

**PERTANGGUNGJAWABAN ATAS KELALAIAN
JASA TRANSPORTASI ANGKUTAN DI TERMINAL
TIPE A DUNGINGI**

Oleh
RAHMA FAUZAN KALUKU
NIM:H1119072

SKRIPSI

*Untuk Memenuhi Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana Hukum*



PROGRAM STRATA SATU (S-1)
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS IHSAN GORONTALO
2023

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

PERTANGGUNGJAWABAN ATAS KELALAIAN JASA TRANSPORTASI ANGKUTAN DI TERMINAL TIPE A DUNGINGI

Oleh
RAHMA FAUZAN KALUKU
NIM:H1119072

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Ujian Guna Memperoleh Gelar
Sarjana Dan Telah Disetujui Oleh
Tim Pembimbing Pada Tanggal
..... 2023

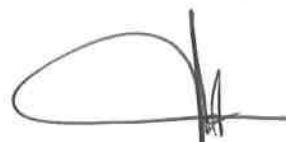
Menyetujui:

Pembimbing I



Dr. HJ Sumiyati Beddu, S.H., M.H
NIDN:0930087002

Pembimbing II



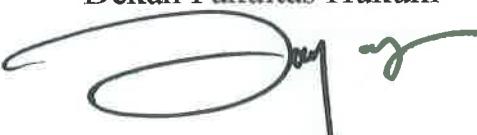
Arpin, S.H., M.H
NIDN: 0904058204

LEMBAR PENGESAHAN PENGUJI
PERTANGGUNGJAWABAN ATAS KELALAIAN JASA
TRANSPORTASI ANGKUTAN DI TERMINAL TIPE A
DUNGINGI

OLEH:
RAHMA FAUZAN KALUKU
NIM :H.11.19.072



Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum


DR. ASDAR ARTI, SH.,MH
NIDN : 0919037101

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : **RAHMA FAUZAN KALUKU**

NIM : H1119072

Konsentrasi : Hukum Perdata

Program Studi : Ilmu Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Skripsi ini berjudul **“Pertanggung Jawaban Atas Kelalaian Jasa Transportasi Angkutan Di Terminal Tipe A Dungingi”** adalah benar-benar asli/merupakan karya sendiri dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar sarjana baik di Universitas Ichsan Gorontalo maupun perguruan tinggi lainnya.
2. Skripsi ini murni gagasan, rumusan dan penelitian sendiri tanpa bantuan pihak lain kecuali arahan dan bimbingan dan atau saran pembimbing dan penguji pada saat ujian skripsi ini.
3. Dalam skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah dipublikasikan orang lain kecuali secara tertulis dicantumkan sebagai acuan dalam naskah disebutkan dengan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar Pustaka.
4. Pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya dan apabila terdapat kekeliruan dikemudian hari terbukti pernyataan yang saya buat tidak benar, maka saya akan bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan skripsi dan gelar yang saya peroleh dari skripsi ini.

Gorontalo, September 2023

Yang membuat pernyataan



RAHMA FAUZAN KALUKU

Nim : **H1119072**

KATA PENGANTAR

Dengan Memanjatkan puji syukur atas Kehadirat ALLAH SWT, Atas segala karunianya nikmat iman dan islam sehingga Penulis masih diberikan umur panjang, kesehatan serta kekuatan sehingga Penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan judul **“Pertanggung Jawaban Atas Kelalaian Jasa Transportasi Angkutan Di Terminal Tipe A Dungingi”**

Penulis juga mengucapkan banyak terima kasih kepada pihak –pihak yang telah banyak membantu Penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.untuk itu ucapan terima kasih yang tak terhingga kepada :

- 1) Orang Tua Penulis, Ayah tercinta Ahmad I Kaluku, S.E, M.Si., dan Ibunda tercinta Susje M.A Frans, Am.Ak yang telah melahirkan, membesarkan dan memberi kasih sayang dan doa yang tiada terhingga serta kakak dan adik penulis yang tidak luput memberikan semangat serta doa sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
- 2) Ibu Dr Juriko Abdussamad.M.Si, Selaku Ketua Yayasan Pengembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Ichsan Gorontalo;
- 3) Bapak Dr. H. Abd Gaffar La Tjokke.M.Si Selaku Rektor Universitas Ichsan Gorontalo;
- 4) Bapak H. Amiruddin.S.Kom.,M.Kom Selaku Wakil Rektor I Bidang Akademik Universitas Ichsan Gorontalo;
- 5) Bapak Reyter Biki,SE.,MM Selaku Wakil Rektor II Bidang Keuangan dan Kepegawaian Universitas Ichsan Gorontalo;
- 6) Bapak Dr Kindom Makkulawuzar,S.Hi.,M.H Selaku Wakil Rektor III Bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama Universitas Ichsan Gorontalo
- 7) Bapak Dr. Asdar Arti,S.H.,M.H Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Ichsan Gorontalo
- 8) Ibu Dr Hijrah Lahaling.S.H.I,M.H Selaku Wakil Dekan I Bidang Akademik Fakultas Hukum UNISAN Gorontalo
- 9) Bapak Jupri,S.H.,M.H Selaku Wakil Dekan II Bidang Administrasi dan Keuangan Fakultas Hukum UNISAN Gorontalo

- 10) Ibu Dr.Darmawati.S.H.,M.H Selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum UNISAN Gorontalo
 - 11) Bapak Haritsa.S.H.,M.H Selaku Sekretaris Prodi Ilmu Hukum Fakultas Hukum UNISAN Gorontalo
 - 12) Ibu Dr Hj. Sumiyati Beddu,SH.,MH Selaku Pembimbing I yang telah banyak meberikan masukan dan bimbingan kepada Penulis sehingga Skripsi ini dapat diselesaikan.
 - 13) Bapak Arpin,SH.,MH Selaku Pembimbing II yang telah banyak meberikan masukan dan bimbingan kepada Penulis sehingga Skripsi ini dapat diselesaikan
 - 14) Kepada Bapak/ibu Dosen yang telah mengajarkan dan membimbing Penulis sehingga dapat sampai ketahap ini.
 - 15) Seluruh Staf Fakultas Hukum Unisan Gorontalo yang banyak membantu dalam hal pengurusan admininstrasi dan persyaratan sehingga Penulis dapat sampai ketahap ini.
 - 16) Teman-teman seangkatan Fakultas Hukum yang banyak memberikan motivasi dan dorongan kepada Penulis sehingga usulan ini dapat diselesaikan.
 - 17) Semua Pihak yang tidak sempat Penulis sebutkan satu persatu namanya. tanpa bantuan kalian Skripsi ini tidak bisa terselesaikan.
- Akhir kata sekali lagi penulis ucapkan terimakasih yang tak terhingga, semoga bantuan dari semua pihak menjadi nilai ibadah disisi ALLAH SWT dan SKRIPSI ini dapat memberi manfaat untuk kita semua terutama bagi diri Penulis.

Gorontalo, November 2023

Rahma Fauzan Kaluku

ABSTRACT

RAHMA FAUZAN KALUKU. H1119072. THE RESPONSIBILITY FOR NEGLIGENCE OF FREIGHT TRANSPORTATION SERVICES AT THE DUNGINGI TYPE A TERMINAL

The objectives of this study are (1) to determine the responsibility for negligence of transportation services at the Dungingi Type A Terminal in Gorontalo City, dan (2) to find the factors inhibiting liability by transportation services for negligence regarding damage to goods at the Dungingi Type A Terminal in Gorontalo City. The research method employed in this study by the researcher is empirical legal research. The empirical legal research method is a legal research method functioning to look at the law in real terms and examine how the law works in society. The results of this study indicate that (1) Liability for negligence of transport services at the Dungingi Type A Terminal in Gorontalo City is generally divided into two categories, namely compensation for the value of goods and compensation for the same goods. The two methods are used to resolve problems between business actors and service users regarding damage to goods belonging to service users. It means that the two methods refer to the Limitation of Liability model, namely not absolute responsibility (Strict Liability). It is due to the fault that is not entirely made by the goods transportation service. (2) There are at least two factors inhibiting liability by transportation services for negligence regarding damage to goods at the Dungingi Type A Terminal in Gorontalo City, namely the failure to reach consultation between the two parties and the inability to replace damaged goods. The two factors follow the absence of a standard agreement between the two parties.

