mengirimkan paket buah-buahan kepada pengguna jasa. Pada tanggal 26 Agustus 2020, pengguna jasa mengirimkan paket berisi buah yang masih keadaan mentah dari Medan ke Bogor dengan nomor resi 040310020535920. Saat itu seperti biasa ibu pengguna jasa selalu menanyakan kepada petugas penerima barang JNE apakah *packing* barang yang dia serahkan sudah dikemas dengan baik, akan tetapi petugas penerima dari pihak JNE tidak memeriksa paket tersebut dan hanya mengatakan ok, berkali kali ibu pengguna jasa memastikan kepada pihak JNE untuk di *check* dan memberitahu yang dikirim adalah makanan. Akan tetapi petugas penerima JNE saat itu sedang sibuk menyuapi anaknya dan hanya menjawab akan mengecek paket tersebut nanti. Keesokan sorenya tanggal 27 Agustus 2020, barang pengguna jasa yang sudah sampai di *Hub* Bogor tidak jadi

dikirim oleh pihak kurir, padahal dari pihak JNE sudah menelpon pengguna jasa dan mengatakan paket yang dikirim rusak dan akan mengirimkannya sore itu juga.

Paket pengguna jasa ditahan sampai besok malam harinya dan dikirimkan kepada pengguna jasa dalam keadaan rusak parah. Pengguna jasa menduga kerusakan paket kiriman pengguna jasa terjadi dikarenakan petugas penerima barang JNE di Medan tidak memasang stiker "*Fragile*" yang seharusnya ditempel di kotak pengiriman, karena yang dikirim adalah makanan. Saat itu pengguna jasa menyaksikan kondisi paket dengan tim kurir JNE bersama-sama.

Proses klaim ganti rugi yang diajukan oleh pengguna jasa ditanggapi oleh pihak JNE dengan proses yang berputar-putar selama 40 hari dan menyuruh pengguna jasa menunggu. Pada akhirnya, pagi hari tanggal 9 Oktober 2020, pihak JNE menelepon ibu pengguna jasa selaku pengirim barang/paket dari medan dan mengatakan bahwa pihak JNE tidak akan membayar ganti rugi dengan alasan paket tidak dipacking menggunakan kayu. Alasan tersebut seharusnya di beritahukan di awal pengiriman kepada ibu pengguna jasa yang berkali-kali minta petugas penerima barang di kantor JNE memeriksa paketnya.<sup>224</sup> Dari kasus di atas menunjukkan, tidak seimbang atau lemahnya kedudukan pengguna jasa (konsumen) yang seharusnya dilindungi oleh Undang-Undang Perlindungan Konsumen pada saat pengguna jasa mengajukan komplain ataupun pengajuan klaim ganti kerugian kepada penyedia jasa.

Undang-Undang Perlindungan Konsumen mendefinisikan konsumen sebagai "Setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik

---

<sup>224</sup> Afrida Sibarani, *JNE Menolak Membayar Ganti Rugi Kerusakan Barang*, <https://mediakonsumen.com/2020/10/10/surat-pembaca/jne-menolak-membayar-ganti-rugi-kerusakan-barang>, diakses tanggal 9 November 2021.

bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan<sup>225</sup>. Pakar masalah konsumen di Belanda, Hondius menyimpulkan, para ahli hukum pada umumnya sepakat mengartikan konsumen sebagai, pemakai produksi terakhir dari benda dan jasa<sup>226</sup>.

Konsumen Di dalam UUPK Pasal 1 angka 1 memberikan pengertian tentang perlindungan konsumen yaitu segala upaya untuk menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen. Menurut AZ. Nasution, mengartikan bahwa perlindungan konsumen sebagai keseluruhan asas-asas dan kaidah-kaidah yang mengatur dan melindungi konsumen dalam hubungan dan masalahnya dengan para penyedia barang dan/atau jasa konsumen. Nasution menambahkan hukum perlindungan konsumen merupakan bagian dari hukum konsumen yang memuat sas-asas atau kaidah-kaidah bersifat mengatur, dan juga mengandung sifat yang melindungi konsumen. adapun hukum konsumen diartikan sebagai keseluruhan asas-asas dan kaidah-kaidah hukum yang mengatur masalah antara berbagai pihak satu sama lain berkaitan dengan barang dan/atau jasa konsumen, di dalam pergaulan hidup<sup>227</sup>.

Menurut *Business English Dictionary*, perlindungan konsumen adalah *protecting consumers against unfair of illegal traders*. Adapun *Black's Law Dictionary* mendefinisikan *a ststute that safeguards consumers in the use goods and services*. Perlindungan Konsumen adalah istilah yang dipakai untuk menggambarkan perlindungan hukum yang diberikan kepada konsumen dalam

---

<sup>225</sup> Abdul Halim Barkatullah, 2010, *Hak-Hak Konsumen*, Nusa Media, Bandung, hlm. 30.

<sup>226</sup> Susanti Adi Nugroho, 2015, *Proses Penyelesaian Sengketa Konsumen Ditinjau dari Hukum Acara Serta Kendala dan Implementasinya*, Prenadamedia, Jakarta, Cetakan Ketiga, hlm. 60.

<sup>227</sup> Ahmad Zuhairi, 2016, *Hukum Perlindungan Konsumen & Problematikanya*, G.H. Publishing, Jakarta, hlm. 17.

usahanya untuk memenuhi kebutuhannya dari hal-hal yang merugikan konsumen itu sendiri. Undang-undang perlindungan konsumen menyatakan bahwa, perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. perlindungan konsumen mempunyai cakupan yang luas, meliputi perlindungan konsumen terhadap barang dan jasa, yang berawal dari tahap kegiatan untuk mendapatkan barang dan jasa hingga sampai akibat-akibat dari pemakaian barang dan/atau jasa tersebut<sup>228</sup>.

Perlindungan konsumen adalah hal yang sangat penting atau utama dalam segala transaksi, baik itu jual beli ataupun pengadaan jasa. Konsumen dan produsen berhak untuk menerima manfaat yang bersifat tidak merugikan salah satu pihak. Keterbukaan informasi juga menjadi tolak ukur utama yang dilakukan produsen terhadap konsumen, guna mendapat kepercayaan maupun kenyamanan terhadap konsumen sebagai pengguna barang atau produk jasa. Perlindungan konsumen dibutuhkan untuk menciptakan rasa aman bagi para konsumen dalam melengkapi kebutuhan hidup. Kebutuhan perlindungan konsumen juga harus bersifat tidak berat sebelah dan harus adil. Sebagai landasan penetapan hukum, asas perlindungan konsumen diatur dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, dengan penjelasan sebagai berikut:<sup>229</sup>

#### 1. Asas Manfaat

Konsumen maupun pelaku usaha atau produsen berhak memperoleh manfaat yang diberikan. Tidak boleh bersifat salah satu dari kedua

---

<sup>228</sup> Zulham, 2013, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Kencana, Jakarta, hlm. 21-22.

<sup>229</sup> Daud Silalahi & Lawencon Associates (DSLAW), *Perlindungan Konsumen Aman Oleh UU Perlindungan Konsumen*, <https://www.dslawfirm.com/perlindungan-konsumen/>, diakses tanggal 9 November 2021.

belah pihak, sehingga tidak ada salah satu pihak yang merasakan manfaat ataupun kerugian.

2. Asas Keadilan

Konsumen dan produsen/pelaku usaha dapat berlaku adil dengan perolehan hak dan kewajiban secara seimbang atau merata.

3. Asas Keseimbangan

Sebuah keseimbangan antara hak dan kewajiban para produsen dan konsumen dengan mengacu pada peraturan hukum perlindungan konsumen.

4. Asas Keamanan dan Keselamatan

Sebuah jaminan hukum bahwa konsumen akan memperoleh manfaat dari produk yang dikonsumsi/dipakainya dan sebaliknya bahwa produk itu tidak akan mengganggu keselamatan jiwa dan harta bendanya.

5. Asas Kepastian Hukum

Sebuah pemberian kepastian hukum bagi produsen maupun konsumen dalam mematuhi dan menjalankan peraturan hukum dengan apa yang menjadi hak dan kewajibannya. Hal ini dilakukan tanpa membebankan tanggung jawab kepada salah satu pihak, serta negara menjamin kepastian hukum.

Hak sebagai konsumen diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yang berlandaskan pada Undang Undang Dasar

1945 Pasal 5 ayat (1), Pasal 21 ayat (1), Pasal 27 , dan Pasal 33 yang dapat diketahui sebagai berikut:<sup>230</sup>

1. Hak Dalam Memilih Barang/Jasa

Konsumen memiliki hak penuh dalam memilih barang/jasa yang nantinya akan digunakan atau dikonsumsi. Tidak ada yang berhak mengatur sekalipun produsen yang bersangkutan. Begitu juga hak dalam meneliti kualitas barang/jasa yang hendak dibeli atau digunakan pada nantinya.

2. Hak Mendapat Kompensasi Dan Ganti Rugi

Konsumen berhak untuk mendapatkan kompensasi maupun ganti rugi atas kerugian yang diterimanya dalam sebuah transaksi jual beli yang dilakukan. Apabila tidak adanya kecocokan dalam gambar maupun kualitas, konsumen berhak melakukan sebuah tuntutan terhadap produsen.

3. Hak Mendapat Barang/Jasa Yang Sesuai

Konsumen berhak untuk mendapat produk dan layanan sesuai dengan kesepakatan yang tertulis. Sebagai contoh dalam transaksi secara online, apabila terdapat layanan gratis ongkos kirim, maka penerapannya harus sedemikian. Bila tidak sesuai, konsumen berhak menuntut hak tersebut.

4. Hak Menerima Kebenaran Atas Segala Informasi Pasti

Hal yang paling utama bagi para konsumen, guna mengetahui apa saja informasi terkait produk yang dibelinya. Produsen dilarang

---

<sup>190</sup> *Ibid.*

menutupi ataupun mengurangi informasi terkait produk maupun layanannya. Sebagai contoh apabila ada cacat atau kekurangan pada barang, produsen berkewajiban untuk memberi informasi kepada konsumen.

#### 5. Hak Pelayanan Tanpa Tindak Diskriminasi

Perilaku diskriminatif terhadap konsumen merupakan salah satu bentuk pelanggaran atas hak konsumen. Pelayanan yang diberikan oleh produsen tidak boleh menunjukkan perbedaan antara konsumen yang satu dengan konsumen yang lainnya.

Sebagaimana yang sudah dijelaskan bahwa perlindungan konsumen diperuntukan untuk pemberian kepastian, keamanan serta keseimbangan hukum antara produsen dan konsumen. Tujuan dibuatnya perlindungan konsumen dapat dijelaskan dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, yang dapat dijelaskan sebagai berikut:<sup>231</sup>

1. Meningkatkan kesadaran, kemampuan, dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri;
2. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari ekses negatif pemakaian dan/atau jasa;
3. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan, dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen;
4. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi;

---

<sup>191</sup> *Ibid.*

Sebelum Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen disahkan, ketentuan hukum yang mengatur kepentingan konsumen misalnya, dapat ditemui dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), yakni Pasal 204, 205, 359, 360, dan 386. Selain itu, dapat pula kita temui dalam ketentuan Pasal 25 sampai Pasal 31 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1981 tentang Metrologi Legal. Akan tetapi, pengaturan mengenai kepentingan konsumen itu baru terbatas pada upaya untuk sekadar melarang dan memberikan sanksi kepada pelaku usaha. Pengaturan dalam undang-undang tersebut tidak memberikan hak kepada konsumen yang dirugikan untuk mendapatkan kompensasi atau ganti rugi atas kerugian yang dideritanya. Dengan kata lain, undang-undang tersebut hanya mengatur kepentingan konsumen dari sisi produsen atau pelaku usaha.

Sementara dari sisi lain yang terpenting, hak-hak konsumen terabaikan. Ada banyak keuntungan yang diperoleh konsumen dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Di antaranya adalah dijaminnya hak-hak dasar konsumen secara eksplisit, diaturnya pembentukan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) maupun Badan Perlindungan Konsumen Nasional (BPKN). Yang juga cukup menggemirakan dengan adanya Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen adalah pasal-pasal yang berhubungan dengan *class action*. Dengan adanya *class action*, konsumen tidak perlu lagi maju sendiri-sendiri dalam kasus-kasus yang merugikan banyak konsumen. Keputusan *class action* berlaku untuk

semua, sehingga konsumen tidak banyak menghabiskan tenaga, biaya, dan waktu.<sup>232</sup>

Namun, ternyata masih banyak pula sisi lemah dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Apabila dibandingkan dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Lingkungan Hidup (Undang-Undang Lingkungan Hidup versi awal), terdapat dua sisi lemah dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, yakni:<sup>233</sup>

1. Tidak seperti Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Lingkungan Hidup, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen tidak memberikan jaminan tentang hak publik atas informasi (*public access to information*) secara luas. Misalnya saja akses informasi mengenai hasil penelitian terhadap barang/jasa yang menyangkut keselamatan konsumen, seperti oleh Badan Perlindungan Konsumen Nasional. Hak atas informasi dalam undang-undang tersebut bersifat sangat terbatas pada hak informasi tentang kondisi dan jaminan barang atau jasa (Pasal 4).
2. Pertanggungjawaban tanpa kesalahan (*liability without fault*) atau yang lebih dikenal dengan istilah *strict liability*, sebagaimana diatur Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Lingkungan Hidup, juga tidak diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Padahal, pertanggungjawaban pelaku usaha itu sudah seharusnya diberikan kepada konsumen yang dirugikan tanpa

---

<sup>232</sup> M. Ali Bhutto, *Telaah Kritis atas Undang-undang Perlindungan Konsumen*, <https://www.hukumonline.com/berita/baca/hol749/telaah-kritis-atas-undang-undang-perlindungan-konsumen?page=all>, diakses tanggal 9 November 2021.

<sup>233</sup> *Ibid.*

mempertimbangkan ada tidaknya unsur kesalahan. Terlebih lagi, *strict liability* itu sudah sangat umum diterapkan dalam ketentuan hukum perlindungan konsumen di negara-negara lain.

Selain itu, ada beberapa kelemahan lain Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen seperti:<sup>234</sup>

1. Ketentuan Pasal 28 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen menegaskan pembuktian terhadap ada tidaknya unsur kesalahan merupakan beban dan tanggung jawab pelaku usaha. Artinya, pertanggungjawaban perdata masih mensyaratkan unsur kesalahan, meskipun sudah diatur pembuktian terbalik dalam ketentuan Pasal 28 tersebut. Pembuktian terbalik itu pun terbatas pada pembuktian atas unsur kesalahan<sup>235</sup>. Padahal, pertanggungjawaban hukum (perdata) juga mencakup unsur hubungan sebab akibat (*causal link*). Perlu dibuktikan kerugian yang ditanggung konsumen karena diakibatkan oleh barang atau jasa yang dihasilkan pelaku usaha, di samping unsur kesalahan;
2. Adanya kontradiksi mengenai pembuktian terbalik. Pembuktian terbalik sudah cukup baik tertampung dalam ketentuan Pasal 22

---

<sup>234</sup> *Ibid.*

<sup>235</sup> Sebagai perbandingan, bahwa di USA, produsen dinyatakan bertanggungjawab terhadap setiap kerusakan yang menimbulkannya bahaya terhadap pembeli, melalui teori “*garansi tersirat*” (*implied warranty*), yang telah merupakan teori dalam hukum kontrak, dan mengizinkan perolehan ganti rugi tanpa perlu pembuktian kelalailan. Hal ini terjadi pertama kali dalam kasus-kasus makanan. Terhadap kasus-kasus produksi yang lain, di banyak pengadilan telah diperluas tanggungjawab mutlaknya untuk melindungi konsumen pemakai meskipun tidak ada hubungan perjanjian yang langsung (*privity of contract*), dengan produsen, baik melalui teori garansi tersirat terhadap konsumen, yaitu tersirat karena hukum (*implication of law*), maupun yang lebih baru, mengambil dasar tanggungjawab mutlak dari perbuatan melawan hukum an sich. Khususnya tanggung jawab mutlak atas perbuatan melawan hukum an sich ini, telah dijumpai dalam sistem hukum common law. Munir Fuady, *Teori Hukum Pembuktian Pidana dan Perdata*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2012, hlm. 60

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Akan tetapi, di dalam penjelasan pasal tersebut, justru pembuktian dibebankan kepada konsumen. Tentunya, celah kontradiksi itu dapat dimanfaatkan oleh pihak yang beritikad tidak baik.

Adanya lebih dari satu aturan yang mengatur mengenai perlindungan hukum maupun mekanisme pertanggungjawaban perusahaan penyedia jasa pengangkutan barang, serta mekanisme ganti kerugian yang diatur oleh beberapa undang-undang seperti: KUHPerdara, KUHD, Undang-Undang Pos, Undang-Undang Lalu Lintas, Undang-Undang Perlindungan Konsumen, dan lain sebagainya. Ini menyebabkan tidak terwujudnya kepastian hukum dalam perlindungan hukum bagi konsumen pengguna jasa pengiriman barang. Selain itu, ada beberapa peraturan yang bersifat tumpang tindih, hal ini khususnya terkait dengan penghitungan besaran ganti kerugian dan sebab musabab perihal apa yang menyebabkan perusahaan penyedia jasa pengiriman barang harus bertanggungjawab atas gagalnya pengiriman atau hilang/rusaknya barang yang dikirim<sup>236</sup>.

#### **B. Kelemahan Dalam Struktur Hukum (*Legal Structure*)**

Sistem pengamanan pengangkutan darat perlu mendapat perhatian khusus mengingat kerap terjadi kecelakaan, perampokan atau hal-hal lain yang menyebabkan kerugian pengangkut dan penumpang. Menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 pasal 200 ayat (3)

---

<sup>236</sup> Irzuqni, 2019, *Skripsi: Sistem Ganti Rugi Pada Jasa Angkutan Darat Dalam Perspektif Akad Ijārah Bi Al-'Amāl (Studi Di Terminal Mobil Barang Kabupaten Aceh Besar)*, Fakultas Syari'ah Dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry, Banda Aceh, hlm. 60-63.

menyebutkan “Untuk mewujudkan dan memelihara keamanan Lalu Lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan kegiatan:

1. Penyusunan program nasional keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Pelaksanaan pendidikan, pelatihan, pembimbingan, penyuluhan, dan penerangan berlalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum dan etika masyarakat dalam berlalu lintas;
4. Pengkajian masalah keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
5. Manajemen keamanan lalu lintas;
6. Pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan/atau patroli;
7. Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi dan;
8. Penegakan hukum Lalu Lintas.

Dalam Pasal 201 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga menyatakan bahwa perusahaan pengangkutan umum wajib menyempurnakan keamanan lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tentunya apabila dilihat dari peraturan perundang-undangan yang berlaku sudah sangat baik untuk meningkatkan keamanan dalam lalu lintas pengangkutan melalui darat, namun perlu diketahui bahwa kenyataannya terhadap undang-undang tersebut masih kurang dalam penerapannya di Indonesia khususnya dalam penyediaan petugas-petugas pengamanan di lapangan. Artinya, walaupun terdapat beberapa lembaga pemerintah yang terkait dengan proses pengangkutan darat seperti Lembaga Institusi Kementerian Perhubungan, Institusi Kepolisian, dan Institusi Kementerian

Perdagangan dan Industri, BUMN dan BUMD (seperti PT. Kereta Api Indonesia, PT. Transmetro dsb) tetapi struktur (lembaga) tersebut tidak diisi oleh para petugas yang sesuai, dengan kata lain petugas-petugas yang bekerja untuk mengawasi, melindungi jalannya proses pengangkutan darat di tengah-tengah masyarakat masih sangat minim (kurang) jumlahnya. Hal ini tentunya berdampak pada pengamanan dan pengawasan jalannya lalu lintas jasa pengangkutan darat.

Selain itu, dalam perspektif struktur hukum bahwa terlaksananya proses pengangkutan darat oleh pengangkut masih memiliki kelemahan bahwa para pengusaha jasa angkutan darat tidak memiliki sarana transportasi darat yang belum terintegrasi dengan baik. Dalam hal ini, berdasarkan data yang diperoleh bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas di Indonesia berdasarkan data WHO pada 2019, menegaskan bahwa Indonesia menduduki peringkat kedelapan di Asia Tenggara dengan tingkat kematian akibat laka lantas mencapai 12,2 persen dari 100.000 populasi<sup>237</sup>. Berdasarkan data tersebut, maka tidak terpenuhinya kuantitas aparatur di bidang pengangkutan menjadikan pengawasan dan perlindungan jasa angkutan darat masih harus ditingkatkan.

Minimnya pengawasan yang dilakukan oleh para aparat dinas perhubungan untuk melakukan pengecekan dan pengawasan langsung terhadap kendaraan yang dijadikan sebagai alat pengangkut menjadikan potensi kecelakaan akan besar terjadi karena tidak ada perawatan yang mengikuti standar yang dijadikan sebagai pedoman berkendara.

---

<sup>237</sup> <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4334735/5-masalah-besar-sistem-transportasi-darat-di-indonesia>, diakses tanggal 1 Mei 2022, di Medan, pukul.20.00 WIB.

Pembenahan sistem transportasi harus dilakukan melalui spektrum yang luas, menyeluruh, terkoordinasi dan tentu saja konsisten. Untuk itu diperlukan koordinasi yang baik dari setiap faktor penentu kebijakan yang langsung atau tidak langsung kebijakannya berpengaruh terhadap kinerja sistem transportasi dan aksesibilitas perdesaan.

Dalam prespektif struktur hukum (institusi) dapat juga dilihat bahwa transportasi darat masih memiliki kelemahan dalam hal tidak meratanya pembagian petugas penguas untuk mengawasi jalannya transportasi darat di jalan raya baik itu oleh kepolisian maupun dinas perhubungan. Hal ini tentunya akan berpotensi menimbulkan kecelakaan dan juga berpotensi menimbulkan tindakan pengiriman barang-barang illegal seperti narkoba, ganja, dan sebagainya. Hal ini akan merugikan masyarakat, bangsa dan negara jika tidak atasi secepatnya.