Keywords: liability, negligence, transportation services, goods



ABSTRAK

RAHMA FAUZAN KALUKU. H1119072. PERTANGGUNGJAWABAN ATAS KELALAIAN JASA TRANSPORTASI ANGKUTAN DI TERMINAL TIPE A DUNGINGI

Tujuan Penelitian ini (1) Untuk mengetahui pertanggungjawaban atas kelalaian jasa transportasi angkutan di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo. (2) Untuk mengetahui faktor penghambat pertanggungjawaban oleh jasa transportasi atas kelalaian terhadap kerusakan barang di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo. Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah penelitian hukum emperis. Metode penelitian hukum emperis adalah suatu metode penelitian hukum yang berfungsi untuk melihat hukum dalam artian nyata dan meneliti bagaimana kerjanya hukum di lingkungan masyarakat. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa : (1) Pertanggungjawaban atas kelalaian jasa transportasi angkutan di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo berdasarkan hasil penelitian terdapat dua secara umum yaitu ganti rugi nilai barang dan ganti rugi dengan barang yang sama. Kedua metode ini dilakukan untuk menyelesaikan permasalahan antara pelaku usaha dan pengguna jasa atas kerusakan barang milik pengguna jasa. Artinya kedua metode ini mengacu kepada model Pembatasan Tanggung jawab (Limitation of liability) bukan pada tanggung jawab mutlak (*Strict Liability*) sebab kesalahan tidak sepenuhnya dilakukan oleh jasa angkutan barang. (2) Sementara faktor penghambat pertanggungjawaban oleh jasa transportasi atas kelalaian terhadap kerusakan barang di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo setidaknya terdapat dua hal yaitu tidak tercapainya musyawarah antara kedua belah pihak dan ketidak mampuan untuk mengganti barang yang rusak. Kedua faktor tersebut didasari atas tidak adanya perjanjian baku antara kedua belah pihak.

Kata kunci: pertanggungjawaban, kelalaian, jasa transportasi, barang



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
ABSTRAK	vi
DAFTAR TABEL.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Rumusan Masalah	7
1.3. Tujuan Penulisan.....	7
1.4. Manfaat Penulisan.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Tanggungjawab Secara Hukum Perdata	9
2.2 Tinjauan Umum Pengangkutan.....	16
2.3 Ganti Kerugian dalam Hukum Perdata	21
2.4 Tuntutan Ganti Kerugian Dalam HIR Dan Rbg	29
2.5 Tinjauan Tentang Terminal	33
2.6 Kerangka Pikir	36
2.7 Definisi Operasional	37
BAB III METODE PENELITIAN.....	39

3.1. Jenis Penelitian.....	39
3.2 Obyek Penelitian	39
3.3 Lokasi Dan Waktu Penelitian.....	39
3.4 Populasi dan sampel	40
3.5 Jenis Dan Sumber Data	41
3.6 Teknik Pengumpulan Data.....	41
3.7 Teknik Analisa Data.....	42
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	43
4.1.Tinjauan Umum Lokasi Penelitian	43
4.2.Pertanggungjawaban atas kelalaian jasa transportasi angkutan di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo	46
4.3. Factor penghambat pertanggung jawaban oleh jasa transportasi atas kelalaian terhadap kerusakan barang di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo.....	63
BAB V PENUTUP.....	71
5.1.Kesimpulan.....	71
5.2. Saran.....	71
DAFTAR PUSTAKA.....	73
LAMPIRAN-LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.	49
Tabel 2.	52
Tabel 3.	60
Tabel 4.	66
Tabel 5.	69

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki kawasan laut, udara dan darat. Indonesia memanfaatkan tersebut dengan menyediakan berbagai jenis pengangkutan sebagai transportasi pengangkutan misalnya pengangkutan laut atau perairan, pengangkutan udara dan pengangkutan darat.¹ Untuk melakukan pelayanan terhadap kegiatan tersebut, maka dibutuhkan sarana transportasi yang murah, efektif, efisien, mudah, aman, dan nyaman. Secara umum dikatakan bahwa setiap pengangkutan memiliki tujuan untuk tiba di tempat tujuan dengan selamat dan menambah nilai guna bagi penumpang atau barang yang diangkut. Sementara tiba di tempat tujuan yaitu suatu proses perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain sesuai tujuan dengan harapan tanpa hambatan dan sesuai dengan waktu yang direncanakan.²

Penyelenggaraan pengangkutan, haruslah di awali dengan perjanjian pengangkutan antara pemilik barang dan pengangkut. Perjanjian pengangkutan sering terjadi di dalam kehidupan masyarakat sehari –hari, karena masyarakat membutuhkan kegiatan angkut-mengangkut dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari atau dalam hal

¹ Elfrida Gultom, 2007, Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional” Raja Grafindo Persada:Jakarta. Hal:2-3

² Abdulkadir Muhammad, 2013 “Hukum Pengangkutan Niaga” Cetakan ke V, Citra Aditya Bakti:Bandung. Hal:16

mempermudah aktivitas. Perjanjian pengangkut adalah persetujuan yang dilakukan antara pemilik barang dan pengangkut dimana keduanya mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan dirinya untuk membayar ongkos pengangkutan. Seringkali perjanjian pengangkutan ini dilakukan dengan lisan.

UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 184 menyebutkan bahwa tarif angkutan barang di tentukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan umum, maka dari itu pengangkutan barulah akan di selenggarakan setelah biaya pengangkutan di bayar terlebih dahulu. Akan tetapi, di samping ketentuan UU Pengangkutan, juga berlaku kebiasaan masyarakat yang dapat membayar biaya pengangkutan kemudian. Perjanjian pengangkutan biasanya meliputi kgiatan pengangkutan dalam arti luas, yaitu kegiatan membawa, memuat dan menurunkan atau membongkar, kecuali jika dalam perjanjian di tentukan lain.³

Pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang memiliki peranan penting bagi kehidupan masyarakat. Dikatakan sangat penting karena didasari oleh berbagai faktor baik geografis ataupun kebutuhan dalam rangka pelaksanaan pembangunan ekonomi, ilmu pengetahuan dan teknologi. Pengangkutan memiliki kaitan yang sangat erat dengan tanggungjawab pengangkut jika terjadi hal-hal yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pemiliki barang dengan pengertian bahwa

³ Ibid., hal:41

tanggungjawab pengangkut dimulai saat penumpang atau pemilik barang di muat dalam alat pengangkut sampai penumpang di turunkan dari alat pengangkut atau barang yang di bongkar dari alat pengangkut atau di serahkan kepada penerima. Tanggungjawab dapat diketahui dari kewajiban yang telah di tetapkan dalam perjanjian pengangkut atau UU pengangkutan.⁴

Pengangkutan yang dibahas meliputi serangkaian perilaku yang terdiri atas proses negosiasi pengangkutan, pemuatan kedalam alat pengangkut, pemindahan ke tempat tujuan, pembongkaran/penurunan di tempat tujuan serta penyelesaian akibat yang timbul dari pengangkutan. Semnetara transportasi adalah kesepakatan bersama antara pengangkut dan penumpang atau pemiliki barang, yang mengangkut orang atau barang dari satu lokasi ke tujuan tertentu.

Terminal bus menjadi bagian dari simpul transportasi yang memiliki peran krusial dalam meningkatkan koneksi suatu wilayah. Namun demikian, saat ini banyak terminal di Indonesia yang belum beroperasi secara optimal. Apabila tidak dibenahi, hal ini dapat menyebabkan penurunan tingkat layanan dan jumlah penumpang di terminal.

Saat ini, terminal Dungingi merupakan terminal bus tipe A di Kota Gorontalo yang ditengarai sepi penumpang karena memiliki kinerja yang kurang optimal. Untuk itu diperlukan adanya evaluasi kinerja terminal agar kinerja layanan di terminal Dungingi dapat selalu dalam kondisi prima untuk menarik perhatian penumpang. Evaluasi kinerja terminal dilakukan melalui evaluasi kesesuaian fasilitas

⁴ Ibid., hal:34

terminal berdasarkan standar pelayanan minimum terminal (PM 40 Tahun 2015) yang dikategorikan kedalam 6 aspek pelayanan, yaitu keselamatan, keamanan, kehandalan/keteraturan, kenyamanan, kemudahan/keterjangkauan, dan kesetaraan. Evaluasi ini dilakukan untuk mengetahui defisiensi kinerja fasilitas di Terminal Dungingi. Selain itu dilakukan juga analisis kebutuhan lahan parkir dan sirkulasi bus untuk mengoptimalkan kinerja terminal bus.

Namun ada hal yang lebih menarik yang sering terjadi di terminal Dungingi yaitu perselisihan antara jasa pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang. dimana seringakli para barang-barang milik penumpang mengalami kerusakan saat tiba di terminal dungingi Kota Gorontalo.

Kenyataan diatas Jika ditinjau dari segi prinsip tanggung jawab, maka pelaksanaan tanggung jawab oleh Pengangkut tersebut diatas, merupakan bentuk manifestasi prinsip tanggung jawab karena kesalahan (*fault of liability*) yaitu setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Hal ini sesuai dengan maksud Pasal 188, Pasal 191 dan Pasal 192 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Pasal 188 “*Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan*” Pasal 191 “*Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan*” dan Pasal 192 :

“(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 diangkut 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.*
- (5) *Ketentuan lebih lanjut mengenai besarnya ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah.”*

Ketentuan diatas sebenarnya dikuatkan dengan KUHPerdata dalam pasal 1366

yang mengatur bahwa:

“setiap orang bertanggung-jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaiannya atau kurang hatinya”

Ketentuan pasal 1366 KUHPerdata diatas lebih mengarah pada tuntutan pertanggung-jawaban yang diakibatkan oleh kesalahan karena kelalaian (*onrechtmatigenalaten*). Oleh karena itu, jika memperhatikan secara seksama praktik tanggung jawab Pengangkut yang hanya menanggung 50% (lima puluh persen) atas kerusakan/cacat barang yang di kirim/dijual, maka secara keperdataan dapat dikategorikan sebagai Tindakan wanprestasi. Sebab dalam Pasal 1238, 1243 dan 1244 KUHPerdata dapat disimpulkan bahwa seseorang melakukan cidera janji/wanprestasi apabila :

- a. Tidak memenuhi prestasinya sesuai dengan isi perjanjian sebagaimana mestinya
- b. Prestasi dipenuhi, tetapi hanya sebagian
- c. Prestasi dipenuhi tetapi terlambat atau tidak sesuai dengan waktu yang diperjanjikan
- d. Melakukan perbuatan yang justru dilarang dalam perjanjian

Berdasarkan hal tersebut, maka pihak penerima/pembeli sebenarnya mempunyai hak untuk menuntut ganti rugi kepada pengirim/penjual yang terbukti memang cidera janji/wanprestasi. Ganti rugi dimaksud mencakup ganti rugi materiil dan inmateriil. Ganti rugi materiil berarti pihak penerima/pembeli menuntut ganti rugi yang nyata nyata dialami yaitu 50% (lima puluh persen) dari jumlah yang belum di ganti oleh pengirim/penjual. Hal ini juga dapat ditambah dengan ganti rugi atas biaya biaya yang telah dikeluarkan, bunga, sekurang-kurangnya moratorium dan biaya biaya lain yang berkait langsung dengan perjanjian kedua belah pihak. Sedangkan ganti rugi inmateriil mencakup semua kerugian yang bersandarkan pada perasaan atau kehormatan dan sejenisnya dengan nilai yang tidak berpola/perhitungan secara matematika melainkan hanya dalam bentuk perkiraan/estimasi.

Hal ini lah yang membuat Calon peneliti tertarik untuk meneliti dengan mengangkat sebuah judul **“Pertanggung Jawaban Atas Kelalaian Jasa Transportasi Angkutan Di Terminal Tipe A Dungingi”**

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimanakah pertanggungjawaban atas kelalaian jasa transportasi angkutan di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo?
2. Apakah yang menjadi faktor penghambat pertanggungjawaban oleh jasa transportasi atas kelalaian terhadap kerusakan barang di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pertanggungjawaban atas kelalaian jasa transportasi angkutan di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo
2. Untuk mengetahui faktor penghambat pertanggungjawaban oleh jasa transportasi atas kelalaian terhadap kerusakan barang di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo

1.4 Manfaat Penelitian.

Adapun manfaat dalam penelitian adalah:

1. Manfaat Teoritis

Memperkenalkan ide dasar-dasar teori bagi pengembangan ilmu hukum pada umumnya khususnya hukum perdata di Indonesia serta menambah bahan literature/informasi ilmiah yang dapat digunakan untuk penelitian dan kajian lebih lanjut.

2. Manfaat Praktis

Dapatkan gambaran yang jelas bagi praktisi hukum tentang tanggung jawab Pengangkut Terhadap Barang atas Risiko Kehilangan atau kerusakan

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tanggungjawab Secara Hukum Perdata

2.1.1 Pengertian Tanggung jawab Secara Hukum Perdata

Menurut hukum, tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan.⁵

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan. Dalam kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keseharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya.⁶

Selanjutnya menurut Titik Triwulan pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain untuk memberi pertanggungjawabannya.⁷

Tanggungjawab hukum secara perdata ini timbul akibat adanya Perikatan atau Kontrak yang berasal dari suatu perbuatan yang dapat menimbulkan kerugian

⁵ Soekidjo Notoatmojo, 2010, Etika dan Hukum Kesehatan, Rineka Cipta, Jakarta

⁶ Andi Hamzah, 2005. Kamus Hukum, Ghilia Indonesia. BPTD Kelas II Provinsi Gorontalo

⁷ Titik Triwulan dan Shinta Febrian, 2010, Perlindungan Hukum bagi Pasien, Prestasi Pustaka, Jakarta, hlm 48

pada orang lain karena dilakukan dengan kesalahan dalam hukum perdata yang disebut sebagai adanya PMH (Perbuatan Melawan Hukum) yang didalamnya terdapat unsur kesalahan ini yang menimbulkan adanya pertanggungjawaban perdata atau disebut juga dengan *civil liability*. Berikut adalah tahapan munculnya tanggung jawab :⁸

1. Perikatan merupakan awal mula timbulnya suatu pertanggungjawaban.

Pasal 1233 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyebutkan sumber perikatan adalah perjanjian dan Undang-Undang. Perikatan adalah suatu hubungan hukum dalam hal hukum kekayaan di mana satu pihak berhak menuntut suatu prestasi dan pihak lainnya berkewajiban untuk melaksanakan suatu prestasi. Sedangkan perjanjian menurut Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Definisi ini mendapat kritik dari Prof. R. Subekti, karena hanya meliputi perjanjian sepihak padahal perjanjian pada umumnya bersifat timbal balik, seperti perjanjian jual beli, perjanjian sewa menyewa, perjanjian tukar menukar dan sebagainya. Sedangkan perikatan yang lahir dari Undang-Undang terdiri atas perikatan yang lahir dari Undang-Undang saja dan perikatan yang lahir dari Undang-Undang yang berhubungan dengan perbuatan manusia. Perikatan yang lahir dari Undang-Undang yang berhubungan dengan perbuatan manusia dapat

⁸ R. Subekti, 2008, Hukum Perjanjian, PT Intermassa, Jakarta, hlm. 42

dibagi atas perikatan yang halal dan perikatan yang tidak halal, yaitu perbuatan melawan hukum.

2. Jika perikatan tidak dilaksanakan sebagaimana mestiknya maka disebut dengan wanprestasi, wanprestasi itu sendiri adalah ingkar janji atau tidak menepati janji. Menurut Abdul R Saliman, wanprestasi adalah suatu sikap dimana seseorang tidak memenuhi atau lalai melaksanakan kewajiban sebagaimana yang telah ditentukan dalam perjanjian atau perikatan yang dibuat antara kreditur dan debitur. Wanprestasi sendiri diatur dalam Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer), berbunyi: "Penggantian biaya, kerugian dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bila debitur, walaupun telah dinyatakan lalai, tetap lalai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang melampaui waktu yang telah ditentukan". Sehingga unsur-unsur wanprestasi adalah:
 - a. Ada perjanjian oleh para pihak;
 - b. Ada pihak melanggar atau tidak melaksanakan isi perjanjian yang sudah disepakati
 - c. Sudah dinyatakan lalai tapi tetap juga tidak mau melaksanakan isi perjanjian.

3. Kemudian adanya PMH (Perbuatan Melawan Hukum). PMH diatur dalam Pasal 1365 KUHPer, berbunyi "*Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut*".

Unsur-unsur PMH sendiri yaitu :

- a. Adanya suatu perbuatan;
- b. Perbuatan tersebut melawan hukum;
- c. Adanya kesalahan pihak pelaku;
- d. Adanya kerugian bagi korban;
- e. Adanya hubungan kausal antara perbuatan dan kerugian.

2.1.2 Prinsip-prinsip Tanggung Jawab Hukum Perdata

Menurut hukum perdata dasar pertanggungjawaban dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan risiko. Dengan demikian dikenal dengan pertanggungjawaban atas dasar kesalahan (*liability without based on fault*) dan pertanggungjawaban tanpakesalahan yang dikenal (*liability without fault*) yang dikenal dengan tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak (*strick liability*).