Pembenahan struktur lembaga terkait dengan perhubungan dan transportasi darat harus dilakukan pengkajian yang komprehensif dan merata sehingga didapati kebijakan pemerintah yang merevisi struktur lembaga perhubungan dan kepolisian.

### **C. Kelemahan Dalam Budaya Hukum (*Legal Culture*)**

Menurut Friedman, bahwa budaya hukum adalah perilaku, sikap dan tindakan dari masyarakat dan petugas hukum. Dalam hal ini, budaya hukum terkait dengan pelaksanaan jasa pengangkutan darat, maka jika dilihat dari prespektif budaya hukum juga masih memiliki kelemahan diantaranya bahwa

#### **a. lemahnya sikap petugas di lapangan**

Petugas pengawas lalu lintas dari Kepolisian dan perhubungan yang memiliki mentalitas yang jujur maka akan mudah untuk di suap dan dikelabui atas kesalahan-kesalahan perusahaan pengangkutan darat seperti melepaskan barang-barang illegal

untuk dibawa, melepaskan / membiarkan kendaraan yang tidak layak beroperasi tetap diberikan ijin jalan. Hal itu tentunya akan menimbulkan kerugian jika terjadi kecelakaan, dan permasalahan hukum.

#### **b. Budaya Hukum masyarakat yang taat hukum**

Jasa pengangkutan darat dimanfaatkan oleh sebagian orang untuk menyalahgunakan jasa angkutan darat untuk pengiriman barang-barang ilegal untuk dikirim dan diperjualbelikan dengan menggunakan jasa transportasi darat. Para petugas yang melanggar hukum yang bekerja sama dengan pengirim akan menjadikan perusahaan jasa pengangkutan dikenakan masalah karena telah membiarkan terjadinya kejahatan, apabila perusahaan bermasalah dengan hukum maka kewajiban perusahaan akan terganggu dan akan merugikan konsumen yang telah menggunakan jasa perusahaan pengangkutan tersebut.

Dalam menjalankan bisnisnya, ada beberapa kondisi dimana perusahaan dapat mempertimbangkan pemberian ganti rugi, yaitu:

- a. Kerusakan barang yang dikirim. Kondisi barang konsumen sangat bergantung pada kondisi jalan yang ditempuh dari asal barang tersebut hingga ke alamat penerima. Mengingat ini merupakan jasa angkutan darat yang sangat rawan terhadap kecelakaan. Jika kerusakan tersebut murni karena kesalahan penyedia jasa, maka perusahaan akan memberikan ganti rugi.
- b. Kesalahan pengiriman. Biasanya terjadi karena tujuan pengiriman yang berada di pelosok desa ataupun alamat yang kurang jelas yang menyebabkan kesalahan pengiriman. Jika suatu paket hilang dan diterima oleh pihak yang salah sedangkan paket tersebut sudah tidak

dapat ditelusuri keberadaannya karena ketidakjujuran pihak penerima, maka perusahaan akan mengganti kepada penerima yang seharusnya.

- c. Paket sampai melebihi dari waktu estimasi. Hal ini sangat sering terjadi karena barang ditumpuk terlebih dahulu sehingga banyak pedagang yang merasa dirugikan karena melebihi dari waktu yang ditetapkan. Namun, berdasarkan kontrak para pihak, perusahaan tidak akan menanggung kerugian yang seperti ini.
- d. Penjarahan. Ini sering terjadi dikala truk melewati perbatasan suatu daerah. Sangat disayangkan bahwa sopir sendiri tidak dapat mengetahui keadaan truk saat sedang mengendarai. Hal ini baru kemudian diketahui ketika barang di *crosscheck* saat sampai di gudang. Berpedoman pada kontrak para pihak, perusahaan tidak akan menanggung barang yang dijarah. Namun, ketika melakukan wawancara, pihak perusahaan mengatakan akan memberikan ganti rugi jika barang hilang dalam perjalanan baik karena penjarahan ataupun karena hal lain.
- e. *Force Majeur* atau keadaan memaksa ialah keadaan dimana perusahaan terhalang untuk memenuhi kewajibannya karena peristiwa yang tak terduga pada saat dibuatnya perjanjian dan peristiwa tersebut tidak dapat dipertanggungjawabkan, sementara pihak perusahaan tidak beriktikad buruk. *Force Majeur* berupa bencana alam, kebakaran dan kecelakaan truk.

Selain dari faktor-faktor perusahaan, faktor dari pengguna jasa juga mempengaruhi sistem ganti rugi pada jasa angkutan darat, yaitu:

1. Kesalahan *packaging*. *Carrier* (Pengangkut) telah menyebutkan *standart packaging* yang aman, namun bila pengirim tidak mematuhi maka perusahaan bisa saja menolak memberikan penggantian. Kecuali, jika pengirim sudah membungkus dengan *standart packaging* yang aman maka sudah kewajiban perusahaan untuk bertanggung jawab.
2. Kesalahan alamat. Hal ini kerap terjadi jika pengirim merupakan pebisnis yang mengirimkan barang milik *customer*-nya dalam jumlah banyak atau kesalahan *customer* itu sendiri. Namun, biasanya pihak perusahaan akan membantu melacak menggunakan nomor resi.
3. Konsumen dilarang mengirimkan barang-barang yang dilarang oleh pemerintah seperti narkoba dan obat-obat terlarang.
4. Penyedia jasa tidak menanggung barang-barang yang dikirim konsumen mengandung cairan dan barang pecah belah, seperti kaca, dan lain-lain.

Salah satu kelemahan dalam prespektif budaya hukum adalah adanya kondisi penyedia jasa angkutan darat untuk mengantarkan tidak tepat waktu. Keterlambatan menjadi masalah yang paling sering dialami oleh konsumen. Terlebih jika mulai memasuki hari raya ataupun tahun baru. Terdapatnya wanprestasi pada pelaku usaha mengakibatkan kerugian jatuh pada pihak konsumen sebagai pengguna jasa. Konsumen yang mengalami masalah dalam proses pengiriman terutama dalam keterlambatan barang dapat mengalami kerugian baik materiil maupun imateriil.

Hal ini antara lain dikarenakan karena jenis barang yang dikirim yang cenderung cepat untuk kadaluwarsa, ataupun barang menjadi tidak berguna atau

kurang manfaatnya jika diterima tidak tepat waktu. Hal yang demikian konsumen seharusnya mendapatkan ganti rugi dari pihak pelaku usaha sebagai upaya perlindungan hukum bagi konsumen sesuai dengan yang diamanatkan oleh Pasal 4 Angka 8 Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yaitu hak konsumen untuk mendapatkan ganti rugi.

Sarana dan prasarana transportasi memiliki beberapa dampak yang secara langsung maupun tidak langsung dimasyarakat. Ketersediaan dan lancarnya sarana dan prasarana transportasi mampu menghapuskan suatu daerah yang terisolasi, serta aksesibilitaspun meningkat. Peningkatan ini membuka suatu peradaban yang baru bagi daerah yang tertinggal tersebut, sehingga kemajuan dan modernisasi yang berasal dari daerah pusat pemerintah dapat dengan mudah masuk ke daerah pedesaan. Transportasi darat menjadi salah satu moda. Transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lainnya.. Salah satu prasarana transportasi yang sangat penting dikembangkan adalah jalan raya. Keberadaan dan kualitas jalan yang baik akan sangat mendukung upaya percepatan pembangunan daerah. Hal ini dapat dilihat dari segi ekonomi, yang mana dengan lancarnya sarana transportasi, pemasaran hasil usahapun semakin mudah. Penyediaan transportasi yang baik mampu menciptakan pasar dan penyediaan sarana produksi pertanian atau sarana produksi suatu usaha<sup>238</sup>.

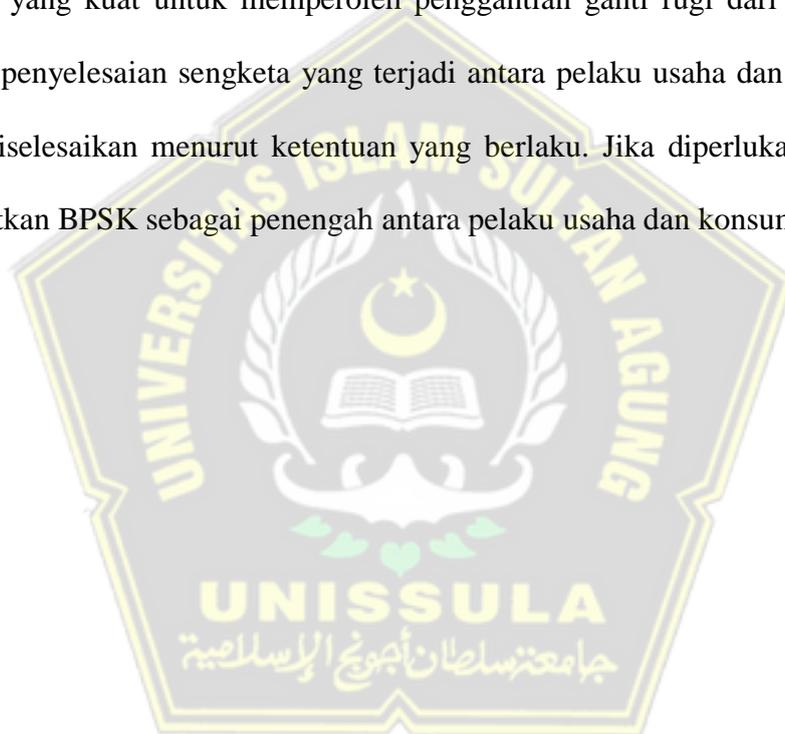
Menurut salah satu dari enam prinsip dasar keadilan distributif Beauchamp dan Bowie yaitu apabila seseorang diberikan sesuai dengan hak, kontribusi serta jasanya. Seorang pengirim berhak mendapatkan barang yang ia kirimkan sampai

---

<sup>238</sup> Rikardus Kristiano, Suryana, Upi Supriatna, *Perkembangan Sarana Dan Prasarana Transportasi Dalam Hubungannya Dengan Tingkat Perekonomian Masyarakat Di Desa Kolang Kecamatan Kuwus Barat, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur*, Jurnal Geografi Gea, Volume 19, Nomor 2, Oktober 2019, hlm. 138

tepat waktu atas dasar kontribusi berupa ongkos kirim yang diberikan. Sebaliknya, pelaku usaha memiliki kewajiban untuk memenuhi hak pengirim tersebut sesuai jasanya dan mendapatkan hak juga berupa ongkos kirim yang dibayarkan oleh pengirim sesuai dengan kontrak yang telah disepakati sebelumnya.

Pemenuhan hak dan pelaksanaan kewajiban harus dilaksanakan dengan itikad yang baik. Namun apabila dikemudian hari terdapat kendala, dalam hal ini terjadi keterlambatan pengiriman barang, maka pihak konsumen telah memiliki dasar hukum yang kuat untuk memperoleh penggantian ganti rugi dari pelaku usaha. Proses penyelesaian sengketa yang terjadi antara pelaku usaha dan konsumen ini akan diselesaikan menurut ketentuan yang berlaku. Jika diperlukan maka dapat melibatkan BPSK sebagai penengah antara pelaku usaha dan konsumen.



**BAB V**  
**REKONSTRUKSI PERLINDUNGAN HUKUM DALAM PENGIRIMAN**  
**BARANG BERBASIS KEADILAN**

**A. Regulasi Pengiriman Barang di Berbagai Negara**

**1. China**

Perkembangan teknologi dan informasi dunia telah mengantarkan kemudahan-kemudahan bagi manusia untuk saling berkomunikasi satu dengan yang lain tanpa terbatas jarak dan tempat. Komunikasi antara manusia tidak lagi terbatas pada satu negara, tetapi juga dengan masyarakat negara lain. Hal ini tentunya memberikan perkembangan dalam hukum, termasuk dalam hukum perjanjian. Kemudahan teknologi menjadikan manusia dapat melakukan hubungan jual beli dengan menggunakan teknologi komunikasi seperti handphone, email, dan media sosial tanpa mengenal batas negara. Salah satu negara dimana warga negaranya banyak melakukan hubungan dagang/bisnis dengan masyarakat Indonesia adalah china. China dengan kemajuan teknologi dan informasinya telah menjadi negara adidaya yang banyak menghasilkan barang-barang komoditi di bidang industri, ilmu pengetahuan dan teknologi dan sebagainya.

Antara masyarakat Indonesia dengan masyarakat China sering terjadi hubungan bisnis/perjanjian bisnis yang sifatnya jual beli. Hal ini tentunya akan memberikan dampak / akibat hukum bagi para pihak yang melakukan perjanjian jual beli barang. Akibat hukum dari kontrak jual beli antara pengusaha china dan pengusaha Indonesia diatur dengan kontrak yang telah keduanya sepakati, artinya kontrak antara pengusaha menjadi hukum bagi keduanya.

Ada hal menarik dari proses perjanjian jual beli antara pengusaha china dan pengusaha Indonesia yakni dalam hal pengiriman barang baik dari china ke Indonesia atau sebaliknya, dari Indonesia ke China. Pengiriman barang ini tidak dapat dipisahkan dari sistem dan mekanisme pengangkutan barang yang berlaku di China dan Indonesia.

Jarak China dan Indonesia yang cukup jauh membuat proses pengirimannya pun jauh lebih lama ketika dibandingkan dengan proses pengiriman domestik. Selain itu, jalur pengiriman yang ditawarkan bisa menggunakan pengiriman udara ataupun pengiriman laut. Semuanya tentu sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dari dua pilihan proses pengiriman barang, pengiriman laut banyak dipilih oleh banyak pedagang karena memiliki ongkos kirim yang cenderung lebih terjangkau. Meskipun demikian prosesnya membutuhkan waktu lebih lama ketika dibandingkan melalui udara, yakni sekitar 4 minggu hingga proses pemeriksaan bea cukai selesai<sup>239</sup>.

Sejak awal tahun 2020, aktivitas kirim barang dari China ke Indonesia tentunya mengalami kendala, terutama di masa-masa pandemi. Pengiriman via udara tentu mengalami kendala dan keterlambatan karena banyak penerbangan antar negara yang terpaksa harus tutup sementara waktu. Sehingga membuat estimasi awalnya pun berubah menjadi lebih lama. Akan tetapi pengiriman laut barang-barang impor dari China tidak begitu mengalami kendala seiring berjalannya waktu.

Pengiriman barang dari Indonesia ke China sebenarnya mudah asalkan memerhatikan kriteria yang perlu di *notice*. Terutama bagi eksportir maupun

---

<sup>239</sup> <https://freightsight.com/article/estimasi-proses-pengiriman-barang-dari-china-ke-indonesia>, diakses tanggal 8 Juli 2022, di Kota Medan

importir. Jika, hanya mengirimkan paket kalau memenuhi prosedur pasti mudah. Bukan barang-barang yang dilarang untuk dikirim. Setiap negara mempunyai kebijakan masing-masing untuk pengiriman paket maupun barang.

Kriteria yang harus diperhatikan jika akan mengembalikan barang *reject* atau *return* ke supplier di China. Tips mudah cara mengirim barang ke China untuk para importir adalah tidak lupa melampirkan *invoice* barang-barang return meskipun barang sudah rusak kepada penerima barang. Pihak penerima barang akan dimintai untuk mengisi form terkait barang itu serta berapa nilainya. Mengirim barang *return* biasanya dikenakan biaya bea cukai sesuai jumlah harga di *invoice*. Jika, untuk barang *sample* seperti baju, maka penerima barang diwajibkan mempunyai cap perusahaan sebab barang *sample* dianggap objek usaha. Barang *sample* di kirim sebagai contoh produksi maupun lainnya. Agar aman saat mengirim barang return, maka lampirkan *invoice* dalam paket. Jasa ekspedisi pengiriman pilih pastinya punya layanan bagus kepada pelanggan. Baik layanan individu/perorangan, UKM, Pengusaha, maupun *corporate*. Pengiriman barang ke China bisa kirim dokumen, barang *sample*, barang klinis (keperluan medis), barang jualan, dan lainnya. Jasa ekspedisi yang memberikan layanan antar langsung (*servis door to door*) kepada alamat penerima<sup>240</sup>.

Secara umum, pengiriman barang ke China dari Indonesia dapat menggunakan beberapa metode yakni:

---

<sup>240</sup> <https://indoshipping.co.id/tips-mudah-cara-mengirim-barang-ke-china-tanpa-repot/>, diakses tanggal 8 Juli 2022, Pukul.20.00 WIB, di Kota Medan

**a. Ocean Freight**

Pengiriman ini adalah melalui jalur laut. Cara ini digunakan pengusaha untuk membeli barang dengan jumlah yang cukup banyak dengan perkiraan waktunya bisa mencapai kurang lebih 30 hari.

**b. Air Freight**

Pengiriman barang ini melalui udara. Umumnya, jumlah barang yang dipilih kecil atau sedikit, jalur udara pilihan yang paling tepat dan cepat. Selain cepat, umumnya lebih aman karena tidak khawatir terselip mengingat hanya sedikit. Jalur udara terhitung lebih cepat, dengan estimasi kurang lebih 14 hari.

**c. Jalur darat**

Jalan darat ini jarang sekali dilakukan. Jalur ini biasanya digunakan setelah barang hampir tiba di tempat tujuan yang merupakan hasil kombinasi dari pengiriman laut dan udara. Artinya, untuk pengiriman ke Negara China dari Indonesia, pilihannya jatuh pada jalur udara ataupun jalur laut, sedangkan jalur darat hanya digunakan sebagai kombinasi mekanisme atau proses pengiriman barang.

Saat ini banyak orang sering kali merasa bingung saat menentukan jalur pengiriman yang sesuai dengan keadaan seperti sekarang ini. berikut ini adalah karakteristik pengiriman barang, yang perlu diketahui:

**(1). Biaya Pengiriman**

Semua orang tentunya tahu betul bahwa pengiriman laut cenderung lebih mudah bila dibandingkan dengan jalur lainnya. Sehingga banyak orang lebih memilih menggunakannya ketika mereka mengirim barang ke luar negeri, apalagi

bila dalam *volume* besar. Biaya ini terjadi jika memakai metode pembayaran ekspor dengan jasa bank. Metode yang biasa digunakan dalam transaksi ekspor adalah T/T (Telegraphic Transfer), L/C (Letter of Credit), dan CAD (Cash Against Documents).

Pembayaran menggunakan metode T/T, biasanya dikenakan charge USD 5-10 per transfer dari luar negeri. Sedangkan untuk L/C dan CAD, biasanya charge yang dikenakan berkisar USD 75-150 per sekali proses pembayaran. Biaya ini bisa berbeda-beda tergantung dari asal negara, bank yang digunakan importir, dan bank yang digunakan eksportir di Indonesia<sup>241</sup>.

### **(2). Lama Pengiriman**

Estimasi lama pengirimannya tentu saja jauh lebih lama ketika dibandingkan dengan jalur pengiriman lainnya. Para konsumen yang menunggu barang impor dari China dipastikan harus menunggu 3-4 minggu. Untuk kirim barang dari China via laut, estimasi barang akan sampai di gudang Anda kurang lebih 4-5 minggu. Kemudian, untuk pengiriman barang via udara, estimasi barang akan sampai di gudang Anda kurang lebih 7-10 hari

### **(3). Jenis Barang**

Jika barang yang akan dikirimkan memiliki ukuran besar ataupun bernilai rendah, maka pengiriman laut sangat direkomendasikan. Mengapa demikian? Hal tersebut dikarenakan biayanya jauh lebih rendah ketika menggunakan jalur ekspedisi satu ini

Di Indonesia, terdapat beberapa Perusahaan Ekspedisi / Pengangkutan Barang dengan tujuan Negara China diantaranya:

---

<sup>241</sup> <https://ukmindonesia.id/baca-deskripsi-posts/cara-menghitung-biaya-dan-harga-ekspor/>, diakses tanggal 8 Juli 2022, Pukul.20.00 WIB, di Kota Medan

1. Perusahaan Indoshipping
2. PT. TIKI
3. PT. JNE
4. PT. Navi Arah Vanadium
5. PT. Agung Trans Sejahtera
6. PT. VAR Express
7. PT. Kilo.id
8. dan lainnya

Perusahaan-perusahaan pengangkutan tersebut adalah perusahaan jasa pengiriman barang masuk dari China ke Indonesia yang menawarkan berbagai metode pengiriman barang ke Negara China baik dalam jumlah besar maupun jumlah kecil. Perusahaan-perusahaan jasa pengiriman barang tersebut berkedudukan di Indonesia.

Terdapat beberapa hal yang harus Anda lakukan ketika ingin melakukan import barang dari China, diantaranya:

1. Menghubungi dan mencari *co-partner* di China.
2. Melakukan penandatanganan kontrak untuk penjualan.
3. *Issuing bank* di China.
4. Memperoleh paket dokumen untuk barang import.
5. Menghubungi *shipping agent*.
6. Membuat PIB.
7. Menghubungi jasa angkutan atau pengiriman.

Langkah-langkah diatas adalah tahap dimana seorang pengirim (importir) di Indonesia melakukan pengiriman barang. Biasanya seorang pengirim barang akan

menggunakan jasa pengiriman yang akan mengangkut barang Anda dari negara asal.

## 2. Singapura

Dalam hal ekspansi di Asia Tenggara, tidak ada pasar lain yang menonjol selain Indonesia, karena memiliki ukuran pasar *e-commerce* terbesar di Asia Tenggara. Industri *e-commerce* nusantaranya diperkirakan akan tumbuh hingga USD 50 miliar pada tahun 2024 dari nilai tahun 2020-nya di USD 26 miliar.<sup>242</sup> Selain itu, Indonesia memiliki jumlah pengguna internet yang tinggi, yaitu 175,4 juta orang pada tahun 2020, dan 88% dari pengguna internet ini telah membeli produk secara daring.<sup>2</sup> Untuk mengetahui lebih lanjut tentang pasar ini, kami telah membahas detailnya secara lengkap dalam panduan negara ke Indonesia kami.