Dalam hukum perdata, tanggung jawab merupakan tanggung jawab seseorang terhadap perbuatan yang melawan hukum. Perbuatan melawan hukum memiliki ruang lingkup yang lebih luas dibandingkan dengan perbuatan pidana. Perbuatan melawan hukum tidak hanya mencakup perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang pidana saja, akan tetapi jika perbuatan tersebut bertentangan

dengan undang-undang lainnya dan bahkan dengan ketentuan-ketentuan hukum yang tidak tertulis. Ketentuan perundang-undangan dari perbuatan melawan hukum bertujuan untuk melindungi dan memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan.⁹

Perbuatan melawan hukum tidak hanya bertentangan dengan undang-undang, tetapi juga berbuat atau tidak berbuat yang melanggar hak orang lain bertentangan dengan kesesuaian maupun sifat berhati-hati, kepentasan dan kepatutan dalam lalu lintas masyarakat. Perbuatan melawan hukum juga dapat diartikan sebagai suatu kumpulan dari prinsip-prinsip hukum yang bertujuan untuk mengontrol atau mengatur prilaku berbahaya, untuk memberikan tanggung jawab atas suatu kerugian yang terbit dari interaksi sosial, dan untuk menyediakan ganti rugi terhadap korban dengan suatu gugatan yang tepat. Perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) diatur dalam Pasal 1365 s/d Pasal 1380 KUH Perdata.

Secara umum, prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:¹⁰

- a. Prinsip bertanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*liability based on fault*)

Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana dan perdata.

Dalam KUHPer, khususnya pasal 1365, 1366, dan 1367, prinsip ini

⁹ Komariah, 2001, Edisi Revisi Hukum Perdata, Universitas Muhammadiyah Malang, , hlm. 12

¹⁰ Shidarta, 2000, Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, PT Grasindo, Jakarta, hlm: 59-60

dipegang secara teguh. Prinsip ini menyatakan, seseorang baru dapat dimintakan pertanggung jawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya. Dalam pasal 1365 KUHPer yang lazim dikenal sebagai pasal tentang perbuatan melawan hukum, mengharuskan terpenuhnya empat unsur pokok, yaitu:

- 1) Adanya perbuatan;
 - 2) Adanya unsur kesalahan;
 - 3) Adanya kerugian yang diterima;
 - 4) Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian
- b. Prinsip Praduga untuk Selalu Bertanggung Jawab (*presumption of liability*)

Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab, sampai ia membutikan ia tidak bersalah. Jadi beban pembuktian ada ada si tergugat. Dalam prinsip ini tampak beban pembuktian terbalik, dimana dasar pemikiran dari teori ini, pemberikan beban pembuktian adalah seseorang dianggap bersalah, sampai yang bersangkutan dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah. Berdasarkan asas ini, beban pembuktian ada pada tergugat. Berkaitan dengan prinsip ini pelaku usaha dapat membebaskan diri dari tanggung jawab, kalau ia dapat membuktikan bahwa:

- 1) Kerugian ditimbulkan oleh hal-hal diluar kekuasaannya.

- 2) Pelaku usaha sudah mengambil tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian.
 - 3) Kerugian yang timbul bukan karena alasannya.
 - 4) Kesalahannya atau kelalain yang dilakukan oleh pelaku usaha.
- c. Prinsip Praduga untuk Tidak Selalu Bertanggung Jawab (*presumption of nonliability*)
- Prinsip ini adalah kebalikan dari prinsip kedua. Prinsip ini untuk tidak selalu bertanggung jawab hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas, dan pembatasan demikian biasanya secara common sense dapat dibenarkan. Contoh dalam penerapan prinsip ini adalah hukum pengangkutan, kehilangan atau kerusakan pada bagasi kabin atau bagasi tangan yang biasanya dibawa dan diawasi oleh si penumpang (konsumen) adalah tanggung jawab dari penumpang. Dalam hal ini, pengangkut (pelaku usaha) tidak dapat dimintai pertanggungjawaban.
- d. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*strict liability*)

Prinsip tanggung jawab mutlak sering diidentikan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*). Kendati demikian ada pula para ahli yang membedakan kedua terminologi diatas. *Strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Namun, ada pengecualian-pengecualian yang

memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya keadaan *force majeur*. Sebaliknya, *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualian.

- e. Prinsip Tanggung Jawab dengan Pembatasan (*limitation of liability principle*)

Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan sangat disenangi oleh pelaku usaha untuk mencantumkan sebagai klasula eksonerasi dalam perjanjian standar yang dibuatnya. Dalam perjanjian cuci cetak film, misalnya ditentukan bila film yang ingin dicuci/dicetak itu hilang atau rusak, maka si konsumen hanya dibatasi ganti kerugiannya sebesar sepuluh kali harga satu rol film baru.

2.2 Tinjauan Umum Pengangkutan

2.2.1 Pengertian Tentang Pengangkutan

Menurut Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.¹ Berawal dari kata ‘angkut’ ini kemudian dikembangkan lebih lanjut menjadi kata ‘pengangkutan’ dan kata transportasi yang mengangkut. Contohnya seperti pengangkutan kereta api, pengangkutan kapal, pengangkutan bus, dan lain sebagainya. Menurut Abdul Kadir Muhammad, pengertian pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang memiliki arti mengangkat atau membawa, memuat dan membawa

atau mengirim.¹¹

Pengertian lain dari 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. Pengangkutan menurut R. Soekardono berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien. Proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.¹²

Pengangkutan sebagai proses (*process*), yaitu serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat angkut, kemudian di bawa menuju ke tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan. Pengangkutan merupakan suatu proses kegiatan yaitu memuat barang ke dalam angkutan dan mengangkutnya ke 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

¹¹ Abdul Kadir Muhammad, 1991, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, hlm 19

¹² R. Soekardono, 1981, Hukum Dagang Indonesia, Jakarta, CV Rajawali, Hlm. 5.

bergerak dalam bidang jasa angkutan untuk keperluan umum.¹³

Sedangkan menurut H.M.N Purwosutjipto, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Dari beberapa pengertian tersebut di atas, dapat disimpulkan mengenai pengertian dari pengangkutan yaitu mengangkut orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat yang didahului atau diawali dengan adanya perjanjian antara pengangkut dengan penumpang dan/atau pengirim barang.¹⁴

KUHPerdata Indonesia tidak mengenal pembedaan antara benda terdaftar dan tidak terdaftar, tetapi BW baru (NBW) megenalnya. Benda terdaftar ada yang atas nama dan ada yang tidak atas nama. Sebaliknya benda atas nama ada yang terdaftar dan ada yang tidak terdaftar. Benda atas nama yang terdaftar contohnya saham-saham, piutang atas nama, dan lain-lain.

2.2.2 Pihak-pihak Dalam Pengangkutan

Dalam penyelenggaraan pengangkutan terdapat beberapa pihak yang terkait, yaitu :

- 1) Pengangkut Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk

¹³ Soegijatno Tjakranegara, 2005, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Jakarta, Rineka Cipta, Hlm. 3.

¹⁴ H.M.N Purwosutjipto, 2001, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan, Jakarta, Djambatan, Hlm. 60.

menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

- 2) Pengguna Jasa atau Konsumen menurut Undang-undang Perlindungan Konsumen adalah 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.
- Pengguna jasa/ konsumen dapat dibagi menjadi 2 (dua), yaitu :
- a. Penumpang Pengguna jasa atau konsumen yang dimaksud adalah pihak penumpang dari kegiatan pengangkutan kereta api. Menurut Abdul Kadir, penumpang merupakan salah satu pihak dalam perjanjian penangkutan. Penumpang memiliki 2 (dua) kedudukan dalam kegiatan pengangkutan, yaitu sebagai subjek karena merupakan pihak dalam perjanjian dan sebagai objek karena merupakan muatan yang diangkut.
 - b. Pengirim dan Penerima Barang Pengirim barang merupakan orang yang mengikatkan dirinya untuk memberikan barang yang akan diangkut oleh pengangkut dan memberikan upah atau ongkos atas jasa pengangkutan tersebut. Sedangkan penerima barang adalah pihak yang menerima barang yang dikirim oleh pengirim barang.

2.2.3 Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan adanya kesepakatan antara pengangkut dengan pengirim untuk melakukan pengangkutan orang atau barang sejak tempat awal

menuju tujuan dengan selamat, dan pengirim atau penumpang melakukan pembayaran biaya angkutan tersebut.

Prinsip-prinsip tanggungjawab merupakan unsur penting dari segi perlindungan hukum untuk pengguna jasa angkutan. Prinsip-prinsip tanggungjawab tersebut ialah:¹⁵

- a. Prinsip tanggungjawab menurut praduga bersalah (*presumption of liability*).

Yang dimaksud dengan prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab atas kerusakan barang dari pengangkutan yang dilangsungkan. Namun pihak pengangkut jika bisa membuktikan dirinya tidak bersalah, ia bisa terlepas dari ganti rugi. Sedangkan tidak bersalah ialah tidak adanya kelalaian, sudah mempersiapkan terlebih dahulu agar tidak mengalami kerugian, atau kejadian yang tidak bisa dihindari. Beban pembuktian “*onus of proof*” ditujukan terhadap pelaku usaha, tidak untuk pengirim yang mengalami kerusakan barang pada pengangkutan.

- b. Prinsip tanggungjawab berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata

Berdasarkan pasal 1365 KUHPerdata “*Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut*”. Maksudnya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian dan membayar ganti rugi yang ditimbulkan olehnya Prinsip

¹⁵Syaiful Watni, dkk, 2004. *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*, Penerbit Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI, Jakarta

tanggung jawab mutlak

c. Prinsip tanggung jawab mutlak

Berdasarkan prinsip ini, pelaku usaha bertanggung jawab dalam kerugian yang muncul akibat kelalaianya tanpa harus membuktikan kesalahannya.

d. Prinsip pembatasan tanggung jawab

Prinsip pembatasan tanggung jawab ialah batasan tanggung jawab pengangkut hingga jumlah tertentu.

2.3 Ganti Kerugian dalam Hukum Perdata

Ganti kerugian merupakan bagian pembahasan dari hukum perdata oleh karenanya patut terlebih dahulu didefinisikan apakah itu hukum perdata. Hukum Perdata merupakan peraturan hukum yang mengatur hubungan hukum antar orang yang satu dengan orang yang lainnya. Dalam pengertian di atas terdapat beberapa unsur antara lain unsur peraturan hukum, yang dimaksud dengan peraturan hukum adalah rangkaian ketentuan mengenai ketertiban dan berbentuk tertulis dan tidak tertulis dan mempunyai sanksi yang tegas. Unsur selanjutnya adalah unsur hubungan hukum, yang dimaksud dengan hubungan hukum adalah hubungan yang diatur oleh hukum hubungan yang diatur oleh hukum itu adalah hak dan kewajiban orang perorang, sedangkan unsur yang terakhir adalah unsur orang, yang dimaksud dengan orang adalah subyek hukum yaitu pendukung hak dan kewajiban, pendukung hak dan kewajiban itu dapat berupa manusia pribadi ataupun badan hukum.¹⁶

¹⁶ Abdul Kadir Muhammad, 1990, *Hukum Perdata Indonesia*, Cetakan Pertama. Bandung: PT.Citra Aditya Bakti, hlm. 1-2.

Menurut R. Subekti hukum perdata adalah segala hukum pokok yang mengatur kepentingan-kepentingan perseorangan. Sedangkan menurut Munir Fuadi, yang dimaksud dengan Hukum Perdata adalah seperangkat/kaidah hukum yang mengatur perbuatan atau hubungan antarmanusia/badan hukum perdata untuk kepentingan para pihak sendiri dan pihak-pihak lain yang bersangkutan denganya, tanpa melibatkan kepentingan publik. Sedangkan istilah Perdata berasal dari bahasa sansekerta yang berarti warga (*burger*) Pribadi (*privat*) sipil(*civiel*). Hukum perdata berarti peraturan mengenai warga, pribadi, sipil, berkenaan dengan hak dan kewajiban.¹⁷

Ganti rugi dalam hukum perdata dapat timbul dikarenakan wanprestasi akibat dari suatu perjanjian atau dapat timbul dikarenakan oleh Perbuatan Melawan Hukum. Ganti rugi yang muncul dari wanprestasi adalah jika ada pihak-pihak dalam perjanjian yang tidak melaksanakan komitmentnya yang sudah dituangkan dalam perjanjian, maka menurut hukum dia dapat dimintakan tanggung jawabnya, jika pihak lain dalam perjanjian tersebut menderita kerugian karenanya.¹⁸

KUHPerdata memperincikan kerugian (yang harus diganti) dalam tiga komponen sebagai berikut :

- 1) Biaya
- 2) Rugi.
- 3) Bunga (Vide Pasal 1239, 1243).

¹⁷ Munir Fuady, 2014, *Konsep Hukum Perdata, Cetakan Pertama*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
Hlm: 1

¹⁸ Ibid, Hal:223

Biaya adalah setiap uang (termasuk ongkos) yang harus dikeluarkan secara nyata oleh pihak yang dirugikan, dalam hal ini sebagai akibat dari adanya tindakan wanprestasi. Sedangkan yang dimaksud dengan “rugi” adalah keadaan merosotnya (berkurangnya) nilai kekayaan kreditor sebagai akibat dari adanya wanprestasi dari pihak debitur. Sedangkan yang dimaksud dengan “bunga” adalah keuntungan yang seharusnya diperoleh tetapi tidak jadi diperoleh oleh pihak kreditor karena adanya tindakan wanprestasi dari pihak debitur.¹⁹

Pemberian suatu ganti rugi sebagai akibat dari tindakan wanprestasi dari suatu perjanjian, dapat diberikan dengan berbagai kombinasi antara lain pemberian ganti rugi (berupa rugi, biaya dan bunga), pelaksanaan perjanjian tanpa ganti rugi, pelaksanaan perjanjian plus ganti rugi, pembatalan perjanjian timbal balik tanpa ganti rugi, pembatalan perjanjian timbal balik plus ganti rugi. Selanjutnya dalam literatur dan yurisprudensi dikenal pula beberapa model ganti rugi atas terjadinya wanprestasi, yaitu sebagai berikut:²⁰

1. Ganti rugi yang ditentukan dalam perjanjian.

Yang dimaksudkan dengan ganti rugi yang ditentukan dalam perjanjian adalah suatu model ganti rugi karena wanprestasi dimana bentuk dan besarnya ganti rugi tersebut sudah ditulis dan ditetapkan dengan pasti dalam perjanjian ketika perjanjian ditanda tangani, walaupun pada saat itu belum ada wanprestasi.

2. Ganti rugi ekspektasi.

¹⁹ Ibid, Hal:224

²⁰ Ibid, 224-228

Ganti rugi dalam bentuk ekspektasi adalah suatu bentuk ganti rugi tentang hilangnya keuntungan yang diharapkan (di masa yang akan datang), seandainya perjanjian tersebut tidak wanprestasi. jadi, dalam hal ini, pihak yang dirugikan karena wanprestasi ditempatkan seolah olah tidak terjadi wanprestasi dengan berbagai keuntungan yang akan didapatkannya.

3. Pergantian biaya.

Yang dimaksud dengan ganti rugi berupa pergantian biaya adalah ganti rugi dalam bentuk pergantian seluruh biaya yang telah dikeluarkan oleh salah satu pihak yang harus dibayar oleh pihak lain, yang telah melakukan wanprestasi terhadap perjanjian tersebut. Karena perhitungan biaya yang telah dikeluarkan tersebut umumnya dilakukan dengan melihat kepada bukti-bukti pengeluaran berupa kwitansi-kwitansi.

4. Restitusi.

Ganti rugi berupa restitusi adalah suatu model ganti rugi yang juga menempatkan perjanjian pada posisi seolah-olah sama sekali tidak terjadi perjanjian. Akan tetapi dalam hal ini, yang harus dilakukan adalah mengembalikan seluruh nilai tambah dalam wujudnya semula yang telah diterima oleh salah satu pihak atau kedua belah pihak dari pihak yang satu ke pihak yang lainya. Nilai tambah yang dimaksud disini suatu nilai lebih yang telah diterima oleh para pihak sebagai akibat dari pelaksanaan perjanjian, nilai tambah tersebut harus dikembalikan dalam bentuk semula sebagai salah satu wujud dari ganti rugi.

5. Quantum meruit.

Quantum Meruit merupakan model ganti rugi yang hampir mirip dengan model restitusi yang membedakan adalah nilai tambah yang harus dikembalikan dalam model ini bukan nilai tambah dalam wujud aslinya melainkan harga dari nilai tambah yang telah diterima, karena bendanya dalam bentuk asli sudah tidak dalam posisi untuk dikembalikan lagi. Misalnya semen yang telah digunakan untuk bangunan maka tidak mungkin dikembalikan dalam bentuk bangunan, yang dapat dilakukan adalah nilai taksiran harga semen itu yang harus dikembalikan.

6. Pelaksanaan perjanjian.

Pemberian ganti rugi berupa pelaksanaan perjanjian adlah kewajiban melaksanakan perjanjian meskipun sudah terlambat, dengan atau tanpa ganti rugi.