Di Indonesia, sebagian besar pembelian *e-commerce* dilakukan di wilayah Jabodetabek, yang meliputi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Wilayah metropolitan ini berjarak 2 jam penerbangan dari Singapura, dan merupakan wilayah terpadat di Indonesia. Karena infrastrukturnya yang maju, kawasan ini dapat mendukung transaksi dan pengiriman *e-commerce* kepada penduduknya. Namun, dengan penyebaran COVID-19 baru-baru ini, penerbangan ke Indonesia terbatas dalam upaya untuk membatasi pandemi. Pengiriman secara internasional ke Indonesia dari Singapura akan membantu untuk tetap mengetahui setiap perubahan peraturan di Singapura dan Indonesia sehingga Anda dapat merencanakan rantai pasokan logistik Anda sesuai dengan hal tersebut.

Dalam mempermudah proses impor barang untuk kepentingan negara, pemerintahan Republik Indonesia di bawah Menteri Perdagangan mengatur

---

<sup>242</sup> <https://janio.asia/id/articles/shipping-from-singapore-to-indonesia-ecommerce-guide/>, diakses tanggal 8 Juli 2022, Pukul.20.00 WIB, di Kota Medan

ketetapan barang impor dan prosedur impor barang untuk mengurangi kerugian bagi para investor dalam negeri, mengurangi merugikan konsumen dalam negeri, dan pastinya tidak merugikan negara. Prosedur impor yang dilakukan untuk mengirim barang ke dalam negeri sebagai berikut;

1. Pembuatan kontrak pembelian (sales contract)
2. Membuka Letter of Credit (L/C)
3. Shipping Documents
4. Melakukan penyelesaian tagihan melalui Bank Mitra
5. Proses penyerahan Bill of Lading (B/L)
6. Penyelesaian peabean
7. Menyelesaikan Wesel pada tempo yang di tentukan.

Pada dasarnya proses perdagangan impor meliputi 3 tahapan yaitu proses kalkulasi harga impor, proses pembukaan L/C oleh importir, dan yang terakhir proses penerimaan dan penyerahan barang.

Singapore sebagai Negara tetangga selain menjadi destinasi bisnis dan wisata juga merupakan destinasi pengiriman ekspor bagi pelaku Usaha di Indonesia. Hampir semua ekspedisi Internasional seperti DHL, FEDEX, TNT, UPS mempunyai Hub (Depot Pengiriman) di Singapore sebagai tempat Transit seluruh kiriman paket dari Negara-Negara di ASEAN sebelum diteruskan ke Negara Tujuan. Gambarannya seperti ini misalnya kita mengirim barang ke Amerika melalui ekspedisi kiriman Internasional maka paket anda dari Indonesia akan dikirim ke Singapore terlebih dulu untuk dikonsolidasikan dengan paket-paket lain

dari Negara ASEAN dengan tujuan Amerika, setelah melalui proses sortir maka paket-paket tersebut akan diteruskan untuk dikirim ke Amerika<sup>243</sup>.

Selain daripada bidang ekspor impor dalam jumlah besar ke Singapore, maka dalam perdagangan atau dunia bisnis online, Singapore (Singapura) merupakan salah satu negara yang banyak melakukan pembelian secara online dari Indonesia Setelah Malaysia. Selain order dari Toko dan Individual warga Singapore sendiri, keberadaan TKI dan TKW dari Indonesia yang bekerja di Singapore yang hoby belanja secara online dari Indonesia untuk dikirim ke Singapore ikut menjadikan Singapore sebagai Negara tujuan Ekspor Populer bagi Jasa pengiriman barang dan paket luar negeri di Indonesia. Besarnya angka pembelian online dan pengiriman paket baik barang maupun dokumen bisnis dari Indonesia ke Singapore ini membuat Ekspedisi Domestik seperti TIKI, JNE, POS/EMS ramai-ramai membuka layanan kiriman paket ke Singapura. Bagi pemilik Bisnis Online, seharusnya anda juga bisa melihat ini sebagai peluang bisnis untuk bisa jualan ke Luar Negeri dan menjadikan Singapura sebagai target market<sup>244</sup>

Salah satu Perusahaan Jasa Pengiriman Barang ke Singapore yang menetapkan harga pengiriman barang dari Indonesia ke Singapore adalah Perusahaan PT. Rayspid Indonesia. PT. Rayspid Indonesia menawarkan Pengiriman Paket ke Singapore dengan dua layanan pilihan:

1. Express Harga kilo pertama ongkir ke Singapura adalah Rp. 70.000. Kilo berikutnya hanya Rp. 40.000 dengan lead time 1-2 hari

---

<sup>243</sup> <https://athaexpress.com/jasa-kirim-paket-barang-ke-singapore-tarif-paling-murah/>, diakses tanggal 8 Juli 2022, Pukul.20.00 WIB, di Kota Medan

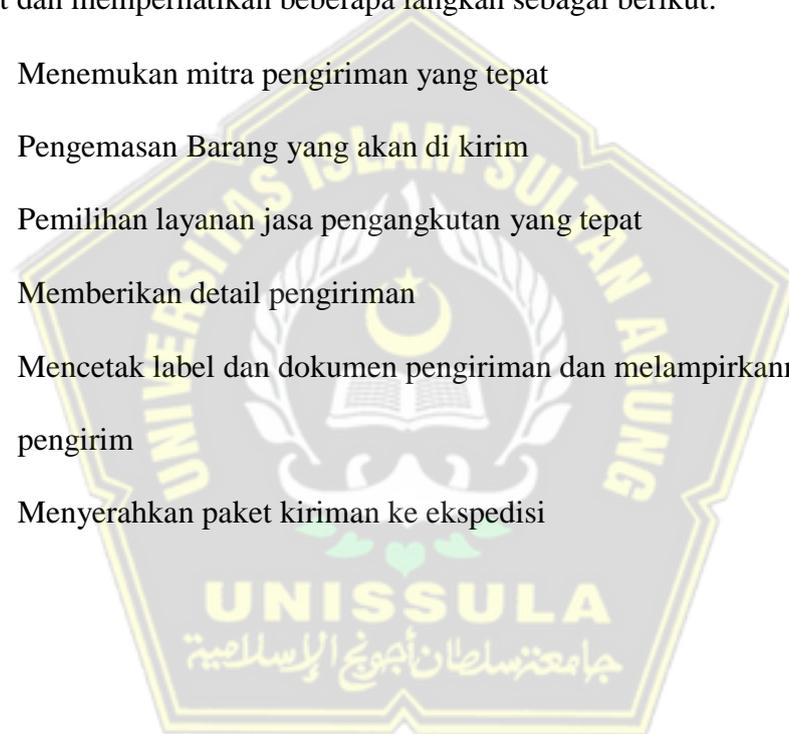
<sup>244</sup> *Ibid.*

2. Reguler Harga kilo pertama ongkir ke Singapura adalah Rp. 55.000. Kilo berikutnya hanya Rp. 40.000 dengan lead time 2 hari.

PT. Rayspid Indonesia juga memberikan penawaran *Free Pick Up* untuk wilayah Jakarta, Bandung dan Surabaya anda bisa melakukan ongkir lebih hemat dengan pengiriman drop point bersama mitra yang sudah melakukan kerja sama dengan kami seperti JNE dan Popbox.

Dalam proses pengiriman barang ke Singapore, maka pengirim barang harus melihat dan memperhatikan beberapa langkah sebagai berikut:

- 1) Menemukan mitra pengiriman yang tepat
- 2) Pengemasan Barang yang akan di kirim
- 3) Pemilihan layanan jasa pengangkutan yang tepat
- 4) Memberikan detail pengiriman
- 5) Mencetak label dan dokumen pengiriman dan melampirkannya pada paket pengirim
- 6) Menyerahkan paket kiriman ke ekspedisi



Gambar 1. Alur Pengiriman Barang ke Singapura



Salah satu perusahaan ekspedisi PT. Janio yang merupakan perusahaan jasa pengiriman barang terbesar ke Singapore memberikan beberapa pilihan metode pengiriman barang ke Singapore yakni<sup>245</sup>:

a. Pengiriman Udara

Bagi banyak pedagang *e-commerce*, pengiriman melalui udara adalah pilihan transportasi untuk pengiriman yang cepat dan andal. Pengiriman internasional biasanya memasuki Singapura melalui Bandara Internasional Changi (SIN).

<sup>245</sup> <https://janio.asia/id/articles/international-shipping-to-singapore-a-guide-for-e-commerce-businesses/>, diakses tanggal 8 Juli 2022, Pukul.20.00 WIB, di Kota Medan

### b. Pengiriman Laut

Secara massal, pengiriman melalui jalur laut lebih murah tapi hal ini tidak berlaku untuk pengiriman dengan skala yang lebih kecil. Namun demikian, jenis pengiriman ini lebih lambat daripada pengiriman melalui udara. Pertimbangkan tenggat waktu pengiriman dan model pengiriman Anda sebelum memilih opsi ini. Pelabuhan utama Singapura adalah Port of Singapore (SGSIN).

### c. Pengiriman Darat

Singapura memiliki koneksi jalur darat dengan Semenanjung Malaysia melalui Woodlands dan Tuas, sehingga angkutan truk merupakan pilihan yang layak dipertimbangkan. Metode transportasi ini cenderung lebih murah daripada pengiriman udara dan laut jika gudang Anda berada di semenanjung Malaysia.

Di Kota Medan, salah satu perusahaan jasa pengiriman barang ke luar negeri yakni PT. Global Paket Express yang menyediakan jasa untuk pengiriman barang atau paket ke luar negeri dari Medan dan Sumatra. Global Paket Express menyediakan dua service pengiriman Door to Door (sampai ke alamat penerima) yaitu Service Express dan Economy. Yang mana, Service Express lebih mahal, namun lebih cepat sampai. Jadi, anda bisa menyesuaikan dengan kebutuhan waktu dan budget anda. Selain itu, Global Paket Express juga menyediakan service pengiriman secara Port to Port (sampai bandara negara tujuan)<sup>246</sup>.

Dua metode pengiriman ke luar negeri, yaitu **“Drop Off”** dan **“Drop and Ship”** . Sedangkan, untuk wilayah Medan dan Sumatra Utara kami hanya

---

<sup>246</sup> <https://globalpaket.com/jasa-pengiriman-barang-ke-luar-negeri-di-medan-dan-sumut-termurah/>, diakses tanggal 9 Juli 2022, Pukul.20.00 WIB di Kota Medan

menyediakan satu metode cara pengiriman ke luar negeri, yaitu **“Drop and Ship”**. Berikut ini adalah uraian untuk cara tersebut<sup>247</sup>.

Cara mengirim barang ke luar negeri di Medan dengan metode “Drop and Ship Paket” melalui Jasa Ekspedisi Global Paket Express. Bagi warga Medan dan Sumatra Utara atau kebetulan tinggal di Luar Negeri. Dan, ingin mengirim barang atau paket melalui jasa pengiriman barang ke luar negeri atau Ekspedisi Global Paket Express salah satu negara tujuan yang diminati adalah Singapore. Melalui juga menggunakan metode ini konsumen mengirimkan barangnya ke Negara termasuk Singapore. Berikut tata cara pengiriman barang yang disediakan oleh PT. Global Paket Express ke Singapore:

1. Kirim paket anda ke kantor kami menggunakan ekspedisi domestik.  
Misalnya : JNE, TIKI, J&T, Wahana, Pos Indonesia, Si Cepat dll.
2. Atau, anda bisa mengirim paket anda melalui Alfa atau Indomaret ke kantor kami
3. Konfirmasikan resi paket anda tadi ke CS kami
4. Setelah paket sampai, maka petugas kami akan menghubungi anda
5. Lakukan Pembayaran melalui transfer ke rekening kami
6. Kami akan mengeluarkan No Resi Internasional / Airwaybill untuk paket anda
7. Petugas kami akan mengirim No Resi melalui Whatsapp ke nomer HP anda
8. Paket akan kami kirim ke Negara Tujuan
9. Anda bisa melacak Paket Anda (Tracking Secara Online)

---

<sup>247</sup> *Ibid.*

Setelah hal tersebut dilakukan oleh Konsumen, maka agar konsumen mengetahui atau melacak paket atau barang yang telah dikirim ke luar negeri melalui global paket express, maka konsumen dapat melacak paket anda secara online.<sup>248</sup>

Selain daripada Jasa Pengiriman Global Paket Express, terdapat perusahaan jasa pengangkutan yang menyediakan pengiriman barang ke Singapore yakni PT. Atha Express. Waktu pengiriman Paket barang dan Dokumen dari Indonesia ke Singapore di ATHA EXPRESS sangat cepat sampainya. Paling Lama 3-4 Hari paket sudah tiba atau sampai di Alamat Penerima paket di Singapore. Biasanya 2-3 hari paket sudah sampai di Singapore<sup>249</sup>.

**Tarif Biaya Kirim Paket Barang dan Dokumen ke Singapore**

(DALAM KG)	(PER KG)
1-2	80,000 IDR
3-9	70,000 IDR
10-20	65,000 IDR
21-50	50,000 IDR
51-70	45,000 IDR
71-99	40,000 IDR
100-dst	35,000 IDR

**Sumber: PT. Atha Ekspres**

Bila di Indonesia memiliki Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, maka di Singapura terdapat pula undang-undang

<sup>248</sup> *Ibid.*

<sup>249</sup> <https://athaexpress.com/jasa-kirim-paket-barang-ke-singapore-tarif-paling-murah/>, diakses tanggal 8 Juli 2022, Pukul.20.00 WIB, Di Kota Medan

perlindungan konsumen yang dibedakan menjadi 2 undang-undang yang berdiri sendiri yaitu *Consumer protection (trade descriptions and safety requirements)* act tahun 1975 dan *Consumer Protection (Fair Trading) Act (CPFTA)* tahun 2003. Pembahasan terkait penerapan harga tidak wajar masuk ke ranah pembahasan fair trading, oleh karenanya akan difokuskan pada pembahasan CPFTA. Adapun pembentukan undang-undang ini dilakukan dengan tujuan untuk menciptakan serta mendorong terbentuknya iklim perdagangan yang adil guna melindungi kepentingan konsumen, utamanya untuk melindungi para konsumen dari praktik tidak adil<sup>250</sup>.

Di Indonesia maupun di Singapura hak masyarakat sebagai konsumen dilindungi oleh hukum yang berlaku di masing-masing negara. Pemerintah, baik Indonesia maupun Singapura, menyadari bahwa dalam transaksi ekonomi yang terjadi di masyarakat, pihak konsumen merupakan pihak yang rentan untuk terlanggar hak-haknya dan oleh karenanya negara berusaha untuk memberikan perlindungan terhadap konsumen melalui pengadaaan aturan hukum yang secara khusus mengatur mengenai hak dan kewajiban para pihak, baik itu hak konsumen maupun pelaku usaha. Selain itu, melalui produk hukum yang ada, diatur pula secara tegas hal-hal apa saja yang dilarang untuk dilakukan khususnya bagi pelaku usaha. Kembali lagi, larangan tersebut ada semata-mata untuk melindungi hak-hak konsumen yang rentan sehinggadiharapkan dapat tercipta perlindungan hak yang adil dan berimbang. Dari pembahasan di atas pula, sebaiknya pemerintah baik Indonesia maupun Singapura semakin melengkapi serta menyempurnakan

---

<sup>250</sup> Luh Widya Saraswati, Susilowati Suparto, Studi Komparatif Perlindungan Konsumen di Indonesia dan Singapura terhadap Kenaikan Harga yang Tidak Wajar, *Jurnal Justitia: Jurnal Ilmu Hukum dan Humaniora*, Vol. 8, No.1, Edisi 2021, hlm. 253

peraturan-peraturan serta mengadakan kebijakan khusus untuk melindungi hak-hak konsumen utamanya terhadap kenaikan harga barang secara tidak wajar<sup>251</sup>

### 3. Thailand

Moda transportasi modern telah membuka peluang bisnis antar negara, sehingga memungkinkan penjual dan pembeli berada pada negara berbeda, seperti antara Indonesia dengan masyarakat Thailand. Sebagai perbandingan, bahwa Thailand adalah negara destinasi wisata jika dibandingkan dengan Vietnam dan Laos yang berada secara berdekatan dengan Thailand. Wisatawan Indonesia lebih banyak memilih pergi ke Thailand dibandingkan dengan dua negara lain (Laos dan Vietnam). Selain itu, perkembangan industri di Indonesia dan Thailand juga membuka peluang bisnis antar masyarakat Indonesia dan Thailand. Hal ini didukung dengan berkembangnya dunia internet dan *E-Commerce* dunia yang memberikan kemudahan perjanjian bisnis antar negara.

Dalam hal pengiriman barang ke Thailand, maka Jasa pengiriman barang ke Thailand telah menjadi bagian dalam industri di Indonesia. Seiring dengan berkembangnya pasar global banyak pengusaha Indonesia yang melakukan bisnis ekspor barang ke luar negeri termasuk Thailand. Adapun komoditas barang yang sering kali di kirim ke luar negeri berupa sandang dan pangan. Karena itulah untuk mengimbangi kebutuhan perdagangan antar negara Anda memerlukan jasa pengiriman barang ke luar negeri yang profesional.

Eksport sendiri merupakan kegiatan mengirimkan barang ke luar negeri guna memenuhi permintaan pasar internasional. Dalam proses kegiatan ini biasanya tiap negara mempunyai ketentuan sendiri akan penetapan bea dan cukai serta barang

---

<sup>251</sup> *Ibid. Hlm. 256*

apa saja yang bisa masuk ke negara tersebut. Karena itulah proses ekspor barang bukanlah hal yang sepele, maka di butuhkan jasa kirim barang luar negeri. Dalam hal ini pengiriman ke Luar Negeri termasuk Thailand, maka pengirim barang dari Indonesia akan memilih biaya pengangkutan yang murah, terjangkau dan aman. Hal ini adalah alternatif dan pilihan dari yang ditawarkan oleh para perusahaan pengangkutan barang ke luar neger.

Di Thailand sendiri, memiliki hukum perlindungan konsumen terhadap barang dan jasa, termasuk lah perlindungan terhadap pengiriman barang dari luar negeri. Ketentuan hukum utama untuk perlindungan konsumen di Thailand adalah Undang-Undang Perlindungan Konsumen (*Consumer Protection Act/CPA*) Tahun 1979<sup>252</sup>. CPA telah direvisi berkali-kali untuk memberikan perlindungan terlengkap yang mungkin bagi konsumen di Thailand, yang terbaru pada tahun 2013.

Ketentuan hukum lain yang paling relevan dengan perlindungan konsumen di Thailand, meliputi<sup>253</sup>:

- a. Undang-Undang Tanggung Jawab Produk tahun 2008.
- b. Undang-Undang Prosedur Kasus Konsumen tahun 2008; dan
- c. Undang-Undang Penjualan Langsung dan Pemasaran Langsung tahun 2002 (sebagaimana diubah pada tahun 2017).

Pada prinsipnya, CPA memberikan perlindungan di tiga bidang secara berbeda-beda, yaitu: perlindungan konsumen pada iklan, pelabelan, dan kontrak. CPA juga memberikan definisi tentang 'konsumen'; hak-hak fundamentalnya; pembentukannya, wewenang dan fungsi Dewan Perlindungan Konsumen;

---

<sup>252</sup>

<http://www.aseanconsumer.org/accp/download/Thailand/The%20Consumer%20Protection%20Act%201979.pdf>, diakses tanggal 8 Juli 2022

<sup>253</sup> Sekretariat ASEAN, *Buku Pegangan tentang Hukum dan Peraturan Perundang-Undangan Perlindungan Konsumen di ASEAN*, Sekretariat ASEAN, Jakarta, 2018, hlm.165-167

pembentukan, wewenang dan fungsi Kantor Dewan Perlindungan Konsumen (*Office of the Consumer Protection Board/OCPB*); prosedur untuk naik banding tentang sengketa konsumen; serta hukuman yang relevan

CPA mengakui hak-hak dasar sebagaimana berikut ini dari semua konsumen di Thailand:

1. hak untuk menerima informasi dan penjelasan yang benar dan memadai mengenai kualitas barang atau layanan
2. hak untuk menikmati kebebasan dalam memilih barang atau layanan;
3. hak untuk mengharapkan keamanan dalam penggunaan barang atau layanan;
4. hak untuk menerima kontrak yang adil; dan
5. hak agar cedera yang dialaminya dipertimbangkan dan diberikan kompensasi.
6. hak untuk menikmati kebebasan dalam memilih barang atau layanan;
7. hak untuk mengharapkan keamanan dalam penggunaan barang atau layanan;
8. hak untuk menerima kontrak yang adil; dan
9. hak agar cedera yang dialaminya dipertimbangkan dan diberikan kompensasi.

Thailand sebagai negara yang telah memiliki hukum perlindungan konsumen menjadi negara yang memberikan perlindungan hukum kepada masyarakat sebagai konsumen termasuk juga masyarakat pengguna jasa pengangkutan barang. Hal ini tentunya telah memberikan rasa aman, terhadap kedudukan konsumen di Thailand yang telah diatur dan diakui melalui undang-undang.

#### 4. Vietnam

Konvensi internasional yang khusus mengatur tentang angkutan multimoda pertama kali adalah *United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods* tahun 1980. Konvensi ini dikenal sebagai **TM Convention**.

Pasal 1 ayat (1) Konvensi Multimoda Perserikatan Bangsa Bangsa (*the United Nations Multimodal Convention*) merumuskan defenisi transportasi/angkutan multimodal sebagai berikut: “*the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country*”.

Jelas rumusan di atas mensyaratkan minimal 2 moda transportasi yang berbeda, dari suatu tempat di suatu Negara oleh operator transportasi multimoda ke suatu tempat tujuan pengiriman di Negara yang berbeda. Konvensi Internasional terakhir yang mengatur tentang angkutan multimoda adalah *United Nations Conventions on International Contract for Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* atau yang dikenal dengan *Rotterdam Rules* yang ditandatangani di Rotterdam pada tanggal 23 September 2009. Pada dasarnya *Rotterdam Rules* mengatur tentang pengangkutan barang melalui laut (transportasi laut), namun juga mengatur tentang angkutan multimoda yang mencakup pengangkutan barang melalui laut. Esensi pengangkutan multimoda di dalam *Rotterdam Rules* menetapkan tanggung jawab pengangkut secara seragam (*uniform*). Namun ironisnya, bahwa sampai saat ini, bahkan setelah hampir 18 tahun *Rotterdam Rules* ditandatangani, aturan itu belum

juga berlaku dikarenakan persyaratan minimum jumlah negara yang harus meratifikasinya belum terpenuhi<sup>254</sup>.