Selain kerugian yang timbul dari wanprestasi, kerugian juga dapat ditimbulkan oleh Perbuatan melawan hukum, Perbuatan Melawan hukum diatur dalam Pasal 1365 dan Pasal 1366 KUHPerdata, Pasal 1365 KUHPerdata memberikan ketentuan tentang Perbuatan Melawan Hukum dengan "*tiap perbuatan melawan hukum, yang mendatangkan kerugian pada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut*". Ketentuan lainnya tertuang dalam Pasal 1366 KUHPerdata adalah "*setiap orang bertanggung*

jawab, tidak saja untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatanya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaianya atau kurang hati hatiannya”.²¹

Sebelum melangkah lebih jauh maka kiranya pernyataan dari M.A. Moegni Djojodirdjo, yang menyatakan bahwa sia-sialah bagi mereka yang berusaha mencari perumusan daripada perbuatan melawan hukum, dalam Pasal 1365, dikarenakan dalam Pasal 1365 KUHPerdata hanyalah mengatur tentang syarat yang harus dipenuhi bilamana seseorang yang menderita kerugian yang disebabkan karena perbuatan melawan hukum oleh orang lain. Oleh karenanya menimbulkan dua (2) rumusan dalam arti luas dan arti sempit, andaikan Pasal 1365 sudah mencakup maka tidak akan timbul rumusan yang berbeda.²²

Perbuatan Melawan Hukum memiliki dua (2) pengertian, pengertian yang pertama adalah Perbuatan Mealwan Hukum dalam arti sempit yakni tiap perbuatan yang bertentangan dengan hak orang lain yang timbul karena Undang-undang.²³ Sedangkan ketentuan mengenai Perbuatan Melawan Hukum dalam arti luas dikemukakan dan dipelopori oleh Molengraaff, Molengraaff mengatakan bahwa seseorang akan melakukan perbuatan melawan hukum, bilamana ia bertindak secara lain daripada yang diharuskan dalam pergaulan masyarakat mengenai seorang atau benda lain.²⁴

²¹ Soesilo dan Pramudji R, 2008, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Cetakan Pertama (Surabaya : Rhedbook Publisher, hlm. 306

²² M.A. Moegni Djojodirdjo, 2010. Perbuatan Melawan Hukum, Pradnya Paramitha, Jakarta. Hal:17-18

²³ Ibid., Hal:21

²⁴ Ibid., Hal:24

Sedangkan Perbuatan Melawan hukum ditafsirkan secara luas dinegeri belanda yang berupa keputusan adalah pada Tahun 1919 putusan mana diambil oleh Pengadilan tertinggi Negeri Belanda dalam perkara antara Cohen dan Lindenbaum. (Putusan Hoge raad tanggal 31 Januari 1919), istilah onrechtmatige daad diartikan secara luas sehingga meliputi juga perbuatan yang bertentangan dengan kesusilaan atau dengan yang dianggap pantas dalam pergaulan hidup masyarakat.

Wirjono Prodjodikoro, Memberikan pengertian lain dari Perbuatan Melawan Hukum, beliau menyebutkan dengan istilah Perbuatan Melanggar Hukum yang dimaksud perbuatan melanggar hukum adalah perbuatan itu mengakibatkan kegoncangan dalam neraca keseimbangan masyarakat, dan kegoncangan ini tidak hanya terdapat, apabila peraturan peraturan hukum dalam suatu masyarakat dilanggar (langsung), melainkan juga apabila peraturan peraturan kesusilaan, keagamaan dan sopan santun dalam masyarakat dilanggar (langsung).²⁵

Perbuatan Mealawan Hukum dalam arti luas dapat diartikan dengan cukup luas yaitu:²⁶

1. Melanggar hak subyektif orang lain, berarti melanggar wewenang khusus yang diberikan oleh hukum kepada seseorang. Yurisprudensi memberi arti hak subyektif sebagai berikut:
 - a. Hak Hak Perorangan seperti kebebasan, kehormatan, nama baik;
 - b. Hak atas harta kekayaan, kebendaan dan hak mutlak lainnya.

²⁵ Ibid.,Hal:13

²⁶ Rosa Agustina, 2003 .Perbuatan Melawan Hukum, Cetakan Pertama, Jakarta: Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.hlm. 53-54.

Suatu pelanggaran terhadap hak subyektif orang lain merupakan perbuatan melawan hukum apabila perbuatan itu secara langsung melanggar hak subyektif orang lain, dan menurut pandangan dewasa ini disyaratkan adanya pelanggaran terhadap tingkah laku, berdasarkan hukum tertulis maupun tidak tertulis yang seharusnya tidak dilanggar oleh pelaku dan tidak ada alasan pemberar menurut hukum.

2. Bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku. Kewajiban hukum diartikan sebagai kewajiban yang berdasarkan hukum baik tertulis maupun tidak tertulis (termasuk dalam arti ini adalah perbuatan pidana pencurian, penggelapan, penipuan, dan pengrusakan).
3. Bertentangan dengan kaedah kesusilaan, yaitu bertentangan dengan norma-norma moral, sepanjang dalam kehidupan masyarakat diakui sebagai norma hukum. Utrecht menulis bahwa yang dimaksudkan dengan kesusilaan ialah semua norma yang ada didalam kemasyarakatan, yang tidak merupakan hukum, kebiasaan atau agama.

Selain itu dalam ilmu hukum dikenal beberapa kategori dalam hal ganti rugi diantaranya:²⁷

- a. Ganti rugi nominal.

²⁷Susanti Adi Nugroho, Hukum Persaingan Usaha di Indonesia dalam teori dan Praktik serta Penerapan Hukumnya, Cetakan pertama (Jakarta: Kencana Prenada Media Group. 2012), hlm 568.

Ganti rugi nominal yaitu ganti rugi berupa pemberian sejumlah uang, meskipun kerugian sebenarnya tidak bisa dihitung dengan uang, bahkan bisa jadi tidak ada kerugian materiil sama sekali.

b. Ganti rugi penghukuman.

Ganti rugi penghukuman yaitu suatu ganti rugi dalam jumlah besar yang melebihi dari jumlah kerugian yang sebenarnya, ganti rugi itu dimaksudkan sebagai hukuman bagi si pelaku.

c. Ganti rugi aktual.

Ganti rugi aktual yaitu ganti rugi yang didasarkan atas kerugian yang benar-benara diderita secara aktual dan dapat dihitung dengan mudah sampai ke nilai rupiah.

d. Ganti rugi campur aduk.

Yaitu suatu variasi dari berbagai bentuk taktik dimana pihak kreditur berusaha untuk memperbesar haknya jika pihak debitur wanprestasi dan mengurangi/menghapuskan kewajibanya jika digugat oleh pihak lain dalam kontrak tersebut.

Selanjutnya, agar lebih praktis dan agar tercapai elemen kepastian hukum dan hukum yang lebih adil maka diciptakan “sebab kira-kira” (*Proximate cause*). Konsep ini merupakan konsep paling bertentangan pendapat dalam hukum tentang perbuatan melawan hukum.

2.4 Tuntutan Ganti Kerugian Dalam HIR Dan Rbg

Kepada mereka yang merasa dirugikan baik kerugian yang timbul karena wanprestasi maupun kerugian yang timbul diakibatkan adanya Perbuatan Melawan Hukum dapat mengajukan Gugatan pada Pengadilan Negeri, mengenai Gugatan yang diajukan oleh Korban yang dirugiakan akibat pelaku yang melakukan perbuatan Wanprestasi dan Perbuatan Melawan Hukum ini diatur dalam HIR dan Rbg, dimana kedua sumber Hukum ini hingga saat ini masih dijadikan sebagai panduan Hukum Acara Perdata bagi para pencari keadilan pada pengadilan di Indonesia.

Sedangkan istilah Perdata berasal dari bahasa sansekerta yang berarti warga (*burger*) Pribadi (privat) sipil(*civiel*).hukum perdata berarti peraturan mengenai warga, pribadi, sipil, berkenaan dengan hak dan kewajiban.²⁸Hukum Acara Perdata hadir diperuntukan menjamin ditaatinya hukum materiil perdata.Hukum Acara Perdata dapat didefinisikan dengan peraturan hukum yang mengatur sebagaimana caranya menjamin ditaatinya hukum perdata materiil dengan perantara hakim. Dengan perkataan lain hukum acara perdata adalah peraturan hukum yang menentukan bagaimana caranya menjamin pelaksanaan hukum perdata materiil. Lebih konkret lagi dapatlah dikatakan bahwa, hukum acara perdata mengatur tentang bagaimana caranya mengajukan tuntutan hak, memeriksa serta memutusnya, dan pelaksanaan dari putusanya.²⁹

Hukum Acara Perdata juga didefinisikan oleh Prof. Subekti, SH, yang merumuskan bahwa hukum acara perdata adalah rangkaian peraturanperaturan yang

²⁸ Ishaq, 2014, Pengantar hukum Indonesia (PHI), Cetakan Pertama Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. hlm.151.