Di tingkat internasional konvensi yang berupaya mengatur pengangkutan multimoda gagal diterapkan, secara kontras, pada tingkat regional Asia Tenggara, ASEAN justru telah memiliki ketentuan yang mengatur hal tersebut. Hal-hal yang menjadi dasar pertimbangan dibentuknya ketentuan ASEAN Framework Agreement Multimodal Transport didasari oleh pertimbangan yang sama yang termaktub dalam Pembukaan United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods. Sebagai salah satu organisasi regional terbesar dan berpengaruh, keterhubungan antar negara-negara ASEAN sangatlah penting dan strategis. Oleh karenanya ASEAN memiliki beberapa program terkait keterhubungan tersebut. ASEAN memiliki *Strategic Transportation Plan (ASTP) 2011-2015*. Selanjutnya, terkait pergerakan barang di kawasan ASEAN, telah ditandatangani 3 ASEAN Framework Agreement, yaitu:

1. *ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit (AFAFGIT)* dengan 9 protokol.
2. *ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Inter-State Transport (AFAFIST)*
3. *ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT)*.

Dengan semangat kebersamaan kawasan, *ASEAN Connectivity* bertujuan untuk menurunkan biaya transaksi dan meningkatkan daya saing regional ASEAN. ASEAN Framework Agreement on Multimodal transport (AFAMT) ditandatangani tahun 2009. Indonesia meratifikasi Perjanjian Kerangka Kerja ini dengan Peraturan

---

<sup>254</sup> <https://business-law.binus.ac.id/2017/06/30/ketentuan-internasional-dan-regional-mengenai-angkutan-multimoda/>, diakses tanggal 9 Juli 2022, Pukul.20.00 WIB, Di Kota Medan

Presiden (Perpres) Nomor 14 Tahun 2016 tanggal 12 Februari 2016. Sejauh ini berlaku di Kamboja, Filipina, Thailand, Vietnam dan Indonesia

Vietnam sebagai negara komunis yang memiliki sistem hukum tertutup membatasi perusahaan asing yang ada di Vietnam untuk berinvestasi, seperti halnya dalam hal perusahaan pengangkutan barang yang bertujuan ke dalam dan luar negeri Vietnam. Di Vietnam terdapat undang-undang yang membatasi didirikannya sebuah perusahaan jasa pengangkutan dengan kontribusi modal asing tidak lebih dari 49%, artinya modal asing hanya boleh dibawah 49% agar perusahaan tersebut dapat berdiri di Vietnam. Tetapi akan mendapat pengecualian apabila ditunjukkan dalam Komitmen Horisontal.

Di Vietnam bahwa pengiriman barang dilakukan dengan prinsip cepat, tertulis dan perlindungan hukum. Perusahaan Jasa pengiriman cepat barang di Vietnam terintegrasi dengan perlindungan konsumen. Jasa pengiriman cepat dapat meliputi, sebagai tambahan untuk lebih meningkatkan kecepatan dan kesesuaian, elemen nilai tambah seperti pengumpulan dari titik asal, penyerahan pribadi kepada si alamat, pengusutan dan pelacakan, kemungkinan mengubah tujuan dan alamat transit, konfirmasi tanda terima<sup>255</sup>.

Pengiriman barang di Vietnam dilakukan dengan sistem jasa yang terdiri dari pengumpulan, penyortiran, pengangkutan dan pengiriman, baik untuk tujuan dalam negeri atau luar negeri, dari :

(a) Komunikasi tertulis, untuk setiap jenis media fisik, termasuk:

a. Jasa Pos *hybrid*

---

<sup>255</sup> AFAS 7 / VIETNAM

Pos langsung Kecuali untuk penanganan item komunikasi tertulis yang harganya lebih rendah dari:

1. 10 kali dari tarif untuk penanganan dari standar surat dalam negeri didalam tingkat berat pertama untuk pengiriman dalam negeri lewat kapal
2. US\$9 untuk pengiriman internasional lewat kapal; dengan syarat bahwa berat kotor dari item ini kurang dari 2,000 gram.

(b) Parcels dan barang lainnya

Di Vietnam juga terdapat lembaga perlindungan konsumen yang bernama Asosiasi Standar dan Konsumen Vietnam (Vietnam Standard and Consumers Association / VINASTAS) . Majelis Nasional Vietnam mengesahkan Undang-Undang tentang Perlindungan Hak-hak Konsumen (umumnya disebut sebagai Undang-Undang Perlindungan Konsumen tahun 2010), yaitu pada tanggal 15 November 2010. Diundangkannya undang-undang ini menggantikan Ordonansi tahun 1999 tentang Perlindungan Hak-hak Konsumen, yang dianggap terlalu sederhana dan karenanya tidak berfungsi dalam praktiknya<sup>256</sup>.

Undang-undang ini mengatur hak dan kewajiban konsumen, kewajiban individu dan organisasi bisnis, kewajiban organisasi sosial dalam melindungi kepentingan konsumen; mekanisme untuk menyelesaikan sengketa antara konsumen dan individu bisnis dan organisasi, dan tanggung jawab Negara pada perlindungan kepentingan konsumen. Undang-Undang ini berlaku untuk

---

<sup>256</sup> Sekretariat ASEAN, *Buku Pegangan tentang Hukum dan Peraturan Perundang-Undangan Perlindungan Konsumen di ASEAN*, Sekretariat ASEAN, Jakarta, 2018, hlm. 177

konsumen; individu dan organisasi bisnis; lembaga, organisasi atau individu yang terlibat dalam kegiatan apa pun untuk melindungi kepentingan konsumen di wilayah Vietnam<sup>257</sup>.

### **B. Rekonstruksi Nilai Keadilan Dalam Regulasi Pengiriman Jasa Angkutan**

Salah satu sasaran yang hendak dicapai dalam penyelenggaraan hukum (pembentukan, pelaksanaan atau penerapan dan penegakan hukum) ialah mewujudkan keadilan dalam kehidupan bermasyarakat. Oleh karena itu, keadilan merupakan hal yang esensial dalam pembicaraan mengenai hukum. Keadilan tersebut, baik isi maupun bentuknya sangat sulit untuk dijelaskan, hal ini dikarenakan keadilan tersebut, tidak hanya berhubungan dengan satu individu saja atau ditentukan oleh seseorang, tetapi banyak faktor yang menentukan. Keadilan adalah sesuatu yang didambakan oleh atau merupakan ciri kehidupan manusia. Keadilan tersebut mempunyai isi yang berbeda-beda dan berubah-ubah menurut tempat dan waktunya (berdasarkan situasi dan kondisi masyarakatnya). Dalam bidang hukum, pada umumnya keadilan dipandang sebagai tujuan (*end*) yang harus dicapai dalam hubungan-hubungan hukum antara perseorangan-perseorangan, perseorangan dengan pemerintah dan di antara negara-negara yang berdaulat.

Tujuan mencapai keadilan itu melahirkan konsep keadilan sebagai hasil (*result*) atau keputusan (*decision*) yang diperoleh dari penerapan atau pelaksanaan sepatutnya asas-asas dan perlengkapan hukum dan konsep keadilan sebagai suatu nilai (*value*). Konsep keadilan sebagai hasil (*result*) atau keputusan (*decision*) ini, dapat disebut juga sebagai keadilan prosedural (*procedural justice*). Konsep keadilan inilah yang dilambangkan dengan dewi keadilan, pedang, timbangan, dan

---

<sup>257</sup> *Ibid.*

penutup mata untuk menjamin pertimbangan yang tak memihak dan tak memandang orang. Sejalan dengan ini ialah pengertian keadilan sebagai suatu asas (*principle*).

Asas adalah suatu dalil umum yang dinyatakan dalam istilah umum tanpa menyarankan cara-cara khusus mengenai pelaksanaannya yang diterapkan pada serangkaian perbuatan untuk menjadi petunjuk yang tepat bagi perbuatan itu. Selain konsep keadilan sebagai hasil (*result*) atau keputusan (*decision*), keadilan juga dapat dikonsepsikan sebagai suatu nilai (*value*). Keadilan merupakan nilai penting dalam hukum. Hanya saja, berbeda dengan nilai kepastian hukum yang bersifat umum, nilai keadilan ini lebih bersifat personal atau individual dan kasuistik. Keadilan bukanlah penyamarataan dan bukan pula berarti tiap-tiap orang memperoleh bagian yang sama. Keadilan adalah memberikan sesuai dengan haknya secara sukarela dan agar tercipta kondisi tersebut, maka harus dilandasi oleh prinsip/sikap non deskriminasi atau tidak membeda-bedakan (persamaan derajat) dan tidak memihak.<sup>258</sup>

Di samping keadilan sebagai kebajikan umum (kepatuhan kepada hukum alam dan hukum positif), masih terdapat pula sebuah kebajikan khusus, yaitu keadilan yang mengatur kehidupan manusia dalam segi-segi tertentu. Kebajikan ini mempunyai ciri-ciri, yaitu:<sup>259</sup>

1. Pertama, keadilan menentukan bagaimana seharusnya hubungan yang baik di antara manusia;
2. Kedua, keadilan itu terletak di antara dua kutub yang ekstrim, yaitu orang harus menemukan keseimbangan dalam memperjuangkan

---

<sup>258</sup> *Ibid*, hlm. 27-29.

<sup>259</sup> *Ibid*, hlm. 30.

kepentingannya sendiri dan orang tidak boleh hanya memikirkan kepentingannya sendiri dan melupakan kepentingan orang lain.

Terkait dengan konsep pengiriman barang yang berbasis nilai keadilan, pada saat ini konsep pengiriman barang yang ada dan diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Lalu Lintas, Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Pos, dan lain sebagainya walaupun di dalamnya sudah tercakup nilai-nilai keadilan, akan tetapi pada implementasinya belum dapat untuk mewujudkan keadilan dalam artian kesetaraan kedudukan antara pihak konsumen pengguna jasa pengiriman barang dengan pihak perusahaan penyedia jasa pengiriman barang.

Realita yang terjadi saat ini, apabila terjadi sengketa antara konsumen pengguna jasa pengiriman barang dengan perusahaan penyedia jasa pengiriman barang terhadap komplain kerusakan barang maupun komplain kehilangan barang saat pengiriman, pihak perusahaan penyedia jasa pengiriman barang sering kali dapat lepas dari tanggungjawab. Hal dikarenakan rumitnya mekanisme ataupun proses pengajuan komplain terhadap perusahaan penyedia jasa pengiriman barang, dijadikan celah untuk melepaskan tanggungjawab. Ini dapat dilihat melalui banyaknya pengguna jasa pengiriman barang yang lebih memilih melakukan curhat melalui media sosial atas keluh-kesahnya terkait komplain pengiriman barang ketimbang mengajukan gugatan sengketa ke Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) ataupun kepada Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI).

Selain itu banyaknya regulasi terkait perlindungan konsumen pengiriman barang angkutan menyebabkan kerancuan yang berpotensi menimbulkan

ketidakpastian hukum terkait perlindungan konsumen pengguna jasa pengiriman barang angkutan darat. Untuk itu di masa depan, harus dilakukan kodifikasi hukum terkait dengan aturan perlindungan konsumen pengguna jasa pengiriman barang yang mencakup aspek pengiriman via darat, laut, dan udara, serta membentuk mekanisme pelaporan sengketa konsumen pengiriman barang yang terpadu, sederhana dan efisien melalui penguatan ataupun optimalisasi kewenangan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) dan Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI). Hal ini bertujuan untuk memberikan perlindungan yang lebih baik serta mewujudkan keadilan bagi konsumen pengguna jasa pengiriman barang.

### **C. Rekonstruksi Regulasi Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang Berbasis Keadilan**

Industri pengangkutan dewasa ini berkembang sangat pesat, hal ini nampak dengan semakin banyak transaksi perdagangan yang tidak hanya melibatkan satu kota saja tetapi sudah melibatkan antar daerah/wilayah. Untuk memperlancarkan transaksi perdagangan antar daerah/wilayah menuntut orang untuk menggunakan jasa pengangkutan/ekpedisi. Pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan, maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan. Terdapat hak dan kewajiban dalam industri pengangkutan, yaitu antara pengangkut dan pengirim barang. Hubungan ini terjadi karena adanya perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses pengangkutan.

Selama pelaksanaan pengangkutan, keselamatan barang yang diangkut pada dasarnya adalah tanggung jawab dari perusahaan pengangkutan barang. Kewajiban

utama pengangkut ialah untuk menjaga keselamatan barang atau penumpang yang diangkutnya hingga sampai ditempat tujuan yang telah diperjanjikan dan juga pengangkut berhak atas ongkos angkutan yang telah ia selenggarakan Jadi disini penumpang atau pengirim barang juga harus membayar ongkos angkutan tersebut sesuai dengan kesepakatan dengan pengangkut.<sup>260</sup>

Pada dasarnya di dalam pengangkutan, terdapat ekspediter, ekspediter ialah orang yang berusaha untuk menyediakan/jasa usaha pengangkutan dan pengiriman barang. Dengan kata lain ekspediter adalah perantara yang bersedia untuk melayani penumpang maupun angkutan barang. ekspediter dalam menjalankan tugas dibebani kewajiban dan tanggung jawab pengiriman dengan rapi dan secepatnya atas barang-barang dagangan dan barang yang telah diterimanya untuk itu, dengan mengindahkan segala sarana yang dapat diambilnya untuk menjamin pengiriman yang baik. Perjanjian ekspedisi adalah perjanjian timbal balik antara ekspediter dengan pengirim, dimana ekspediter mengikatkan diri untuk mencari pengangkut yang baik bagi si pengirim, sedangkan si pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi kepada ekspediter.<sup>261</sup>

### **1. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)**

Pengusaha pengangkutan (*transport ordenermer*) bertanggungjawab atas keselamatan barang, kelambatan datangnya barang, baik kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut, dengan demikian posisi pengusaha pengangkutan sama dengan pengangkutan yang dimaksud dalam Pasal 91

---

<sup>260</sup> Fida Amira, Tanggung Jawab Pengiriman Barang Ekspedisi Atas Kehilangan Dan/ Atau Kerusakan Barang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos (Studi Kasus Di Kantor Pos Solo), *Jurnal Privat Law, Volume IV Nomor 1, Januari-Juni 2016*, hlm. 118.

<sup>261</sup> *Ibid.*

KUHDP. Kedudukan hukum pengusaha pengangkutan sama dengan pengangkut.<sup>262</sup>

Batas tanggungjawab pengangkut dibatasi dengan ketentuan Pasal 1247 dan 1248 KUH Perdata, dimana kerugian penerimaan dan pengiriman barang menjadi beban pengangkut yang dibatasi dengan syarat sebagai berikut:

- a. Kerugian dapat diperkirakan secara layak, pada saat timbulnya perikatan.
- b. Kerugian itu harus merupakan akibat langsung dari tidak terlaksananya perjanjian pengangkutan.

Meskipun pengangkut debitur menjalankan penipuan yang merugikan penerima, pengirim barang memiliki beban tanggung jawab pengganti kerugian dari pengangkut atau debitu tetap terbatas pada ketentuan yang dimaksud tersebut diatas.

Penerima barang boleh menolak barang-barang yang rusak ataupun tidak lengkap jumlahnya dengan cara membiarkan barang tersebut pada tangan pengangkut, kemudian penerima menuntut ganti rugi atas semua barang yang diangkut, sebagaimana halnya orang yang tidak berprestasi dan tuntutan tersebut harus menurut asas yang tercantum dalam Pasal 1246 dan Pasal 1248 KUH Perdata. Asas dalam pasal tersebut membatasi pada tanggung jawab pengangkut pada batas yang hanya pada kerugian yang benar-benar ada menurut kenyataan, dengan maksud agar tidak timbul seorang atas hal itu untuk memperkaya dirinya dengan cara melawan hukum (*onrechtmatige verijking*).<sup>263</sup>

---

<sup>262</sup> Soegitjatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 2020, hlm. 75

<sup>263</sup> *Ibid.* Hlm. 76

Dalam perjanjian pengangkutan maka hak dan kewajiban diatur dalam Pasal 91-98 KUHD. Kewajiban pengangkut sebagaimana yang diatur dalam ketentuan umum adalah menyelenggarakan pengangkutan sampai ditujuan dengan selamat. Jika tidak selamat, maka pengangkut harus bertanggungjawab. Tanggung jawab pengangkut barang dalam pengangkutan barang di darat diatur dalam Pasal 91 dan Pasal 92 KUHD.

Pasal 91 KUHD menyatakan bahwa:

“pengangkut dan juragan perahu harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang-barang dagangan dan lainnya, setelah barang itu mereka terima untuk diangkut, kecuali kerusakan-kerusakan yang diakibatkan karena suatu cacat pada barang-barang itu sendiri, karena keadaan yang memaksa atau karena kesalahan atau kealpaan si pengirim atau ekspediter”

Pasal 92 KUHD menyatakan bahwa:

“ pengangkut atau juragan perahu tidak bertanggungjawab atas terlambatnya pengangkutan, jika hal itu disebabkan karena keadaan yang memaksa”

Berdasarkan ketentuan Pasal 91 dan Pasal 92 KUHD tersebut, pengangkut harus bertanggungjawab untuk mengganti kerugian atas segala kerusakan barang yang terjadi dari penyelenggara pengangkutannya. Kerusakan barang yang terjadi, mengandung pengertian, bisa rusak sebagian atau bisa juga rusak seluruhnya atau musnah yaitu mungkin disebabkan karena terbakar atau dicuri oleh orang lain. Akan tetapi pengangkut bisa bebas dari tanggungjawabnya untuk mengganti kerugian, apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan karena:

- a) Cacat pada barang-barang itu sendiri.

Cacat disini dimaksudkan sebagai sifat pembawaan dari barang itu sendiri, yang mudah rusak atau terbakar dalam perjalanan. Lain halnya bila kerusakan atau terbakarnya barang itu disebabkan karena

kesalahan penempatan atau kelalaian pengangkut, maka kerugian itu dibebankan kepada pengangkut.<sup>264</sup>

b) Keadaan memaksa (*overmacht* atau *force majeure*)

Pengangkut dalam hal ini telah berusaha sejauh mungkin melakukan tindakan untuk mencegah timbulnya kerugian, meskipun usahanya tidak berhasil

c) Kesalahan atau kealpaan si pengirim atau ekspediter, misalnya cara pengepakannya kurang sempurna, sehingga mudah rusak (Pasal 92 KUHD)

d) Terlambatnya barang sampai ditujuan karena disebabkan karena keadaan yang memaksa (Pasal 91 KUHD). Dalam hal ini keterlambatan ini barang tidak rusak atau musnah<sup>265</sup>.

Pengurangan dan tanggungjawabnya mungkin dapat diadakan tetapi atas persetujuan dari pihak pengirim ataupun penerima barang dan penghapusan tanggungjawab pengangkut sama sekali tidak mungkin di berikan melawan ketertiban umum, kesusilaan, baik dilakukan dengan kesengajaan atau tidak kejujuran pihak pengangkut (Pasal 23 AB Jo Pasal 1337 KUHPerdara).<sup>266</sup> Klausul pengurangan tanggung jawab pengangkutan diadakan seimbang dengan biaya pengurangan angkutan, tetapi imbalan tersebut diperkirakan demikian rupa banragn yang diangkut tetap terjamin keselamatannya tidak akan merugikan pihak pengirim barang, oleh karena itu dalam hal ini pengirim perlu mendapatkan

<sup>264</sup> Siti Nurbaiti, *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api)*, Penerbit Universitas Trisaksi, Jakarta, 2009. Hlm. 48

<sup>265</sup> *Ibid.*

<sup>266</sup> Soegijatna Tjakranegara, *Op.cit.* hlm. 77

perlindungan dari pembentukan undang-undang (hukum).<sup>267</sup>

Berdasarkan Pasal 93 KUHD mengenai barang-barang angkutan yang sampai ditempat tujuan dalam keadaan kurang atau rusak tersebut tidak dapat dilihat dari luar oleh penerima tidak dapat seketika melihat penerima dalam waktu 2 x 24 jam berhak menuntut *prostitute*. Prosedur pemeriksaan bersifat valunter yaitu dengan mengajukan surat permohonan sederhana. Pasal 94 KUHD yang mendorong kepada pihak penerima, untuk secepatnya membuka perpackingan (pembungkus) memeriksa dengan teliti barang-barang yang diangkut atau diterimanya khususnya untuk barang yang berharga atau bernilai oleh karena pemeriksaan secara *ecpretie* (pemeriksaan tenaga ahli) sangat mahal dan dipergunakan secara efisien dalam menggunakan tenaga ahli *surveyor*.<sup>268</sup>

Secara yuridis perwujudan prinsip kepentingan yang diasuransikan dapat ditelaah dalam Pasal 268 KUHD yang menyatakan: “Suatu pertanggungan dapat mengenai segala bentuk kepentingan yang dapat dinilai dengan uang, dapat diancam oleh suatu bahaya, dan tidak dikecualikan dalam undang-undang”. Selanjutnya apabila terjadi sesuatu hal yang menimbulkan kerugian terhadap kepentingan tersebut maka penanggung (perusahaan asuransi) wajib membayar ganti rugi. Hal tersebut dapat ditelusuri dalam Pasal 250 KUHD yang berbunyi: “Apabila seseorang yang telah mengadakan pertanggungan untuk diri sendiri, atau seseorang yang atas bebannya dipertanggungkan oleh pihak ketiga jika pada saat diadakan pertanggungan itu tidak mempunyai kepentingan terhadap barang yang dipertanggungkan itu maka penanggung tidaklah diwajibkan untuk memberikan

---

<sup>267</sup> *Ibid.*

<sup>268</sup> *Ibid.*

ganti rugi”.<sup>269</sup>

Di dalam KUHD, diharuskan melakukan pemeriksaan (*expretie*) yang bertujuan untuk menetapkan besarnya ganti kerugian yang diderita penerima akibat rusak dan hilangnya barang diterimanya sedangkan ongkos angkutan telah dibayar lunas. Akan tetapi dalam realitasnya, pemeriksaan (*expretie*) dianggap tidak diperlukan lagi apabila:

- a) Nilai barang yang diangkut lebih kecil sehingga tidak seimbang dengan biaya pemeriksaan (*expretie*);
- b) *Expretie* juga dapat diminta lebih dari waktu 2 x 24 jam manakala barang tersebut datangannya terlambat dari *schedul* yang ditetapkan dan melebihi batas perkiraan menurut undang-undang maupun kebiasaan seharusnya.<sup>270</sup>

Guna memudahkan mengenali kepentingan seseorang dalam asuransi dapat menggunakan beberapa indikator, diantaranya seberapa jauh keterkaitan bertanggung pada objek perjanjian asuransi dengan terjadinya peristiwa yang diperjanjikan dan apakah peristiwa yang terjadi menyebabkan kerugian atau tidak terhadap bertanggung. Indikator tersebut menggunakan prinsip-prinsip antara lain:<sup>271</sup>

#### 1. Prinsip Kepentingan Yang Diasuransikan (*Principles of Insurable Interest*)

Prinsip ini merupakan syarat mutlak diadakannya perjanjian asuransi.

<sup>269</sup> Fadhly Wicaksono, Hukum Aspek Pengiriman Barang oleh Perusahaan Jasa Ekspedisi dan Cargo melalui Pengangkutan Laut, *Jurnal Juri-Diction*, Volume 3 Nomor 5, September 2020, hlm. 1706.

<sup>270</sup> *Ibid.*

<sup>271</sup> *Ibid.*, hlm. 1705-1708.

Kepentingan yang dapat diasuransikan adalah hubungan kepentingan peserta/ tertanggung dengan objek pertanggungan yang dipertanggungkan. Apabila pihak tertanggung atau pihak yang dipertanggungkan tidak memiliki kepentingan pada saat mengadakan perjanjian asuransi, dapat menyebabkan perjanjian tersebut menjadi tidak sah atau batal demi hukum.

2. Prinsip Itikad Baik Sempurna (*Principles of Utmost Good Faith*);

Prinsip itikad baik merupakan perwujudan dari asas perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 *BW* yang menyatakan bahwa para pihak dalam membuat dan melaksanakan perjanjian harus didasarkan pada itikad baik. Kedua belah pihak dalam suatu perjanjian asuransi mengikatkan diri atas dasar itikad baik. Ketentuan pada Pasal 251 KUHD jo Pasal 30 ayat (1) UU Nomor 40 tahun 2014 tentang Perasuransian meletakkan tanggung jawab pada tertanggung untuk memberikan keterangan yang benar merupakan bentuk dari prinsip itikad baik. Perwujudan dari prinsip itikad baik tersebut diwujudkan dalam tanggungjawab tertanggung untuk memberikan segala keterangan sejelas-jelasnya dengan benar mengenai segala fakta-fakta penting yang berhubungan dengan obyek yang dipertanggungkan dan tertanggung percaya bahwa penanggung akan memberikan ganti rugi apabila terjadi peristiwa yang diperjanjikan oleh kedua belah pihak dalam kontrak polis.

3. Prinsip *Indemnitatis* atau Asas Keseimbangan (*Principles of Indemnity*)

Secara teoritis, prinsip *indemnitas* (*indemnity*) atau asas keseimbangan merupakan prinsip yang mendasari mekanisme kerja dan memberi arah

tujuan dari perjanjian asuransi itu sendiri. Perjanjian asuransi mempunyai tujuan utamadan spesifik ialah untuk memberi ganti kerugian oleh pihak penanggung kepada pihak tertanggung. Prinsip ini menghendaki kedua belah pihak memenuhi dan melaksanakan perjanjian sesuai dengan hak dan kewajiban para pihak yaitu tertanggung membayar premi dan berhak mendapatkan penggantian kerugian, sedangkan penanggung menerima premi dan berkewajiban untuk mengganti kerugian yang diderita oleh tertanggung.

#### 4. Prinsip Subrogasi (*Principles of Subrogation*)

Secara umum dipahami bahwa prinsip subrogasi ini, apabila tertanggung mendapat penggantian dari satu pihak atas dasar *indemnity*, maka ia tidak lagi berhak memperoleh dari pihak lain. Hal tersebut didasarkan pada ketentuan Pasal 284 KUHD yang berbunyi: "Seorang penanggung yang telah membayar kerugian suatu barang yang dipertanggungkan, menggantikan si tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang-orang ketiga yang telah menimbulkan kerugian tersebut, dan si tertanggung itu adalah bertanggungjawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak si penanggung terhadap orang-orang ketiga tersebut". Lebih lanjut, prinsip subrogasi ini dapat ditegakkan apabila memenuhi dua syarat yakni apabila tertanggung disamping mempunyai hak terhadap penanggung masih mempunyai hak-hak terhadap pihak ketiga dan Hak tersebut timbul karena terjadinya suatu kerugian.

#### 5. Prinsip Kontribusi

Prinsip Kontribusi terjadi apabila ada asuransi yang berganda (*double*

*insurance*) seperti yang tercantum dalam Pasal 278 KUHD. Prinsip ini mengatur dalam hal suatu obyek pertanggungan dipertanggungkan pada dua/ lebih perusahaan asuransi. Prinsip kontribusi menyatakan bahwa apabila terdapat beberapa penanggung dalam satu polis dengan melebihi harga, maka masing-masing penanggung memberikan imbalan menurut harga yang sebenarnya.

6. Prinsip *Proximate Cause* (*Principles of Proximate Cause*)

Dalam prinsip ini, Penanggung hanya menerima pengajuan klaim atau tertanggung hanya berhak mendapat ganti rugi apabila terbukti bahwa kerugian tersebut terjadi dari risiko yang dijamin dalam polis. Adapun yang dimaksud dengan *Proximate cause* adalah peristiwa yang langsung menyebabkan kerugian pada diri tertanggung yang dapat diberi ganti kerugian oleh penanggung. Menurut prinsip *proximate cause* ini, yang dapat ditanggung oleh pihak penanggung adalah peristiwa utama yang ditanggung dalam polis asuransi yang menyebabkan rusak atau musnahnya suatu objek pertanggungan yang mendapat ganti kerugian dari pihak penanggung. Penanggung berkewajiban untuk mengganti kerugian apabila tertanggung menderita kerugian yang disebabkan oleh peristiwa yang diperjanjikan, namun untuk dapat diberikan ganti kerugian harus dapat dilakukan penelaahan apakah peristiwa tersebut berada dalam tanggungan penanggung. Jika kerugian tersebut bukan disebabkan oleh peristiwa yang diperjanjikan penanggung dibebaskan dari kewajibannya.

Dalam praktik, bahwa apabila barang yang diangkut tersebut terlambat datangannya dari waktu yang ditetapkan, maka penerima barang tidak dapat

menuntut atas dasar Pasal 93 KUHD akan tetapi dapat mengajukan tuntutan ganti rugi berdasarkan Pasal 1365 KUH Perdata yaitu perbuatan melanggar hukum merugikan hak orang lain, oleh karena wajib karena salahnya maka pihak yang merugikan harus mengganti segala rugi dan laba oleh karena itu pengangkut harus dapat membuktikan beban pembuktian yang sah menurut hukum.<sup>272</sup>

Apabila terjadi pelanggaran hak oleh pengangkut, maka pihak pengirim dapat melakukan gugatan atas dasar Pasal 1365 KUH Perdata karena perjanjian pengangkutan didasarkan atas Pasal 1365 KUH Perdata. Adanya kerugian terhadap penerimaan barang yang dikirim menggugat pengangkut harus mempergunakan Pasal 1967 KUH Perdata dengan batas waktu lamanya sampai 30 tahun masih dapat berlaku dengan ketentuan penerima atau pemilik barang harus dapat membuktikan beban kerugian dengan nyata menurut hukum, oleh karena itu masa kini tenggang waktu diperpendek waktunya hanya sampai 1 tahun.

Dalam hal ini, tergugat harus dapat mengajukan *exceptie* (penolakan) *preator* (gugatan) karena batas lampau waktu 1 (satu) tahun dan jika tidak ada diserahkan *ex officio* yang tidak boleh menetapkan adanya waktu bagi sesuatu gugatan. Dasar gugatan yang dapat dijadikan dasar berdasarkan Pasal 95 KUHD hanya terbatas pada cacatnya barang keseluruhan, terlambatnya penyerahan dan hilangnya barang secara keseluruhan serta tidak sampainya barang pada alamat yang ditujukan.

Dalam konstruksi hukum yang ada, maka penetapan biaya besarnya ganti rugi berlaku pada asas yang tercantum dalam Pasal 1246, Pasal 1247, dan Pasal 1248 KUHPerduta, yang pada pokoknya mengganti sesuatu yang hilang (barang),

---

<sup>272</sup> Soegijatna Tjakranegara, *Op.cit.* hlm. 78

rusak dan laba yang tidak diperoleh yang diperkirakan pada saat perjanjian itu dibuat, termasuk juga kerugian yang tidak dapat dinilai dengan uang (*immateril*).

Menurut Soegijatna Tjakranegara bahwa syarat mutlak dari tuntutan ganti rugi terjadi apabila kerugian itu disebabkan karena hal-hal yang berhubungan dengan pengangkutan, akibat-akibat kelalaian perbuatan wanprestasi baik pengusaha angkutan, karyawan/buruh yang lalai pengangkutan dalam menjalankan prestasinya atas dasar Pasal 1365 dan Pasal 1367 KUH Perdata<sup>273</sup> atas dasar pembuktian pada Pasal 1365 KUH Perdata maka pengirim harus mengemukakan peristiwa-peristiwa yang menunjukkan kesalahan dan kelalaian dari pengangkut.

## **2. Konstruksi Hukum Jasa Pengangkutan Darat pada Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos**

Pengirim pos pada pengangkutan barang biasanya mengirimkan barang yang isinya beragam, ada yang banyak dan sedikit maupun barang mudah pecah dan barang yang tidak mudah pecah. Pengangkutan dalam arti luas erat hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Dalam melakukan pengiriman, pengguna layanan pos barang tidak terlepas dari hambatan dan kendala yang mengakibatkan kerusakan atau kehilangan pada barang milik konsumen tersebut. Hal ini terjadi dikarenakan adanya faktor manusia (*human error*) dan faktor alam (*force majeure*). Masalah mengenai rusak dan /atau hilangnya barang kiriman sangat sering terjadi dan menjadi sangat menarik karena banyaknya dijumpai kasus-kasus tentang hilang dan/atau rusaknya barang kiriman tersebut. Terkadang terdapat keluhan dari masyarakat terhadap jasa

---

<sup>273</sup> *Ibid.* Hlm. 83

pengiriman barang melalui Pos. Keluhan ini terkait dengan pelayanan pengguna layanan posan barang dan surat yang terlambat, bahkan tak sampai ke tangan penerima. Masyarakat merasa dirugikan dengan jeleknya pelayanan di PT Pos.<sup>274</sup>

Dari segi hukum, khususnya Hukum Perdata dalam hukum perjanjian, masalah perlindungan hukum terhadap barang kiriman yang sangat erat kaitannya mempunyai hubungan hukum dengan pengirim dan penerima. Hubungan hukum tersebut menimbulkan suatu hak dan kewajiban antara pengangkut dengan pengirim selaku orang yang mengirimkan barang kepada penerima. Dengan demikian antara pengangkut dengan pengirim mendapat jaminan kepastian hukum tentang kedudukan hukum serta hak dan kewajibannya. Ketentuan dasar hukum mengenai Pos diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos. Dalam Undang-Undang ini penyelenggara pos wajib menjaga kerahasiaan, keamanan, dan keselamatan kerugian. Selain itu mengenai kelalaian yang dapat berupa keterlambatan, kerusakan dan kehilangan. Hal ini juga telah diuraikan dalam Pasal 31 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos. Dalam pasal tersebut tidak dijelaskan ganti rugi apakah yang akan diberikan oleh kantor pos apabila barang kiriman tersebut hilang dan/ atau rusak tetapi hanya dijelaskan apabila barang tersebut hilang dan/ atau rusak akan diselesaikan dengan cara kesepakatan bersama.<sup>275</sup>

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos yakni terdapat dalam Pasal 27 ayat 2, Pengguna layanan pos berhak atas jaminan

---

<sup>274</sup> *Ibid.*

<sup>275</sup> *Ibid*, hlm118-119

kerahasiaan, keamanan, dan keselamatan kiriman serta dalam Pasal 28 Pengguna layanan pos berhak mendapatkan ganti rugi apabila terjadi:<sup>276</sup>

- a. Kehilangan kiriman;
- b. Kerusakan isi paket;
- c. Keterlambatan kiriman; dan
- d. Ketidaksesuaian antara barang yang dikirim dan yang diterima.

Pada Pasal 31 ayat 1 sampai dengan ayat 6 juga telah dijelaskan bahwa:<sup>277</sup>

- (1) Penyelenggara Pos wajib memberikan ganti rugi atas kerugian yang dialami oleh pengguna layanan pos akibat kelalaian dan/atau kesalahan Penyelenggara Pos;
- (2) Tuntutan ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku jika kehilangan atau kerusakan terjadi karena bencana alam, keadaan darurat, atau hal lain di luar kemampuan manusia;
- (3) Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Penyelenggara Pos sesuai kesepakatan antara pengguna layanan pos dan Penyelenggara Pos;
- (4) Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak ditanggung oleh Penyelenggara Pos apabila:
  - a. Kerusakan terjadi karena sifat atau keadaan barang yang dikirim; atau
  - b. Kerusakan terjadi karena kesalahan atau kelalaian pengguna layanan pos.
- (5) Tenggang waktu dan persyaratan yang harus dipenuhi untuk memperoleh ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Penyelenggara Pos dan pengguna layanan pos;
- (6) Barang yang hilang dan ditemukan kembali diselesaikan berdasarkan kesepakatan antara penyelenggara pos dan pengguna layanan pos.

Konstruksi hukum terhadap perlindungan bagi masyarakat sebagai konsumen pengguna jasa PT. Pos Indonesia jika merujuk pada Pasal 31 ayat (1) UU No. 38 tahun 2009 tidak dapat dikatakan memberikan kepastian hukum dan keadilan dalam penyelesaian masalah antara pengguna jasa pengiriman PT. Pos Indonesia dengan

---

<sup>276</sup> *Ibid*, hlm. 120.

<sup>277</sup> *Ibid*.

masyarakat sebagai konsumen. Walaupun didalam Pasal 31 ayat (1) sampai (6) telah dikemukakan perlindungan hukum tetapi, pasal tersebut lebih menjadi pasal yang menyarankan untuk bersepakat dalam menyelesaikan permasalahan atau dengan kata lain lebih mengedepankan proses mediasi dalam penyelesaiannya.

Pada Pasal 31 ayat (4) yang mengatur mengenai tenggang waktu dan persyaratan yang harus dipenuhi ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyelenggara Pos dan pengguna layanan pos adalah klausul hukum yang fleksibel dan tidak memberikan kepastian hukum, dalam hal ini apabila tidak terjadi kesepakatan maka UU Pos tidak mengatur mekanisme penyelesaian sengketa antara pengguna pos dengan PT Pos. Oleh karena itu, Pasal 31 ayat (4) ini harus dilakukan konstruksi ulang agar memiliki kekuatan mengikat untuk menyelesaikan sengketa antara PT. Pos dengan Pengguna layanan Pos.

Selain itu, didalam Pasal 31 ayat (3) UU Pos tidak ada ditetapkan waktu untuk kadaluwarsa mengenai tata cara gugatan ganti rugi atas rusaknya atau hilangnya barang yang dikirimkan melalui PT. Pos. Kebutuhan akan waktu yang jelas akan memberikan kepastian hukum bagi konsumen pengguna jasa PT. Pos maupun kepada PT.Pos itu sendiri. Waktu yang ditentukan sebaiknya dapat 3 sampai 7 hari kalender sejak estimasi jadwal sampai kepada penerima. Jangka waktu 3-7 hari kalender adalah rentang waktu agar konsumen dapat memikirkan dan mengumpulkan bukti bahwa barang yang dikirimkan tersebut memang tidak diterima atau diterima dalam keadaan rusak atau telah kehilangan nilai barangnya akibat kerusakan dalam masa pengiriman. Sedangkan untuk PT. Pos itu sendiri, waktu kadaluwarsa adalah bentuk perlindungan hukum bagi PT. Pos yang menyediakan jasa pengiriman barang lewat transportasi darat agar tidak terjadi

tindakan sewenang-wenang yang dilakukan konsumen untuk mencari keuntungan semata dari kerusakan barang yang dikirimkan. Atau dengan kata lain, adanya waktu daluarsa memberikan kepastian hukum bagi PT. Pos untuk menerima atau tidak menerima gugatan dari konsumen pengguna jasa pengiriman jasa PT. Pos Indonesia.

Kepastian hukum merupakan aspek yang penting dalam suatu peraturan perundang-undangan. Masalah kepastian hukum juga menjadi lebih problematik, apabila kita berpendapat bahwa semua peraturan itu sudah jelas. Sesungguhnya

tidak ada atau sangat kecil jumlah peraturan yang benar-benar jelas. Hal itu disebabkan oleh karena kita tidak hanya membaca pasal-pasal undang-undang, melainkan pada waktu yang sama sekaligus juga memberi *makna* kepada yang kita baca itu. Satu pasal undang-undang yang sama bisa diberi arti yang berbeda-beda<sup>278</sup>

Penggunaan bahasa atau kalimat sangat penting dan mempengaruhi kualitas perundang-undangan. Terlihat dalam beberapa perundang-undangan yang memiliki makna bias dan sering tidak bernuansa keadilan. Persoalan tersebut cukup serius<sup>279</sup> Mengingat bahwa akibat dari suatu peraturan yang memiliki makna bias dan multitafsir dapat membuat seseorang tidak mendapatkan hak yang semestinya mereka dapatkan. Oleh karena itu, pembentuk undang-undang harus memberikan konstruksi hukum yang jelas dan pasti terhadap klausul waktu gugatan ganti rugi yang dialami konsumen pengguna jasa pengiriman barang PT. Pos dalam undang-undang.

---

<sup>278</sup> Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence): Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*, Kencana, Jakarta: 2009, hlm. 297

<sup>279</sup> Rati Riana & Muhammad Junaidi, "Konstitusionalisasi Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan Melalui Penggunaan Bahasa Indonesia Baku", *Jurnal Legislasi Indonesia*, Fakultas Hukum Universitas Semarang, Vol 15 No. 4, Desember 2018, hlm. 276

Konstruksi hukum yang masih belum memberikan kepastian hukum juga terlihat dalam Pasal 31 ayat (5) yang menyatakan bahwa “*Barang yang hilang dan ditemukan kembali diselesaikan berdasarkan kesepakatan antara penyelenggara pos dan pengguna layanan pos*”. Klausul ini sekilas telah memberikan ruang penyelesaian bagi konsumen pengguna layanan pos dengan PT. Pos apabila terjadi kehilangan barang dan telah ditemukan kembali tetapi telah melampaui batas waktu atau estimasi waktu penerimaan oleh penerima diselesaikan dengan “kesepakatan” tidak memberikan keadilan bagi pengguna jasa layanan pengiriman PT. Pos. Hal ini disebabkan, karena bisa saja PT. Pos sebagai pihak yang memiliki peran lebih besar untuk menentukan besaran kompensasi yang akan diberikan kepada pengguna jasa layanan pengiriman PT. Pos. Sebaliknya, bagi pengguna layanan pengiriman PT. Pos tidak dapat menentukan besaran kompensasi yang diterimanya akibat kelalaian dari PT. Pos. Oleh sebab itu, diperlukan konstruksi hukum yang jelas terhadap teknis pelaksanaan kesepakatan tersebut.

Pengaturan teknis mengenai bentuk kesepakatan pemberian kompensasi dari PT. Pos kepada konsumen pengguna jasa layanan PT. Pos juga harus memiliki sinkronasi dengan UU Perlindungan Konsumen, agar hak-hak masyarakat sebagai konsumen yang secara khusus telah diatur dengan UU Konsumen tidak terlampaui atau tidak diabaikan dengan ketentuan teknis penyelesaian pemberian kompensasi oleh PT. Pos Indonesia kepada konsumen.

Peraturan teknis yang mengatur pemberian ganti rugi atau kompensasi pada konsumen pengguna layanan jasa pengiriman PT. Pos di konstruksikan dalam Keputusan Direksi PT. Pos Indonesia (Persero) Nomor: KD.65/ DIRUT/ 0812 Tentang Jaminan Ganti Rugi Surat dan Paket Dalam Negeri.

Pemberian ganti rugi kepada pengguna jasa yang mengalami kehilangan dan/atau kerusakan barang menggunakan perhitungan penggantian ganti kerugian yang diatur dalam Keputusan Direksi PT. Pos Indonesia (Persero) Nomor: KD.65/DIRUT/0812 Tentang Jaminan Ganti Rugi Surat dan Paket Dalam Negeri. Sebagai contoh, apabila terjadi masalah dengan paket pengiriman:<sup>280</sup>

- a. Apabila barang hilang dengan standar berat 3 Kg, ongkos kirim Rp.31.800, harga atau nilai paket pos Rp. 250.000. Perhitungan ganti rugi =  $10 \times \text{Rp. } 31.800 = \text{Rp. } 318.000$ , karena nilai isi hanya 250.000, maka yang dapat dibayar hanya sebesar Rp. 250.000, bukan sebesar Rp. 318.000, Apabila membayar Bea Jaminan Ganti rugi, maka  $100\% \times \text{Nilai Jaminan Ganti Rugi ditambah } 10 \times \text{biaya pengiriman}$ ;
- b. Apabila barang rusak sebagian, maka Standar Perusahaan diberikan sebesar 5x biaya pengiriman, misal Bea Rp. 114.00, maka bea ganti ruginya adalah  $5 \times \text{Rp. } 114.000 = \text{Rp. } 570.000$ ;
- c. Apabila barang rusak sebagian telah membayar Bea Jaminan Ganti Rugi maka ganti rugi sebesar maksimal  $50\% \times \text{Nilai Jaminan Ganti Rugi ditambah } 5 \times \text{Ongkos Kirim}$ , jadi Jaminan Ganti Rugi sebesar Rp. 2.000.000, maka besar uang ganti rugi harga pertanggungannya maksimum yang didapat adalah sebesar  $\text{Rp. } 2.000.000 \times 50\% = \text{Rp. } 1.000.000$  ditambah Rp. 570.000 atau sebesar 1.570.000.