²⁹ Ibid., Hal:152

diperlukan untuk mewujudkan hukum privat, atau dengan perkataan lain suatu rangkaian peraturan peraturan yang mengabdi pada hukum privat materiil. Pendefinisian hukum acara Perdata juga dirumuskan oleh Laporan hasil Simposium hukum pembaharuan hukum perdata nasional, yang diselenggarakan oleh BPHN Departemen Kehakiman tanggal 21-23 Desember 1981 di Yogyakarta, menyebutkan bahwa hukum acara perdata adalah hukum yang mengatur bagaimana cara menjamin ditegakkanya atau dipertahankanya hukum perdata materiil.³⁰

Tuntutan hak dalam hal ini tidak lain adalah tindakan yang bertujuan memperoleh perlindungan hukum yang diberikan oleh pengadilan untuk mencegah tindakan main hakim sendiri "*eigenrechting*". Tuntutan hak di dalam hukum acara perdata ada 2 (dua) macam yaitu tuntutan hak yang mengandung sengketa (*contentieuse jurisdictie*) yang dalam praktek disebut dengan gugatan, hal ini diatur dalam pasal 118 HIR dan Pasal 142 Rbg. Sedangkan tuntutan hak yang tidak mengandung sengketa (*Voluntaire jurisdictie*) atau dalam praktek disebut dengan permohonan. Contoh permohonan antara lain permohonan penetapan pengampuan sebagaimana diatur dalam Pasal 229 HIR, 263 Rbg.

Sifat dari Hukum Acara Perdata bersifat memaksa, memaksa dalam hal ini dikarenakan Hukum Acara Perdata dianggap menyelenggarakan kepentingan umum. Peraturan hukum acara perdata yang bersifat memaksa tidak dapat dikesampingkan

³⁰Sri Wardah dan Bambang Sutiyoso, 2007, Hukum Acara Perdata dan perkembangannya di Indonesia, Cetakan pertama. Yogyakarta: gama Media, hlm.9.

oleh pihak pihak yang berkepentingan dan pihak – pihak tersebut mau tidak mau harus tunduk dan mematuhiinya.

Sumber dari Hukum Acara Perdata tersebar dalam beberapa ketentuan peraturan perundang-undangan dan yurisprudensi yang dapat dikemukakan sebagai berikut:

- 1) HIR (*Het Herziene Indonesisch reglement*) atau Reglement Indonesia diperbaharui, S. 1848 No. 16 jo.S. 1941 No. 44. Peraturan ini khusus untuk daerah jawa dan Madura.
- 2) RBg. (*Rechtsreglement Buitengewesten*) atau Reglement daerah seberang, S. 1927 No.227. Peraturan ini untuk daerah luar jawa dan Madura.
- 3) RV. (*Reglement op de Burgerlijke Rechtsvordering*) S. 1847 No. 52 jo. S.1849 No.63 peraturan ini sebenarnya berlaku untuk pengadilan raad van justice yang khususnya bagi golongan eropa, sehingga saat ini sebenarnya sudah tidak berlaku lagi, namun dalam beberapa hal tetap dijadikan pedoman dalam praktik apabila ketentuan dalam HIR/Rbg. Tidak memberikan pengaturan.
- 4) B.W (*Burgerlijk Wetboek*) Buku ke IV tentang pembuktian dan kadaluarsa.
- 5) Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1947 tentang banding, untuk daerah jawa dan Madura.
- 6) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman.
- 7) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 jo. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 jo. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung.

- 8) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2004 jo. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1986 tentang Peradilan Umum.
- 9) Yurisprudensi-yurisprudensi tentang Hukum Acara Perdata.
- 10) Doktrin doktrin yang dikemukakan oleh para sarjana.

Oleh karena sebagian besar kaidah hukum Acara Perdata itu termuat dalam HIR dan Rbg, dan memperhatikan, bahwa isi kedua undang-undang tersebut hampir tidak berbeda, maka selanjutnya pembahasan Hukum Acara perdata akan didasarkan kepada pembahasan HIR.

2.5 Tinjauan Tentang Terminal

2.5.1 Pengertian Terminal

Menurut Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal adalah tempat pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, terminal merupakan:

- a. Titik simpul dalam jaringan transportasi yang berfungsi untuk pelayanan secara umum.
- b. Tempat pengawasan, pengendalian, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas.

- c. Prasarana angkutan merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang.
- d. Unsur tata ruang yang berperanan penting bagi efisiensi kehidupan kota

Tujuan diadakannya tempat perhentian sesuai dengan peraturan Dirjen Perhubungan darat adalah untuk:

- a. Menjamin kelancaran dan ketertiban lalu lintas.
- b. Menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan penumpang umum.
- c. Kepastian keselamatan untuk menaikkan dan/atau menurunkan penumpang.
- d. Kemudahan penumpang dalam melakukan perpindahan moda angkutan umum atau bus.

2.5.2 Jenis-Jenis Terminal

Berdasarkan jenis dari angkutan terminal dibedakan menjadi 2 yaitu :

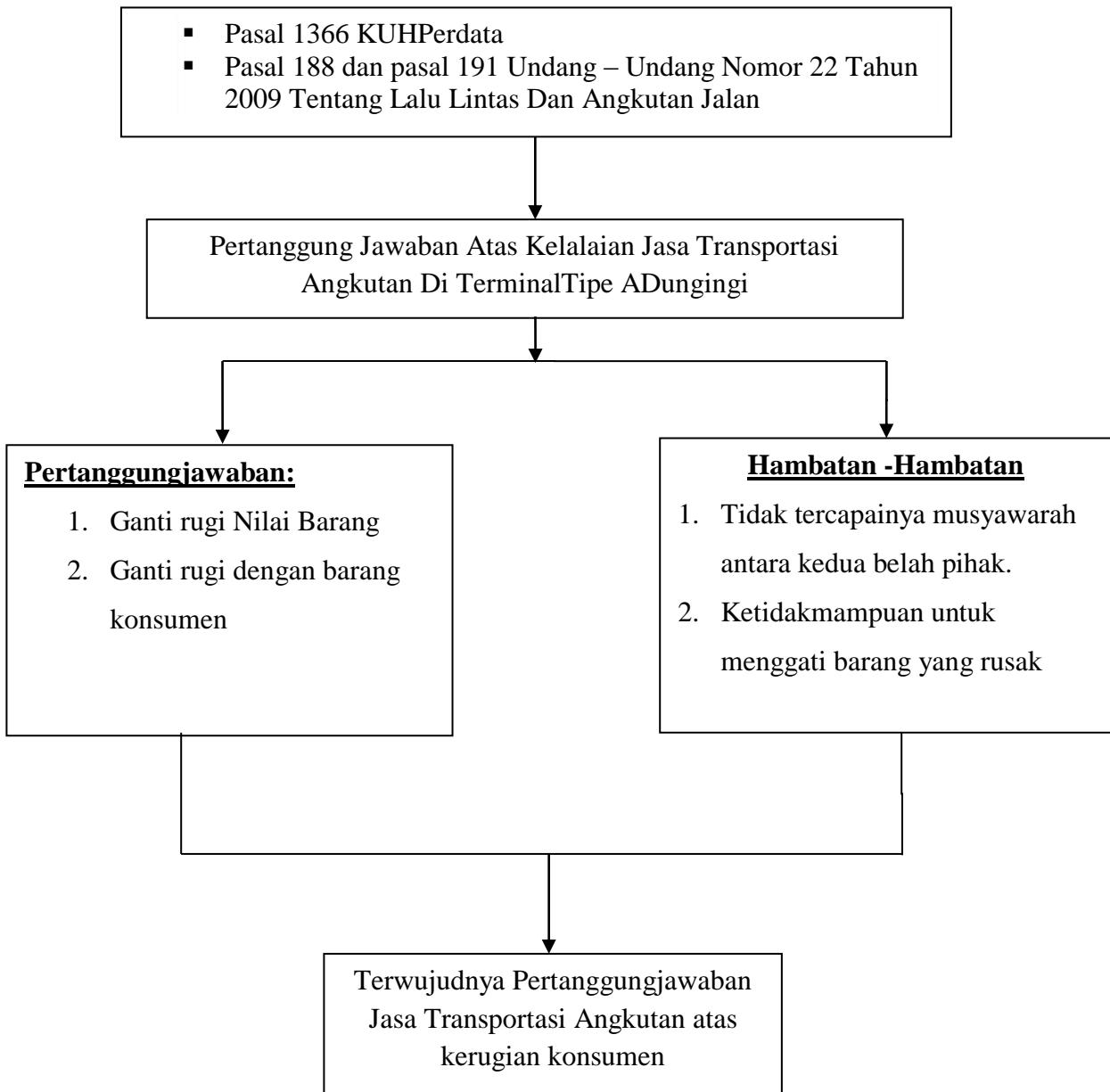
- a. Terminal penumpang merupakan prasana transportasi yang digunakan sebagai menaikkan maupun menurunkan penumpang, diterminil ini biasanya terjadi perpindahan antar moda transportasi ataupun pengaturan jadwal keberangkatan dan kedatangan kendaraaan umum.
- b. Terminal barang merupakan prasarana transportasi yang digunakan untuk membongkar atau memuat barang yang akan di distribusikan ke tempat tujuan akhir.