Berdasarkan teori peraturan perundang-undangan, undang-undang hanya mengatur hal-hal yang bersifat umum peraturan nasional, sedangkan untuk peraturan yang bersifat teknis diatur dalam bentuk peraturan pemerintah, tetapi

---

<sup>280</sup> *Ibid*, hlm. 121.

untuk teknis penyelesaian sengketa PT. Pos dengan pengguna jasa layanan pengiriman PT. Pos belum ada peraturan pemerintah sendiri yang mengaturnya. Untuk itu, Pemerintah Indonesia dapat membentuk peraturan pemerintah terkait dengan penyelesaian administrasi dan perdata atas kelalaian PT. Pos dalam memberikan pelayanan jasa pengiriman barang oleh PT. Pos.

Konstruksi hukum untuk mengatur penyelesaian sengketa antara pengguna jasa layanan pengiriman oleh PT. Pos dengan konsumen yang diatur dalam undang-undang ataupun dalam peraturan pemerintah adalah bentuk perlindungan hukum bagi kedua belah pihak (PT. Pos dengan konsumen pengguna layanan). Perlunya perlindungan hukum bagi kedua pihak adalah implementasi dari Negara Indonesia sebagai bentuk negara hukum yang melindungi segenap kepentingan masyarakatnya. Selain itu, konstruksi hukum yang jelas tidak akan menimbulkan interpretasi hukum bagi hakim dalam menyelesaikan perkara di pengadilan apabila sengketa antara PT. Pos dengan Konsumen pengguna jasa layanan pengiriman barang PT. Pos sampai ke meja pengadilan.

Kepastian hukum adalah tujuan utama dari hukum yang didapat dari konstruksi hukum yang jelas dan tidak multitafsir dalam peraturan perundang-undangan. Merujuk pendapat Hans Kelsen, bahwa apabila kepastian hukum telah diatur oleh undang-undang, maka perlindungan hak-hak masyarakat dapat diwujudkan, dan keadilan hak akan dapat diwujudkan.

Dalam pembentukan aturan hukum, terbangun asas yang utama agar tercipta suatu kejelasan terhadap peraturan hukum, asas tersebut ialah kepastian hukum. Gagasan mengenai asas kepastian hukum ini awalnya diperkenalkan oleh Gustav Radbruch dalam bukunya yang berjudul "*einführung in die rechtswissenschaften*".

Radbruch menuliskan bahwa di dalam hukum terdapat 3 (tiga) nilai dasar, yakni: (1) Keadilan (*Gerechtigkeit*); (2) Kemanfaatan (*Zweckmassigkeit*); dan (3) Kepastian Hukum (*Rechtssicherheit*)<sup>281</sup> Dengan adanya asas kepastian hukum dengan penalaran positivisme hukum memiliki benang merah yang menguntai keduanya. Gagasan utama dari positivisme hukum menjadi *basic ratio logis* dari munculnya asas kepastian hukum yang kemudian dikonkretisasi dalam hukum positif melalui peraturan perundang-undangan<sup>282</sup>

### **3. Konstruksi Hukum Perlindungan Konsumen Pengangkutan Darat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Pengangkutan Jalan**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah clausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal. Jika melihat UU sebelumnya yakni UU Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian,

---

<sup>281</sup> Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti: Bandung, 2012, hlm. 19

<sup>282</sup> Mario Julyano, Aditya Yuli Sulistyawan, Pemahaman Terhadap Asas Kepastian Hukum Melalui Konstruksi Penalaran Positivisme Hukum, *Jurnal Credipo*, Vol. 1, No. 1, Juli 2019, hlm. 21

memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara<sup>283</sup>. Berbeda dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, UU ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum.

Tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 adalah:

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Pengangkutan Jalan yang terdapat dalam Pasal 193 yang berbunyi:<sup>284</sup>

- (1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim;
- (2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami.
- (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati;

---

<sup>283</sup> <https://bantuanhukum.or.id/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan- raya/>, diakses tanggal 2 Februari 2022, di Kota Medan, Pukul 20.00 WIB.

<sup>284</sup> *Ibid*, hlm. 121.

- (4) Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti kerugian

Transportasi merupakan sesuatu yang sangat penting bagi kehidupan masyarakat suatu bangsa terutama bagi kelancaran pembangunan. Transporatasi juga diartikan sebagai sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia yang membentuk sarana dan prasarana serta jaringan pelayanan.<sup>285</sup>

Kebijakan terkait transportasi dan pengangkutan melalui Undang undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam implementasinya masih banyak permasalahan yang dihadapi diantaranya:

**7) Konstruksi dalam Pasal 138 dan Pasal 139 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Ketentuan Pasal 138 yang menyatakan bahwa:

- (1) Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.
- (2) Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (3) Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Pasal 138 ayat (1), (2) dan ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut terdapat tanggungjawab Pemerintah dan Pemerintah Daerah untuk memberikan dan memenuhi kebutuhan angkutan yang “*selamat, aman, nyaman, dan terjangkau*”. Akan tetapi sejatinya hal tersebut belum ditemukan di semua daerah di Indonesia. Penggunaan

---

<sup>285</sup> Mailinda Eka Yuniza, Perbandingan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 199 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dengan Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, *Jurnal Mimbar Hukum Volume 21, Nomor 2, Juni 2009*, hlm. 257

transportasi angkutan darat yang memenuhi standar “*keselamatan, aman, nyaman, dan terjangkau*” hanya dimiliki oleh Kota-Kota besar di Indonesia seperti Jakarta,

Medan, Bandung, Surabaya, sedangkan untuk daerah-daerah yang jauh dari Perkotaan sarana transportasi dan angkutan umum belum memiliki kriteria tersebut.

Konstruksi hukum dalam Pasal 138 ayat (3) yang menyatakan *Angkutan Umum dan atau Barang hanya dilakukan dengan kendaraan umum*. Praktikanya, terdapat beberapa angkutan yang dilakukan tidak dengan kendaraan umum.

Kendaraan umum yang dimaksud adalah kendaraan yang telah mendapatkan pengujian kelayakan keselamatan dan keamanan penumpang yang dilakukan oleh Pemerintah baik terhadap kendaraannya maupun kepada pengemudinya. Pengujian terhadap kelayakan tersebut adalah bentuk tanggungjawab negara terhadap keselamatan warga negaranya dalam menggunakan jasa transportasi umum tersebut.

Di bidang pengangkutan, berdasarkan ketentuan Pasal 138 ayat (3) tersebut, menjelaskan bahwa yang dapat melakukan pengangkutan terhadap barang adalah “*kendaraan bermotor umum*”. Artinya bagi pemilik kendaraan bermotor yang tidak terdaftar sebagai kendaraan bermotor umum tidak dapat dipergunakan sebagai transportasi angkutan barang. Tetapi dalam praktiknya, banyak perusahaan-perusahaan jasa pengiriman yang menggunakan kendaraan pribadi dalam mengirimkan barang. Hal ini seharusnya mendapat perhatian dari Pemerintah untuk melakukan pemetaan dan koreksi serta evaluasi bagi perusahaan jasa pengangkutan baik yang dimiliki oleh pemerintah itu sendiri ataupun yang dimiliki oleh pihak swasta.

Pemerintah harus membentuk kebijakan yang memberikan legitimasi/dasar hukum bagi pemilik jasa pengangkutan agar tidak bertentangan dengan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jika merujuk pada Pasal 138 ayat (3) tersebut sudah jelas kendaraan yang dapat dijadikan alat pengangkutan adalah kendaraan bermotor umum. Pengawasan yang dilakukan oleh Pemerintah terhadap penyedia layanan jasa pengangkutan barang yang ada harus dilakukan secara rutin, efektif, dan merata. Tindakan pengawasan pemerintah baik Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah adalah bentuk tugas pemerintahan yang bertujuan untuk memberikan keselamatan dan perlindungan serta kenyamanan bagi masyarakat dalam menggunakan jenis moda transportasi dan pengangkutan barang yang ada.

Pasal 139 ayat (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa *“Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perUndang-Undangan”*. Dalam penjelasannya ketentuan Peraturan Perundang-undangannya tidak disebutkan Peraturan Perundang-undangan yang mana atau apa saja yang terkait, sehingga kurang jelas. Sebaiknya dalam penjelasan juga dirujuk ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang dimaksud. Kepastian hukum yang ada pada Pasal 139 ayat (4) harus diatur dalam peraturan teknis dalam peraturan pemerintah ataupun peraturan menteri terkait.

#### **8) Konstruksi hukum pada Pasal 173 ayat (1) dan Pasa 174 tentang Angkutan Jalan**

Pasal 173 ayat (1) mensyaratkan *perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan dan atau barang wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan*

Pada Pasal 173 ayat (1) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini menjadi legitimasi bagi perizinan penyedia jasa angkutan orang ataupun barang wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan dari Pemerintah. Berkaitan dengan klausul Pasal 138, maka dapat terlaksananya pengangkutan harus didasarkan pada adanya izin terlebih dahulu.

Berdasarkan ketentuan Pasal 174 yang menyatakan bahwa:

- (1) Izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas surat keputusan, surat pernyataan, dan kartu pengawasan.
- (2) Pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui seleksi atau pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa izin pada 1 (satu) trayek atau pada beberapa trayek dalam satu kawasan.

Pasal 174 ayat (2) tidak memiliki indikator yang jelas. Di dalam penjelasannya ketentuan Peraturan Perundang-undangan nya tidak disebutkan Peraturan Perundang-undangan yang mana atau apa saja yang terkait, sehingga kurang jelas. Sebaiknya dalam penjelasan juga dirujuk ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang dimaksud. Kejelasan peraturan yang akan mengaturnya adalah bentuk kepastian hukum dari sebuah undang-undang.

Izin adalah bentuk kelayakan bagi perusahaan atau badan usaha penyedia pengangkutan untuk melaksanakan kegiatan usahanya. Artinya, melalui izin tersebut semua syarat dan prasyarat perusahaan jasa pengangkutan sudah terpenuhi. Pengaturan mengenai persoalan izin transportasi pengangkutan dapat diatur dengan Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia sebagai aturan teknis perolehan izin dan pengawasan izin pengangkutan.

Terdapat beberapa peraturan teknis terkait dengan pengangkutan darat yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan dan Peraturan

Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan.

Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 terdapat beberapa hal teknis yang diatur untuk melaksanakan ketentuan Pasal 164 dan Pasal 180 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta untuk melaksanakan ketentuan Pasal 54, Pasal 59, Pasal 77, Pasal 80 ayat (2), Pasal 88 ayat (5), Pasal 119 ayat (3), Pasal 120 ayat (5), dan Pasal 122 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan,

Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 tahun 2019 tersebut diatur secara teknis mengenai standar pelayanan minimal angkutan barang dan sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang adalah persyaratan penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di jalan mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh. Sedangkan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang selanjutnya disebut Sistem Manajemen Keselamatan adalah bagian dari manajemen perusahaan yang berupa suatu tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dan mengelola risiko kecelakaan.

**9) Konstruksi hukum pada Pasal 192 dan Pasa 195 ayat (3) dan Pasal 196 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Pasal 192 menyatakan bahwa:

- (1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu

kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang.

- (2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan
- (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak Penumpang diangkat dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati.
- (4) Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut

Kedudukan Pasal 192 ayat (1) tidak memiliki indikator yang jelas, klausul pasal 192 ayat (1) termasuk dalam kategori ketentuan yang sulit dipahami. Dalam penjelasan Undang-Undang ini tidak ada penjelasan mengenai hal apa saja yang bisa dikategorikan sebagai suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari, sehingga menjadi kurang jelas dan sulit dipahami.

Selain itu, ketentuan pada Pasal 195 yang berbunyi

- (1) Perusahaan Angkutan Umum berhak untuk menahan barang yang diangkat jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian angkutan.
- (2) Perusahaan Angkutan Umum berhak memungut biaya tambahan atas barang yang disimpan dan tidak diambil sesuai dengan kesepakatan.
- (3) Perusahaan Angkutan Umum berhak menjual barang yang diangkat secara lelang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban sesuai dengan kesepakatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Ketentuan pada Pasal 196 yang menyatakan bahwa

“Jika barang angkutan tidak diambil oleh pengirim atau penerima sesuai dengan batas waktu yang telah disepakati, Perusahaan Angkutan Umum berhak memusnahkan barang yang sifatnya berbahaya atau mengganggu dalam penyimpanannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Ketentuan Pasal 195 ayat (3) dan Pasal 196 jika merujuk kepada interpretasi gramatikal dan menggunakan teknik hermeneutika hukum maka

ketentuan tersebut “kurang jelas” dan “sulit dipahami” dan tidak memiliki kepastian hukum. Jika melihat pada penjelasan undang-undang tersebut tidak disebutkan Peraturan Perundang-undangan yang mana atau apa saja yang terkait dan dimana aturan tersebut lebih lanjut diatur.

Untuk menjamin kepastian hukum, maka ketentuan Pasal 195 ayat (3) dan Pasal 196 harus dikonstruksikan ulang sehingga jelas. Pasal 195 ayat (3) harus memberikan aturan lanjut mengenai “ *Perusahaan Angkutan Umum berhak menjual barang yang diangkut secara lelang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban sesuai dengan kesepakatan*”. Klausul aturan yang menjelaskan perihal syarat dari ketentuan Pasal 195 ayat (3) harus jelas sehingga tidak menimbulkan kerugian atau pelanggaran hak terhadap konsumen pengguna jasa pengiriman barang.

Adanya kalimat “ *sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan*” harus diberikan penjelasan mengingat bahwa ketentuan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan lelang bersifat sporadis sehingga akan memberikan kesulitan bagi masyarakat untuk mengaksesnya. Lebih baik ketentuan Pasal 196 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijadikan 4 atau 5 ayat dengan memberikan detail ketentuan yang terkait dengan ayat (3) dalam Pasal 196 tersebut.

Ketentuan pada Pasal 196 juga hemat penulis harus dikonstruksikan ulang sehingga memberikan kejelasan dan kepastian hukum. Konstruksi hukum lebih lanjut dalam Pasal 196 dapat juga dilakukan dalam peraturan yang lebih rendah seperti dalam Peraturan Pemerintah akan tetapi didalam Pasal 196 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus diberikan kalimat “ *akan diatur lebih lanjut dengan*

*peraturan pemerintah*” untuk memudahkan pemahaman masyarakat terhadap ketentuan Pasal 196 tersebut.

Selain itu, klausul Pasal 196 yang menyatakan *Jika barang angkutan tidak diambil oleh pengirim atau penerima sesuai dengan batas waktu yang telah disepakati, Perusahaan Angkutan Umum berhak memusnahkan barang yang sifatnya berbahaya atau mengganggu dalam penyimpanannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan* tidak memberikan keadilan bagi konsumen pengirim barang karena tidak ada mekanisme pemberitahuan yang terlebih dahulu dilakukan oleh pihak pengangkutan. Oleh karena itu klausul Pasal 196 ini tidak lah memberikan keadilan bagi masyarakat sebagai pengguna jasa pengangkutan karena tidak ada mekanisme yang jelas dalam pelaksanaan ketentuan Pasal 196 tersebut. Sampai saat ini, tidak ada ditemukan ketentuan pelaksana baik di Peraturan Pemerintah maupun Peraturan Menteri terkait mekanisme tersebut.

#### **4. Konstruksi Hukum Perlindungan Konsumen Pengangkutan Darat dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen**

Pengusaha pengangkutan (*transport ordenemer*) bertanggungjawab atas keselamatan barang, keterlambatan datangnya barang, kerusakan maupun kehilangan barang yang diangkut. Hal ini seperti yang diatur dalam Pasal 91 KUHD, Pasal 1236 dan Pasal 1246 KUHPerdara. Selain itu, penerima barang dan pengirim barang adalah konsumen jasa pengangkutan yang juga dilindungi dengan Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Dalam perjanjian pengangkutan antara konsumen jasa pengangkutan dengan penyedia angkutan adalah bentuk dari perjanjian yang sejajar antara para pihak. Walaupun penyedia jasa angkutan memberikan jasa untuk memberikan pelayanan

kepada konsumen, tetapi kedudukannya sama dan sejajar dengan konsumen, artinya hak dan kewajiban para pihak sama-sama diatur oleh undang-undang. Perjanjian pengangkutan dapat juga dikatakan memiliki tiga unsur perbuatan yakni menerima kuasa, melakukan penyimpanan barang dan mengerjakan pekerjaan mengirimkan barang kepada penerima barang. Oleh karena itu, perbuatan-perbuatan tersebut dilakukan dengan prinsip-prinsip perjanjian dan perlindungan hukum.

Pengguna jasa layanan pengangkutan barang adalah konsumen yang memiliki perlindungan dalam UU Perlindungan Konsumen, tetapi beberapa klausul dalam UU Perlindungan Konsumen yang ada saat ini senyatanya tidak dapat memberikan perlindungan hukum yang komprehensif bagi konsumen pengangkutan barang. Terdapat beberapa klausul pasal tidak memberikan kepastian hukum dan kejelasan tujuan yakni terkait dengan perlindungan konsumen dan pengawasan yang dilakukan oleh Pemerintah.

### **1. Ketentuan dalam Pasal 29 UU Perlindungan Konsumen.**

#### **Pasal 29 UU Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa**

- (1) Pemerintah bertanggungjawab atas pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen yang menjamin diperolehnya hak konsumen dan pelaku usaha serta dilaksanakannya kewajiban konsumen dan pelaku usaha.
- (2) Pembinaan oleh pemerintah atas penyelenggaraan perlindungan konsumen sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Menteri dan/atau menteri teknis terkait.
- (3) Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (2) melakukan koordinasi atas penyelenggaraan perlindungan konsumen.
- (4) Pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi upaya untuk:
  - a. terciptanya iklim usaha dan tumbuhnya hubungan yang sehat antara pelaku usaha dan konsumen;
  - b. berkembangnya lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat;
  - c. meningkatnya kualitas sumberdaya manusia serta meningkatnya kegiatan penelitian dan pengembangan di bidang perlindungan konsumen.

- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Ketentuan Pasal 29 UU Perlindungan Konsumen tersebut tidak memiliki kejelasan tujuan dan kepastian hukum. Sebagaimana yang diatur pada Pasal 29 ayat (1) yang terdapat klausul "*Pemerintah bertanggungjawab atas pembinaan Penyelenggaraan Perlindungan Konsumen...*" klausul tersebut jika dilihat dalam penjelasannya tidak terdapat penjelasan seperti apa bentuk pembinaan yang dapat dilakukan oleh pemerintah. Khususnya kepada pemilik usaha transportasi darat atau pengangkutan darat, untuk saat ini pembinaan yang dilakukan oleh Pemerintah tidak jelas dilakukan. Salah satu ketidakjelasan pembinaan ini berada pada kompetensi pembinaan yang dilakukan oleh Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah.

Di dalam klausul Pasal 29 ayat (2) juga jika merujuk pada ketentuan pembentukan undang-undang sebagaimana yang diatur dalam UU No. 12 tahun 2011 maka ketentuan yang diatur oleh Pasal 29 ayat (2) juga masih belum jelas, adanya klausul "*penyelenggaraan perlindungan konsumen sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Menteri dan/atau menteri teknis terkait*". Di dalam penjelasan juga tidak diuraikan Menteri Negara bidang apa yang melakukan pembinaan. Oleh karena itu, konstruksi Pasal 29 ayat (2) ini harus jelas tekstualnya.

Ketentuan Pasal 29 ayat (4) dan (5) juga hingga saat ini belum ada Peraturan Pemerintah yang mengatur mengenai persoalan pembinaan perlindungan konsumen. Oleh sebab itu, ketentuan pada Pasal 29 ayat (4) dan (5) yang juga harus dipahami menyeluruh dari mulai ayat (1) sampai dengan (5) adalah satu kesatuan yang harus diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## **2. Ketentuan Pasal 30, Pasal 33, dan Pasal 34 UU Perlindungan Konsumen.**

Pasal 30 UU Perlindungan Konsumen menjelaskan tentang *Pengawasan terhadap penyelenggaraan perlindungan konsumen serta penerapan ketentuan peraturan perundang-undangannya diselenggarakan oleh pemerintah, masyarakat, dan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat*, tetapi dalam praktiknya, pengawasan yang dilakukan oleh Pemerintah tidak berjalan dengan baik, justru pengawasan yang dilakukan oleh Lembaga Perlindungan Konsumen lebih banyak dilakukan, hanya saja Putusan dari Lembaga Perlindungan Konsumen tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat dan kekuatan hukum memaksa bagi pengusaha untuk menjalankan putusan tersebut.

Sifat dari putusan Lembaga Perlindungan Konsumen hanya bersifat rekomendasi bagi penyelesaian masalah konsumen, sehingga sebenarnya persoalan ini juga harus diberikan kejelasan. Ketentuan Pasal 33 yang menyatakan bahwa *Badan Perlindungan Konsumen Nasional mempunyai fungsi memberikan saran dan pertimbangan kepada pemerintah dalam upaya mengembangkan perlindungan konsumen di Indonesia.*

Pasal 34 UU Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa:

- (1) Jika melihat pada ketentuan Pasal 34 UU Perlindungan Konsumen maka Untuk menjalankan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33, Badan Perlindungan Konsumen Nasional mempunyai tugas:
  - a. memberikan saran dan rekomendasi kepada pemerintah dalam rangka penyusunan kebijaksanaan di bidang perlindungan konsumen;
  - b. melakukan penelitian dan pengkajian terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang perlindungan konsumen;
  - c. melakukan penelitian terhadap barang dan/atau jasa yang menyangkut keselamatan konsumen;

- d. mendorong berkembangnya lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat;
  - e. menyebarluaskan informasi melalui media mengenai perlindungan konsumen dan memasyarakatkan sikap keberpihakan kepada konsumen
  - f. menerima pengaduan tentang perlindungan konsumen dari masyarakat, lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat, atau pelaku usaha;
  - g. melakukan survei yang menyangkut kebutuhan konsumen.
- (2) Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Badan Perlindungan Konsumen Nasional dapat bekerjasama dengan organisasi konsumen internasional

Pelaksanaan fungsi Badan Perlindungan Konsumen yang diatur dalam Pasal 33 juga tidak memiliki kepastian hukum dan kejelasan. Badan Perlindungan Konsumen ini tidak memiliki fungsi yang signifikan untuk melakukan perlindungan bagi konsumen di Indonesia. Keberadaan Badan Perlindungan Konsumen ini tidak memberikan kontribusi yang mengesankan dan bermanfaat bagi kemajuan perlindungan hukum konsumen di Indonesia.

Sampai saat ini jika merujuk pada Pasal 34 tersebut tidak ada satupun tugas yang dilakukan Badan Perlindungan Konsumen tersebut yang memberikan dampak luas bagi masyarakat sebagai konsumen. Misalnya, sampai saat ini UU Perlindungan Konsumen yang ada masih terus diberlakukan, padahal UU Perlindungan Konsumen ini masih banyak kelemahan yang seharusnya mampu didorong oleh Badan Perlindungan Konsumen untuk melakukan kajian komprehensif dan rekomendasi kepada Pemerintah dan DPR untuk melakukan perubahan.

### **3. Ketentuan dalam Pasal 49 UU No. 8 tahun 1999**

Ketentuan Pasal 49 UU No. 8 tahun 1999 yang mengatur mengenai Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) yang dibentuk oleh Pemerintah yang

bertugas untuk menyelesaikan sengketa konsumen di daerah tingkat II diluar pengadilan pada prinsipnya tidak banyak memberikan manfaat bagi kasus-kasus perlindungan konsumen di Indonesia.

Jika merujuk pada Pasa 49 ayat (1) yang menyatakan bahwa *“Pemerintah membentuk badan penyelesaian sengketa konsumen di Daerah Tingkat II untuk penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan”* maka menjadi tanggung jawab Pemerintah untuk membentuk BPSK didaerah tingkat II (Kabupaten/Kota). Dengan demikian, pembebanan Organisasi Kelembagaan BPSK berada pada tanggungjawab keuangan Pemerintah Daerah.

Kedudukan dari BPSK dimana menurut Pasal 39 ayat (3) dikatakan bahwa *Anggota sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas unsur pemerintah, unsur konsumen, dan unsur pelaku usaha.*

Ketentua Pasal 39 ayat (4) *menyatakan bahwa Anggota setiap unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berjumlah sedikit-dikitnya 3 (tiga) orang, dan sebanyak-banyaknya 5 (lima) orang.* Ketentuan Pasal 39 ayat (5) *menyatakan bahwa Pengangkatan dan pemberhentian anggota badan penyelesaian sengketa konsumen ditetapkan oleh Menteri.*

Berdasarkan ketentuan tersebut, tidak ada indikator yang jelas bahwa BPSK ini berkedudukan sebagai lembaga pemerintah atau lembaga non pemerintah, dan juga jika merujuk pada ayat (5) bahwa pengangkatan dan pemberhentian dilakukan oleh Menteri, tetapi tidak ada penjelasan “Menteri” yang melakukan ketentuan seperti dalam ayat (5) tersebut. Dengan demikian, kedudukan Pasal 39 UU Perlindungan Konsumen dapat di rekonstruksi ulang agar memberikan kepastian

dan kejelasan rumusan serta memberikan kejelasan kedudukan BPSK dalam undang-undang.

Konstruksi ulang terhadap ketentuan Pasal 29, Pasal 30, Pasal 33, Pasal 34, Pasal 45, Pasal 49 UU No.8 tahun 1999 adalah upaya untuk memberikan jaminan kepastian hukum dan keadilan bagi masyarakat sebagai konsumen pengguna jasa khusus jasa angkutan. Melalui konstruksi hukum yang adil, komprehensif, koheren, berkesinambungan, taat asas formil dan materil maka akan melahirkan hukum yang progresif dan adil bagi perlindungan konsumen di Indonesia.

**Tabel 3**  
**Rekonstruksi Regulasi Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Angkutan**  
**Dalam Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan**

NO	Sebelum Direkonstruksi	Kelemahan-Kelemahan	Setelah Direkonstruksi
	<b>Pasal 29 ayat (2) UU No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa</b> Pemerintah bertanggung jawab atas pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen yang menjamin diperolehnya hak konsumen dan pelaku usaha serta dilaksanakannya kewajiban konsumen dan pelaku usaha	Peran pemerintah dalam hal memberikan perlindungan konsumen khususnya bagi pengguna jasa angkutan di Indonesia belum efektif, maksimal dan adil.	<b>Pasal 29 ayat (2) UU No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa</b> <i>Pemerintah</i> bertanggung jawab atas pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen yang menjamin diperolehnya hak konsumen dan pelaku usaha serta dilaksanakannya kewajiban konsumen dan pelaku usaha
	<b>Pasal 30 ayat (1) UU Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa</b> “Pengawasan terhadap penyelenggaraan perlindungan konsumen serta penerapan ketentuan peraturan perundang-undangannya diselenggarakan oleh pemerintah, masyarakat, dan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat”	1. Badan Perlindungan Konsumen dan Pemerintah tidak menjalankan fungsi pengawasan kepada pengusaha secara efektif dan maksimal. 2. Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya masyarakat tidak memiliki kedudukan dan wewenang yang jelas dalam melakukan pengawasan terhadap pengusaha, khususnya di	<b>Pasal 30 ayat (1)</b> menyatakan bahwa <i>Pengawasan terhadap penyelenggaraan perlindungan konsumen serta penerapan ketentuan peraturan perundang-undangannya diselenggarakan oleh pemerintah, masyarakat, dan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat baik secara bersama-sama maupun secara terpisah dengan sifat kordinasi antar lembaga</i>

		bidang jasa pengangkutan.	
	<b>Pasal 33 UU Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa</b> Badan Perlindungan Konsumen Nasional mempunyai fungsi memberikan saran dan pertimbangan kepada pemerintah dalam upaya mengembangkan perlindungan konsumen di Indonesia	Peran dan fungsi dari Badan Perlindungan Konsumen yang bersifat saran dan pertimbangan kepada Pemerintah menjadikan kedudukan Badan Perlindungan lemah dan tidak memiliki kepastian hukum	<b>Pasal 33 UU Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa</b> <i>Badan Perlindungan Konsumen Nasional mempunyai fungsi memberikan rekomendasri baik diminta ataupun tidak diminta kepada pemerintah dalam upaya mengembangkan perlindungan konsumen di Indonesia</i>
	<b>Pasal 45 ayat (1) menyatakan bahwa</b> “Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.	Proses penyelesaian sengketa konsumen yang diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen masih lemah dan tidak dengan asas penyelesaian sengketa. Praktinya	<b>Pasal 45 ayat (1) menyatakan bahwa</b> “Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga Badan Perlindungan Konsumen Indonesia yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum dalam jangka waktu 30 hari setelah laporan diterima
	<b>Pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) UU No. 8 tahun 1999 menyatakan bahwa</b> (1) Pemerintah membentuk badan penyelesaian sengketa konsumen di Daerah Tingkat II untuk penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan. (2) (Untuk dapat diangkat menjadi anggota badan penyelesaian sengketa konsumen, seseorang harus memenuhi syarat sebagai berikut : a. warga negara Republik Indonesia b. berbadan sehat; c. berkelakuan baik; d. tidak pernah dihukum karena kejahatan; e. memiliki pengetahuan dan pengalaman di	<b><i>Dalam prakteknya banyak yang memiliki pengetahuan di bidang hukum dan sebagai mediator serta belum melibatkan ahli dari lingkungan akademisi pada institusi perguruan tinggi kabupaten/kota. .</i></b>	<b>Pasal 48 ayat (1) dan ayat (2) UU No. 8 tahun 1999 menyatakan bahwa</b> (1) Pemerintah membentuk badan penyelesaian sengketa konsumen di Daerah Tingkat II untuk penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan. (2) Untuk dapat diangkat menjadi anggota badan penyelesaian sengketa konsumen, seseorang harus memenuhi syarat sebagai berikut : a. warga negara Republik Indonesia; b. berbadan sehat; c. berkelakuan baik; d. tidak pernah dihukum karena kejahatan e. memiliki pengetahuan <b>hukum</b> dan pengalaman di bidang perlindungan konsumen dan/atau sertifikat mediator;

	<p>bidang perlindungan konsumen ;</p> <p>f. berusia sekurang-kurangnya 30 (tiga puluh) tahun.</p> <p>(3) Anggota sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas unsur pemerintah, unsur konsumen, dan unsur pelaku usaha.</p> <p>(4) Anggota setiap unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berjumlah sedikit-dikitnya 3 (tiga) orang, dan sebanyak-banyaknya 5 (lima) orang.</p> <p>(5) Pengangkatan dan pemberhentian anggota badan penyelesaian sengketa konsumen ditetapkan oleh Menteri</p>		<p>f. berusia sekurang-kurangnya 30 (tiga puluh) tahun.</p> <p>(3) Anggota sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas unsur pemerintah, unsur konsumen, dan unsur pelaku usaha serta tenaga ahli dari akademisi pada institusi perguruan tinggi.</p> <p>(4) Anggota setiap unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berjumlah sedikit-dikitnya 5 (tiga) orang, dan sebanyak-banyaknya 7 (lima) orang.</p> <p>(5) Pengangkatan dan pemberhentian anggota badan penyelesaian sengketa konsumen ditetapkan oleh Menteri</p>
<p>2.</p>	<p><b>Pasal 138 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) serta Pasal 139 ayat (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan</b></p> <p>Ketentuan Pasal 138 yang menyatakan bahwa:</p> <p>(1) Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.</p> <p>(2) Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1).</p> <p>(3) Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.</p>	<p>Pengiriman barang melalui angkutan umum belum menjamin biaya murah dan cepat, bagi pemilik kendaraan bermotor yang tidak terdaftar sebagai kendaraan bermotor umum tidak dapat dipergunakan sebagai transportasi angkutan barang. Tetapi dalam praktiknya, banyak perusahaan-perusahaan jasa pengiriman yang menggunakan kendaraan pribadi dalam mengirimkan barang. Hal ini seharusnya mendapat perhatian dari Pemerintah untuk melakukan pemetaan dan koreksi serta evaluasi bagi perusahaan jasa pengangkutan baik yang dimiliki oleh pemerintah</p>	<p><b>Pasal 138 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) serta Pasal 139 ayat (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan</b></p> <p>Ketentuan Pasal 138 yang menyatakan bahwa:</p> <p>a. Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang <b>cepat, selamat, aman, nyaman, dan biaya murah.</b></p> <p>b. Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1).</p> <p>c. Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan <b>Kendaraan Bermotor Umum dan/atau kendaraan pribadi yang terdaptar pada aplikasi online.</b></p>

	<p>Pasal 139 ayat (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa “Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perUndang-Undangan”.</p>	<p>itu sendiri ataupun yang dimiliki oleh pihak swasta.</p> <p>Dalam penjelasannya ketentuan Peraturan Perundang-undangnya tidak disebutkan Peraturan Perundang-undangan yang mana atau apa saja yang terkait, sehingga kurang jelas. Sebaiknya dalam penjelasan juga dirujuk ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang dimaksud. Kepastian hukum yang ada pada Pasal 139 ayat (4) harus diatur dalam peraturan teknis dalam peraturan pemerintah ataupun peraturan menteri terkait.</p>	<p><i>Pasal 139 ayat (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa “Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah,Swasta, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perUndang-Undangan terkait ”.</i></p>
<p><b>3</b></p>	<p><b>Pasal 173 ayat (1) UU Lalu Lintas Jalan</b> menyatakan bahwa (1) Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;</li> <li>izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau</li> <li>izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Kenyataannya, banyak terdapat perusahaan angkutan orang dan/atau perusahaan angkutan barang yang melakukan aktivitas usahanya tanpa izin.</li> <li>(2) Banyak ditemukan izin pengangkutan barang yang habis masa berlakunya tetapi tetap melakukan operasional usaha.</li> <li>(3) Ditemukan beberapa usaha angkutan umum melakukan usaha pengangkutan barang diluar daripada izin yang dimiliki perusahaan tersebut sehingga melanggar administrasi perizinan usaha pengangkutan darat.</li> </ol>	<p><b>Pasal 173 ayat (1) UU Lalu lintas menyatakan bahwa</b></p> <p><i>“ Perusahaan pengangkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>izin penyelenggaraan angkutan orang dan/atau barang sesuai dengan tujuan/tempat trayek;</i></li> <li><i>izin penyelenggaraan angkutan orang dan/barang dilakukan oleh pengusaha atau orang perorangan dalam bentuk penetapan izin operasional dengan masa waktu 5 tahun</i></li> <li><i>izin penyelenggaraan angkutan dan trayek di awasi oleh Pemerintah pusat maupun Pemerintah Daerah</i></li> </ol>

## **BAB VI PENUTUP**

### **A. Simpulan**

1. Pengaturan hukum pengguna jasa angkutan pengiriman barang yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Lalu Lintas, Undang-Undang Perlindungan Konsumen, serta Undang-Undang Pos belum berkadilán dan, implementasinya belum dapat untuk mewujudkan keadilan dalam artian kesetaraan kedudukan antara pihak konsumen pengguna jasa pengiriman barang dengan pihak perusahaan penyedia jasa pengiriman barang
2. Kelemahan-kelemahan Regulasi perlindungan hukum jasa angkutan dalam Pengiriman Barang antara lain: Pertama, kelemahan dalam substansi Hukum (*legal substantion*) seperti adanya lebih dari satu aturan yang mengatur mengenai perlindungan hukum maupun mekanisme pertanggungjawaban perusahaan penyedia jasa pengangkutan barang, serta mekanisme ganti kerugian yang diatur oleh beberapa undang-undang yang menyebabkan tidak terwujudnya kepastian hukum dalam perlindungan hukum bagi konsumen pengguna jasa pengiriman barang, kedua, dari Struktur hukum (*legal structure*) yakni faktor yang berasal dari institusi penegak hukum (seperti Kepolisian, Dinas Perhubungan) yang belum maksimal dan optimal dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, kelemahan dalam budaya hukum (*legal culture*) yakni adanya serta Perusahaan Penyedia Jasa Pengiriman Barang) yang masih yang berupaya untuk tidak memberikan ganti kerugian kepada konsumen pengguna jasa

pengiriman barang; dan kelalaian pengirim/pengguna jasa yang lalai dalam memenuhi persyaratan pengiriman barang.

3. Konstruksi ulang ketentuan norma pada Pasal 29 ayat (2), Pasal 30 ayat (1), Pasal 33, Pasal 45 ayat (1), Pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) UU No. 8 tahun 1999 dan ketentuan dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni pada Pasal 138 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) serta Pasal 139 ayat (4), Pasal 173 ayat (1) adalah bentuk upaya untuk memberikan jaminan kepastian hukum dan keadilan bagi masyarakat sebagai konsumen pengguna jasa khusus jasa pengangkutan. Melalui konstruksi hukum yang adil, komprehensif, koheren, berkesinambungan, taat asas formil dan materil maka akan melahirkan hukum yang progresif dan adil bagi perlindungan konsumen di Indonesia.

## **B. Saran**

1. Pemerintah harus melakukan pembenahan terhadap Undang-Undang yang terkait dengan perlindungan konsumen dengan persoalan pengangkutan dengan cara membentuk *omnibus law* Undang-Undang Transportasi dan Perlindungan Konsumen agar tercipta harmonisasi dan kepastian serta keadilan bagi masyarakat sebagai konsumen.
2. Pemerintah disarankan untuk memberikan perhatian serius kepada upaya perlindungan konsumen pengguna jasa pengiriman barang dengan cara mengurangi celah hukum yang dapat menyebabkan perusahaan penyedia jasa pengiriman barang dapat melepaskan tanggungjawabnya kepada konsumen pengguna jasa pengiriman barang. Pemerintah juga harus bisa memberikan jaminan keamanan dan jaminan atas ganti kerugian yang

diterima oleh konsumen pengguna jasa pengiriman barang melalui asuransi yang di cover oleh pelaku usaha.

3. Disarankan kepada Pemerintah dan DPR untuk melakukan harmonisasi melalui konstruksi norma baru yang memenuhi nilai keadilan kedalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Lalu Lintas, Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Pos terkait dengan angkutan pengiriman barang.

### **C. Implikasi Kajian Disertasi**

#### **1. Teoritis**

Secara teoritis bahwa hasil penemuan baru dari penelitian tentang **Rekonstruksi Regulasi Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Dalam Pengiriman Barang Berbasis Nilai Keadilan** akan menghasilkan teori baru dalam bidang hukum pengangkutan yakni **teori hak pengangkutan berimbang (keadilan hak berimbang)** atau yang disebut dengan *Balanced Transport Theory* antara pelaku usaha dengan pengguna jasa angkutan pengiriman barang. Dimana dengan keseimbangan antara hak dan kewajiban pelaku usaha dengan konsumen pengguna jasa angkutan pengiriman barang dapat diciptakan keadilan.

#### **2. Praktis**

Di dalam ranah praktis, hasil penelitian ini bermanfaat / berimplikasi kepada Pemerintah dan DPR dalam melakukan harmonisasi perundang-undangan dan pembentukan kebijakan publik yang terkait dengan angkutan pengiriman barang di Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku-Buku

- Ali, Achmad, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Jakarta: Toko Gunung Agung, 2002.
- Azhari, Muhammad Tahir, *Negara Hukum: Suatu Studi tentang Prinsip-prinsipnya Dilihat dari Segi Hukum Islam, Implementasinya Pada Periode Negara Madinah dan Masa Kini*, Jakarta: Prenada Media, 2003.
- Aburaera, Sukarno., **Muhadar, Maskun, Filsafat Hukum Teori dan Praktik**, Jakarta: Kencana, 2013.
- Adji, Sution Usman; Prakoso, Djoko, dan Pramono, Hari, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta, 1991.
- Adji, Sution Usman, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta, 1990.
- Admadja, Tototohir Suria, *Masalah dan Aspek Hukum Dalam Pengangkutan Udara Nasional*, Jakarta: Mandar Maju, 2006.
- Ali, Zainuddin, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, cetakan kelima, 2014.
- Asikin, Zainal, *Hukum Dagang*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013.
- Anderson, James E, *Public Policy Making*, Cambridge: Harvard University Press, 1978.
- Adams, Ian, *Ideologi Politik Muthakhir Konsep, Ragam, Kritik, dan Masa Depan*, Yogyakarta: Qalam, 2004.
- Al-Jauziyah, Ibnu Qayyim, *Hukum Acara Peradilan Islam*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2006.
- Abdurahman, H., “*Keadilan Dalam Hidup*”, dalam **Toto Tohir dan H.M.Abdurahman, Negara, Demokrasi, dan Hak Asasi Manusia Dalam Tataran Islam dan Hukum Positif**, Bandung: LPPM Universitas Islam Bandung, 1999.
- A. Garner, Bryan, *Blacks Law Dictionary*, St. Paul, Minnesota, West Publishing, 2004.
- Barkatullah, Abdul Halim, *Hak-Hak Konsumen*, Bandung: Nusa Media, 2010.
- Bashir, Ahmad Azhar, *Prinsip-prinsip Ekonomi Islam dalam Berbagai Aspek Ekonomi Islam*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 1992.

- Basrowi, *Pengantar Sosiologi*, Bandung: Ghalia Indonesia, 2005.
- Badrulzaman, Mariam Darus, *Kompilasi Hukum Perikatan*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2001.
- Basah, Sjachran, *Perlindungan Hukum atas Sikap Tindak Administrasi Negara*, Bandung: Alumni, 1992.
- Bastuti, Sofian et all, *Manajemen Logistik*, Tangerang Selatan: Unpam Press, 2019.
- Coulson, Noel J, *Conflicts and Tensions in Islamic Jurisprudence*, London: The University of Chicago Press, 1969.
- Chaplin, James P., *Kamus Lengkap Psikologi*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1997.
- Darmodiharjo, Dardji dan Sidharta, *Pokok-pokok Filsafat Hukum*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1995.
- Darmodiharjo, Darji, Dekker, Nyoman., Pringgodigdo, A.G., Mardojo, M., Purbopranoto, Kuntjoro., Sulandra, J.W., *Santiaji Pancasila*, Surabaya: Usaha Nasional, 1991.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2005.
- Dunn, William N., *Analisis Kebijakan Publik*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2003.
- Djamali, R. Abdoel, *Pengantar Hukum Indonesia*, Jakarta: Rajawali Pres, 1993.
- Denzin, Norman K. dan Lincoln, Y. S. *The Sage Handbook Of Qualitative Research*, Edisi Ketiga, dialih bahasakan oleh Dariyatno, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2011.
- Djakfar, Muhammad, *Etika Bisnis*, Jakarta: Penebar Plus, 2012.
- Dicey, A.V, *Introduction to The Study of The Law of The Constitution*, London, 1971.
- Echols, John M. dan Shadily, Hassa, *Kamus Inggris Indonesia (An English-Indonesia Dictionary)*, Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2000.
- Efendi, Jonaedi, *Rekonstruksi Dasar Pertimbangan Hukum Hakim Berbasis Nilai-Nilai Hukum dan Rasa Keadilan Yang Hidup Dalam Masyarakat*, Jakarta: Prenadamedia Group, 2018.
- Fajar, Mukti dan Achmad, Yulianto, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2012.

- Fuady, Munir, *Dinamika Teori Hukum*, Jakarta: Ghlmia Indonesia, 2007.
- \_\_\_\_\_, *Teori Hukum Pembuktian Pidana dan Perdata*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2012.
- Fuadi, Munir, *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum*, Jakarta: Kencana Prennamdeia Group, 2013.
- Gultom, Elfrida R, *Hukum Acara Perdata Edisi 2*, Jakarta: Mitra Wacana Media, 2017
- Hart, H.L.A, *Concept of Law*, London: ELBS & Oxford University Press, 1983.
- Habermas, Jurgen, *Between Facts and Norms. Contivutions to a Discours Thepry of Law and Democracy*, Cambridge: Polity Press, 1996.
- Hadjon, Philipus M, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Surabaya: Bina Ilmu, 1987.
- \_\_\_\_\_, *Pengkajian Ilmu Dogmatik (Normatif)*, Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Surabaya, 1994.
- Hartono, CFG. Sunaryati, *Politik Hukum Menuju Satu Sistem Hukum Nasional*, Bandung: Alumni, 1991.
- HR, Ridwan, *Hukum Administrasi Negara*, Yogyakarta: UII Press, 2002.
- Huijbers, Theo, *Filsafat Hukum Dalam Lintasan Sejarah*, Yogyakarta: Kanisius, 1995.
- H. S., Salim dan Nurbani, Erlies Septiana, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013.
- Islamy, M Irfan, *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakanaksanaan Negara*, Jakarta: Bumi Aksara, 2003.
- Isnaeni, Moch, *Pengantar Hukum Jaminan Kebendaan*, Surabaya: PT. Revka Petra Media, 2016.
- Kansil, C.S.T, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 1977.
- Kabul, Imam, *Paradigma Pembangunan Hukum Di Indonesia*, Jakarta: Kurnia Kalam Indonesia, 2005.
- Kartika, Eka dan Simangunsong, Advendi, *Hukum Dalam Ekonomi*, Jakarta: PT. Grasindo, 2007.
- Koentjaraningrat, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*, Edisi Ketiga, Jakarta: Gramedia, 1993.

- Kristiyanti, Celine Tri Siwi, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Sinar Grafika, 2011.
- Khairandy, Ridwan; Tabroni, Machsun; Arifuddin, Ery; Santoso, Djohari, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Jakarta: Gama Media, 1999.
- Khalaf, Abdul Wahab, *Ilmu Ushul Al-Fiqh*, Beirut: Dar Al- Fikr, 1978.
- Kahf, Monzer, *Ekonomi Islam*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1995.
- Kurde, Nukthoh Arfawie, *Telaah Kritis Teori Negara Hukum*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2005.
- \_\_\_\_\_, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Kencana, 2008.
- Kelsen, Hans, *General Theory of Law and State*, diterjemahkan oleh Rasisul Muttaqien, Bandung, Nusa Media, 2011.
- Lecack, Karen., *Teori-Teori Keadilan: Analisis Kritis Terhadap Pemikiran J.S. Mill, Jhon Rawls, Robert Nozick, Reinhold Neibuhr, Jose Porfirio Miranda*, Yudi Santoso (Penerjemah), Bandung: Nusa Media, 1986
- Limbong, Bernhard, *Hukum Agraria Nasional*, Jakarta: Margaretha Pustaka, 2012.
- Lunis, Suhrawardi K., *Etika Profesi Hukum*, Cetakan Kedua, Jakarta: Sinar Grafika, 2000.
- Lotulung, Paulus E., *Beberapa Sistem tentang Kontrol Segi Hukum terhadap Pemerintah*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1993.
- Mashdurohatun, Anis, *Mengembangkan Fungsi Sosial Hak Cipta Indonesia (Suatu Studi Pada Karya Cipta Buku)*, Surakarta: UNS Press, 2016.
- Marbun, B.N, *Kamus Politik*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1996.
- Manan, Abdul, *Teori dan Praktek Ekonomi Islam*, Yogyakarta: Dana Bhakti Wakaf, 1995.
- Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana, 2006.
- Masyhur, Kahar, *Membina Moral dan Akhlak*, Jakarta: Kalam Mulia, 1985.
- Mardalis, *Metode Penelitian: Suatu pendekatan Proposal*, Jakarta: Aksara, 1999
- Muhtaj, Majda El, *Hak Asasi Manusia Dalam Konstitusi Indonesia*, Jakarta: Prenada Media, 2005.
- MD, Moh.Mahfud, *Konstitusi dan Hukum dalam Kontroversi Isu*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2009.

- \_\_\_\_\_. *Politik Hukum Di Indonesia*, Jakarta: Rajawali Pers, 2009.
- MD, Moh. Mahfud, dkk (editor), *Dekonstruksi Dan Gerakan Pemikiran Hukum Progresif*, Jakarta: Thafa Media, 2013.
- Mertokusumo, Sudikno, *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty, 1996.
- Muliono, Anton M. (Penyunting Penyelia), *Kamus besar Bahasa Indonesia*, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta: Balai Pustaka, 1990.
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakri, 2013.
- \_\_\_\_\_, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991.
- \_\_\_\_\_. 1982, *Hukum Perikatan*, Bandung: Alumni, 1982.
- \_\_\_\_\_, *Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia, Dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi*, Yogyakarta: Penerbit Genta Press, 2007.
- Miru, Ahmadi dan Yodo, Sutarman, *Hukum Perlindungan Konsumen, Edisi Revisi*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2015.
- Nafik, Muhammad, *Bursa Efek Dan Investasi Syariah*, Jakarta: PT. Serambi Ilmu Semesta, 2009.
- Naqvi, Syed Nawab Haider, *Etika dan Ilmu Ekonomi*, di Terjemahkan Oleh Husein Anis dan Asep Nikmat, Bandung: Mizan, 1985.
- Nugroho, Susanti Adi, *Proses Penyelesaian Sengketa Konsumen Ditinjau dari Hukum Acara Serta Kendala dan Implementasinya*, Jakarta: Prenadamedia, Cetakan Ketiga, 2015.
- Nugroho, Rian , *Public Policy*, Jakarta: Elex Media Komputindo, 2004.
- Nurbaiti, Siti, *Hukum Pengangkutan Darat*, Jakarta: Universitas Trisakti, 2009.
- Nasution, Bahder Johan, *Negara Hukum dan Hak Asasi Manusia*, Bandung: Mandar Maju, 2014.
- Nieuwenhuis, Mr. J.H. penerjemah Djasadin Saragih, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Surabaya: Airlangga University Press, 1985.
- Paradigma, Muhammad, *Metodologi, dan Aplikasi Ekonomi Syariah*, Jakarta: Graha Ilmu, 2008.

- Prasetyo, Teguh dan Barkatullah, Abdul Hilmi, *Filsafat Teori & Ilmu Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2014.
- Prasetyo, Teguh, *Keadilan Bermartabat Perspektif Teori Hukum*, Bandung: Nusa Media, 2015.
- \_\_\_\_\_, *Sistem hukum Pancasila*, Nusa Media, Bandung, 2016.
- Praja, Juhaya S, *Aliran-aliran Filsafat dan Etika*, Jakarta: Prenada Media, 2008.
- Prodjodikoro, Wirjono, *Hukum Perjanjian Di Indonesia*, Bandung: Sumur, 1960.
- Purwositjpto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Djambatan, Jakarta, 1991.*
- Purba, Hasim, *Hukum Pengangkutan Laut*, Medan: Pustaka Bangsa Press, 2005.
- Purwosutjpto, H.M.N, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Jakarta: Djambatan, 1981.
- Purwanto, Erwan Agus dan Sulistyastuti, Dyah Ratih, *Implementasi Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasinya di Indonesia*, Jakarta: Gava Media, 2012.
- Qardhawi, Yusuf, *Problematika Rekonstruksi Ushul Fiqih*, Tasikmalaya: Al-Fiqh Al-Islâmî bayn Al-Ashâlah wa At-Tajdîd, 2014.
- Rawls, Jhon, *A Theory Of Justice*, Cambridge: Harvard University Press, 1971.
- Raz, Joseph, *The Concept of a Legal System, An Introduction to the The Theory of a Legal Sistem*, Oxford: Cleredon Press, 1970.
- Rawls, John, *Teori Keadilan*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2011.
- \_\_\_\_\_, 1971, *A Theory of Justice*, The Belknap Press of Harvard University Press Cambrige, Massachusetts, 1971.
- Rasyidi, Lili, *Pengantar Filsafat Hukum*, Bandung: Mandar Maju, Bandung, 2000.
- Rasjidi, Lili dan Putra, I.B Wya, *Hukum Sebagai Suatu Sistem*, Bandung : Mandar Maju, 2003
- Rahardjo, Satjipto, *Ilmu Hukum*, Bandung: Alumni, 1982.
- \_\_\_\_\_, *Membedah Hukum Progresif*, Jakarta: Kompas, 2006.
- \_\_\_\_\_, *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000.
- \_\_\_\_\_, *Sisi-sisi Lain Dari Hukum di Indonesia*, Jakarta: Kompas, 2003.

- Rato, Dominikus, *Filsafat Hukum Mencari: Memahami dan Memahami Hukum*, Yogyakarta : Laksbang Pressindo, 2010.
- Rajagukguk, Erman, *Peranan Hukum Dalam Pembangunan Pada Era Globalisasi : Implikasinya Bagi Pendidikan Hukum di Indonesia, Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar UI*, 4 Januari 1997, dalam Buku Nyanyi Sunyi Kemerdekaan Erman Rajagukguk (Tetes-Tetes Pemikiran 1971-2006), Fakultas Hukum UI, Jakarta, 2006.
- Saleh, Roslan, *Mencari Dasar Bagi Penilaian Tentang Keadilan*, Toto Tohir dan H.M.Abdurahman, *Negara, Demokrasi, dan Hak Asasi Manusia Dalam Tataran Islam dan Hukum Positif*, Bandung: LPPM Universitas Islam Bandung, 1999
- Sidharta, B. Arief, *Kajian Kefilsafatan Tentang Negara Hukum, dalam Jentera (Jurnal Hukum), "Rule of Law"*, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK), Jakarta, edisi 3 Tahun II, November 2004.
- Simarmata, Dj.A. *Reformasi Ekonomi Menurut Undang-Undang Dasar 1945, Kajian Ringkas dan Interpretasi Teoritis*, Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi, 1998.
- Siregar, Mahmul, *Modul Perkuliahan Teori Hukum : Teori-Teori Hukum Sociological Jurisprudence*, Medan: Sekolah Pasca Sarjana Universitas Sumatera Utara. 2008.
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Grasindo, 2000.
- Sumarwani, Sri, *Diktat Kuliah Filsafat Hukum*, Semarang: Universitas Islam Sultan Agung, 2013.
- Sedarmayati, *Manajemen Sumber Daya Manusia, Reformasi Birokrasi dan Manajemen Pegawai Negeri Sipil*, PT. Refika Aditama, Bandung, 2007.
- Subri, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: PT. Bumi Aksara, 2012.
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press, 1986.
- Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Jakarta: PT. Inter Masa, 2001.
- Subarsono, A.G, *Analisis Kebijakan Publik*, Jakarta: Pustaka Pelajar, 2005.
- Sumadi, Ahmad Fadlil, *Hukum Dan Keadilan Sosial*, Materi Perkuliahan Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung, Tanpa Penerbit, Semarang, 2012.
- Sutiyoso, Bambang, *Aspek-aspek Perkembangan Kekuasaan Kehakiman di Indonesia*, Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia Press, 2005.

- Sumarni, Murti dan Suprihanto, Jhon, *Pengantar Bisnis, Dasar-Dasar Ekonomi Perusahaan*, Yogyakarta: Liberty, 1987.
- Soekanto, Soerjono; Mamudji, Sri, *Penelitian Hukum Normatif : Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Rajawali, 1985.
- Soedjono, Wiwoho, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan laut*, Jakarta: Bina aksara, 1982.
- Tanya, Bernard L. dkk, *Teori Hukum: Strategi Tertib Manusia lintas Ruang dan Generasi*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2010.
- Tangkilisan; Nogi, Hesel, *Implementasi Kebijakan Publik*, Yogyakarta: Lukman Offset YPAPI, 2003.
- Theresia, Aprillia, dkk, *Pembangunan Berbasis Masyarakat*, Bandung: Alfabeta, 2014.
- Tarigan, Andi, *Tumpuan Keadilan Rawls, Hidup Bersama Seperti Apa Yang Kita Inginkan*, Jakarta: Kompas Gramedia, 2018.
- Turner, Karen G. et.al, *The Limit of the Rule of Law in China*, seattle, Washington: University of Washington Press, 2000.
- Thoha, Mifta, *Birokrasi Pemerintah Indonesia Di Era Reformasi*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2011.
- Tjakranegara, Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Jakarta: Rineka Cipta, 2020.
- Wahab, Solichin Abdul, *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*, Jakarta: PT Bumi Aksara, 1991.
- Wahab, Solichin Abdul, *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*, Jakarta: PT Bumi Aksara, 1991.
- Wiradipradja, Saefullah, *Tanggungjawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Yogyakarta: Liberty, 1989.
- Winarno, Budi, *Kebijakan Publik: Teori Dan Proses*, Yogyakarta: Media Perssindo, 2007.
- Ya'cub, Hamzah, *Etika Islam : Pembinaan Akhlaqul Karimah (Suatu Pengantar)*, Jakarta: CV. Diponegoro, 1996.
- Zulham, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Kencana, Jakarta, 2016.
- Zuhairi, Ahmad, *Hukum Perlindungan Konsumen & Problematikanya*, Jakarta: G.H. Publishing, 2016.

## B. Makalah, Jurnal dan Karya Ilmiah Lainnya

Amira, Fida, **Tanggung Jawab Pengiriman Barang Ekspedisi Atas Kehilangan Dan/ Atau Kerusakan Barang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos (Studi Kasus Di Kantor Pos Solo)**, *Jurnal Privat Law, Volume IV Nomor 1, Januari-Juni 2016*.

Ahmad, Pendi, **Perlindungan Hukum Terhadap Tarif Pengguna Jasa Angkutan Umum Berbasis Online**, *Jurnal Sekretari, Vol. 5 No. 1 - Januari 2018*.

Buku Pedoman Panduan Penyusunan Disertasi, **Panduan Dalil, Panduan Penulisan Artikel Ilmiah**, *PDIH Fakultas Hukum Unissula Semarang, 2017*.

Hafidzh, Jawade, **Reformasi Kebijakan Hukum Birokrasi Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah dalam Mencegah Terjadinya Tindak Pidana Korupsi di Indonesia**, Disertasi, Semarang, 2014.

Ja'far, H. A. Khumedi, **Perlindungan Konsumen Dalam Perspektif Hukum Bisnis Islam**, *Jurnal ASAS, Vol.6, No.1, Januari 2014*.

Fatahillah, **Pengaturan Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Transportasi di Darat atas Kehilangan dan Kerusakan Barang Kiriman**, *Jurnal Reusam, Vol. IV, No. 1, Edisi Mei 2015*.

Firmansyah, Ahmad, **Kajian Kendala Implementasi E-Commerce Di Indonesia**, *Jurnal Masyarakat Telematika dan Informasi Volume: 8 No. 2 (Oktober - Desember 2017)*

Lathif, Nazaruddin, **Teori Hukum Sebagai Sarana / Alat Untuk Memperbaharui Atau Merekayasa Masyarakat**, *Jurnal Pakuan Law Review Volume 3, Nomor 1, Januari-Juni 2017*.

Marsidah, **Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009**, *Jurnal Unpal, Volume 16, Nomor 2, Bulan MEI, Tahun 2018*.

Marbun, Ruth C. D. BR. Skripsi: **Analisis Kualitas Pelayanan Jasa Pada Pengiriman Paket PT. Pos Indonesia (Persero) Kantor Pos Medan 20000**, Program Studi Diploma III Kesekretariatan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Sumatera Utara, Medan, 2019.

Nagin, Chikie, **Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Yang Mengalami Kerugian Akibat Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen**, *Jurnal Lex Crimen, Volume VI Nomor 4, Juni 2017*.

Nurdin, **Konsep Keadilan Dan Kedaulatan Dalam Perspektif Islam Dan Barat**, *Jurnal Media Syariah, Vol. XIII No. 1 Januari – Juni 2011*

- Nugroho, Wahyu, **Rekonstruksi Teori Hukum Pembangunan Kedalam Pembentukan Perundang-Undangan Lingkungan Hidup Dan Sumber Daya Alam Pasca Reformasi Dalam Bangunan Negara Hukum**, *Jurnal Legislasi Indonesia*, Volume 14 Nomor 4, Desember 2017.
- Nusantara, Abdul Hakim Garuda, **Politik Hukum Nasional**, makalah disampaikan pada **Karya Latihan Bantuan Hukum (Kalabahu)**, diselenggarakan Yayasan LBH Indonesia dan LBH Surabaya.
- Pattisnai, Amanda Ristriana., Nisa, **Muniatun Khoirun, Proses Distribusi Dan Strategi Optimalisasi Pengiriman Paket Dan Dokumen Dalam Negeri Pada Kantor Pos Besar Surabaya Utara 60000**, *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, Volume 3 Nomor 1, Maret 2019
- Radhian, Teuku Rizky, **Tinjauan Hukum Perjanjian Pengangkutan Darat Pupuk Urea Bersubsidi (Studi PT. Pupuk Iskandar Muda)**, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Samudera Langsa, 2018.
- Rindani, Liantika Rizky, **Perlindungan Konsumen Jasa Pos Menurut Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 dan Hukum Islam (Studi di PT. Pos Indonesia Persero Marjosari Malang)**, Tesis, Universitas Islam Negeri Malik Ibrahim, 2016
- Setiadi, Wicipto, **Pembangunan Hukum Dalam Rangka Peningkatan Supremasi Hukum**, *Jurnal Rechtsvinding Media Pembinaan Hukum Nasional*, Volume 1, Nomor 1, Januari-April 2012.
- Sobandi, Handy, **Tinjauan Pustaka Tentang Keadilan (Disusun Sebagai Suplemen Bahan Ajar Mata Kuliah Pendidikan Pancasila)**, Fakultas Teknologi Informasi Universitas Kristen Maranatha, Bandung, 2006.
- Syamsul, **Inosentius Perlindungan Konsumen, Kemungkinan Penerapan Tanggungjawab Mutlak**, Fakultas Hukum Pascasarjana Universitas Indonesia, Jakarta, 2004.
- Supriati, Ruli ., et all, **Sistem Informasi Jasa Pengiriman Surat Dan Barang Pada PT. Pos Indonesia Kota Tangerang**, *Jurnal SENSI*, Volume 3 Nomor 2, Agustus 2017
- Tanya, Bernard L., **Judicial Review dan Arah Politik Hukum: Sebuah Perspektif**, Makalah Seminar di Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang, 17 April 2006.
- Tamara, **Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Pengiriman PT. Jalur Nugraha Ekakurir (JNE) Jember**, Tesis, Universitas Jember, 2017.
- Tim Penyusun, **Rencana Kerja Pemerintah Daerah Provinsi Sumatera Utara Tahun 2020**, Pemerintah Provinsi Sumatera Utara, Medan, 2019.

Tim Penyusun, ***Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Sumatera Utara Tahun 2013***, Bappenas Provinsi Sumatera Utara, Medan, 2012.

Warassih, Esmi, **Penelitian Socio Legal, Makalah Workshop Pemutakhiran Metodologi Hukum**, Bandung, 2006.

Winarso, Bambang, **Peran Sarana Angkutan Darat Dalam Upaya Peningkatan Efisiensi Distribusi Ternak Dan Hasil Ternak Sapi Potong Di Indonesia**, *Jurnal Penelitian Pertanian Terapan*, Vol. 15, No. (2), 2015

Wicaksono, Fadhy, **Hukum Aspek Pengiriman Barang oleh Perusahaan Jasa Ekspedisi dan Cargo melalui Pengangkutan Laut**, *Jurnal Jurist-Diction*, Volume 3 Nomor 5, September 2020.

Zanariyah, Sri, **Tanggungjawab Perusahaan Pengangkutan Barang Atas Barang Yang Dikirim Melalui Perusahaan Jasa Penitipan Barang Titipan Kilat (TIKI) Di Bandar Lampung**, *Jurnal Sains Dan Inovasi*, Volume 7, Mei 2011

Zulkifli, **Tuntutan Keadilan Perspektif Hukum Islam**, *Jurnal Ilmiah Syariah*, Vol.17, No.1, 2018.

### **C. Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata)

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1984 Tentang Pos

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

Undang-Undang Nomor 36 Tahun 1999 Tentang Telekomunikasi

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UULLAJ).

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos

Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2000 Tentang Telekomunikasi

Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

#### D. Situs Internet

Afrida Sibarani, *JNE Menolak Membayar Ganti Rugi Kerusakan Barang*, <https://mediakonsumen.com/2020/10/10/surat-pembaca/jne-menolak-membayar-ganti-rugi-kerusakan-barang>, diakses tanggal 9 November 2021.

Daud Silalahi & Lawencon Associates (DSLAA), *Perlindungan Konsumen Aman Oleh UU Perlindungan Konsumen*, <https://www.dslalawfirm.com/perlindungan-konsumen/>, diakses tanggal 9 November 2021.

<http://www.parselday.com/blog/sejarah-jasa-kurir-jakarta-kirim-barang-cepat/> , diakses pada tanggal 5 September 2018 Jam 09.00 WIB

<http://www.polri.go.id>, diunduh 1 September 2018 pukul 20.30 WIB

<https://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-raja/>, diakses tanggal 12 Oktober 2018, Pukul.07.00 wib

<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/38405/3/Chapter%20II.pdf>, diunduh pada tanggal 20 Agustus 2018 Jam 21.30 WIB.

<https://nasional.okezone.com/read/2018/10/24/337/1968200/konsep-keadilan-menurut-perspektif-islam>, diakses tanggal 2 Januari 2019, Pukul.20.00 WIB, di Kota Medan

M. Ali Bhutto, *Telaah Kritis atas Undang-undang Perlindungan Konsumen*, <https://www.hukumonline.com/berita/baca/hol749/telaah-kritis-atas-undang-undang-perlindungan-konsumen?page=all>, diakses tanggal 9 November 2021

Surya Kartawijaya, *BAB II Profil Perusahaan PT. Titipan Kilat*, Universitas Sumatera Utara, <https://adoc.pub/bab-ii-profil-perusahaan-pt-titipan-kilat-semula-dikenal-den.html>, diakses tanggal 8 November 2021