2.5.3 Tipe-Tipe Terminal

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan mengklasifikasikan terminal menjadi tiga tipe yaitu:

- a. Terminal penumpang tipe A, adalah terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi dan/atau angkutan lalu lintas batas Negara, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- b. Terminal penumpang tipe B, adalah terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.
- c. Terminal penumpang tipe C, adalah terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

2.6 Kerangka Pikir



2.7 Definisi Operasional

1. Tanggung jawab adalah suatu keseharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya
2. Pengangkutan artinya pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain.
3. kelalaian adalah suatu keadaan dimana subyek hukum atau pelaku lengah, kurang hati-hati, tidak mengindahkan kewajiban atau lupa melaksanakan kewajiban.
4. Transportasi umum atau transportasi publik adalah seluruh alat transportasi saat penumpang tidak berpergian menggunakan kendaraan sendiri. Transportasi umum pada umumnya termasuk kereta api dan bis, namun juga termasuk pelayanan maskapai penerbangan, feri, taksi, dan lain-lain
5. Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
6. Mediasi adalah upaya penyelesaian konflik dengan melibatkan pihak ketiga yang netral, yang tidak memiliki kewenangan mengambil keputusan yang membantu pihak-pihak yang bersengketa mencapai penyelesaian (solusi) yang diterima oleh kedua belah pihak.

7. Ganti rugi adalah pergantian seluruh biaya yang telah dikeluarkan oleh salah satu pihak yang harus dibayar oleh pihak lain, yang telah melakukan wanprestasi terhadap perjanjian tersebut.
8. Hambatan adalah suatu hal yang dapat menghalangi terlaksananya suatu program. Pada dasarnya terdapat dua kemungkinan munculnya hambatan, yaitu faktor internal dan faktor eksternal.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Berdasarkan tujuan skripsi yang hendak dicapai, maka skripsi adalah menggunakan metode penelitian hukum emperis. Di mana penulis mendapatkan data-data tersebut dengan pengamatan langsung ke lapangan.

Metode penelitian hukum emperis adalah suatu metode penelitian hukum yang berfungsi untuk melihat hukum dalam artian nyata dan meneliti bagaimana kerjanya hukum di lingkungan masyarakat.³¹

3.2 Obyek Penelitian

Dalam skripsi yang diajukan oleh penulis objek penelitiannya adalah Pertanggungjawaban oleh jasa pengangkut barang atas kelalaian.

3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penentuan lokasi menjadi penting dalam penelitian emperis untuk memaksimalkan hasil penelitian sehingganya Lokasi penelitian mesti sejalan dengantopic dan permasalahan, bilamanatopik dan permasalhannya sifatnya umum, maka penetuan lokasi penelitian perlu mempertimbangkan ketersediaan data dilokasi bersangkutan.³²

³¹ Suratman & Philips Dillah, *Metode Penelitian Hukum Dilengkapi Tata Cara dan Contoh Penulisan Karya Ilmiah Bidang Hukum*, Bandung: Alfabeta, 2013 hal 88

³²Mukti Fajar ND dan Yuliato Achmad. 2010. *Dualisme Penelitian Hukum Normati & Emperis*.Pustaka Pelajar:Yogyakarta, hal 170

Lokasi penelitian ini adalah Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo. Adapun waktu penelitian ini dilakukan selama 2 bulan mulai bulan September sampai dengan November 2023

3.4 Populasi dan Sampel

3.4.1 Populasi

Bambang Sunggono memberikan definisinya bahwa Populasi merupakan himpunan atau keseluruhan objek dengan memiliki ciri-ciri yang sama, dan dapat berupa himpunan orang, benda, fakta peristiwa, perkara-perkara hukum dengan sifat dan ciri yang sama.³³ Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa Populasi dalam usulan penelitian ini adalah Jasa pengangkut barang, Penumpang atau pengguna jasa angkutan umum serta pegawai Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Provinsi Gorontalo (Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Dungingi)

3.4.2 Sampel

Sedangkan Sampel Menurut Burhan Ashshopa bahwa populasi adalah bagian dari populasi yang dianggap mewakili populasi. Maka dalam usulan penelitian ini yang menjadi populasi adalah :

- Karyawan Jasa Angkutan Barang 4 orang
- Pegawai BPTD Kelas II Provinsi Gorontalo 2 Orang

³³Bambang Sunggono, 2007. “Metode Penelitian Hukum” Raja Grafindo Persada:Jakarta. Halaman:188

3.5 Jenis dan Sumber data

3.5.1 Studi Kepustakaan

Studi Kepustakaan dilakukan dengan cara menelusuri buku-buku atau literature hukum, Yurisprudensi, majalah, artikel, jurnal ilmiah dan lain-lain yang berkaitan dengan topic permasalahan yang kemudian dikumpulkan pendapat-pendapat hukum atau doktrin ilmu hukum tersebut

3.5.2 Studi Lapangan

Studi Lapangan dialakukan dengan cara melakukan kajian langsung kelapangan untuk melihat fakta-fakta emperis yang berkenaan dengan permasalahan hukum sehingga ditemukan data-data emperis yang mendukung objek penelitian yang diteliti.

3.6 Tehnik Pengumpulan data

3.6.1 Teknik Observasi

Pengamatan secara langsung pada lapangan sangat diperlukan dalam pemenuhan kebutuhan penelitian sehingga teknik observasi menjadi penting dalam mewujudkan suatu penelitian yang akurat dan akuntabel.

3.6.2 Teknik Wawancara

Teknik wawancara atau interview adalah teknik yang dilakukan dalam hal pengumpulan data dan informasi yang berkenaan dengan penelitian dengan melakukan wawancara langsung dengan pihak-pihak terkait atau pihak yang mempunyai kompetensi pada pencarian data-data dan informasi yang

dibutuhkan. Dalam hal ini calon peneliti membedakan tiga sumber wawancara yaitu, Informan, Narasumber dan Responden.

3.7 Teknik Analisis Data

Karena penelitian ini menggunakan metode penelitian emperis maka teknik analisis data yang dipakai dalam penyelesaian penelitian ini yaitu mengkombinasikan antara teori-teori hukum, aturan perundang-undangan dengan fakta-fakta dilapangan yang di analisis secara kualitatif dengan pendekatan deskriptif analisis.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Tinjauan Umum Lokasi Penelitian

4.1.2 Tugas dan Fungsi

BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) Tipe A, mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan serta penyelenggara pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

1. Dalam melaksanakan tugas, BPTD Tipe A menyelenggarakan fungsi:
2. Penyusunan rencana, program, dan anggaran;
3. Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri;
4. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan orang antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan,

- peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan;
5. Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial;
 6. Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat; dan
 7. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

4.1.2 Visi dan Misi

VISI

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 merupakan pengejawantahan dari visi Kementerian Perhubungan 2020-2024 untuk bidang

perhubungan darat dalam rangka mendukung terwujudnya visi Presiden 2020-2024, Adapun pernyataan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 adalah sebagai berikut:

Transportasi Darat Yang Handal, Berdaya Saing, Dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Mendukung Visi Presiden 2020-2024 (Terwujudnya Indonesia Maju Yang Berdaulat, Mandiri, Dan Berkepribadian, Berlandaskan Gotong-Royong).

MISI

Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat:

- 1) *Menciptakan sistem pelayanan transportasi darat yang aman, selamat, dan mampu menjangkau masyarakat dan wilayah Indonesia.*
- 2) *Menciptakan dan mengorganisasikan transportasi darat, sungai, danau dan penyeberangan serta perkotaan yang berkualitas, berdaya saing dan berkelanjutan.*
- 3) *Mendorong berkembangnya industri transportasi darat yang transparan dan akuntabel.*
- 4) *Membangun prasarana dan sarana transportasi darat.*

4.2 Pertanggungjawaban Atas Kelalaian Jasa Transportasi Angkutan di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo.

Definisi tanggungjawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yaitu keadaan dimana wajib menanggung segala sesuatu, sehingga berkewajiban menanggung, memikul jawab, menanggung segala sesuatunya atau memberikan tanggungjawab dan menanggung akibatnya.

Dalam konteks hukum pengangkutan, teori tentang tanggungjawab umumnya terbagi atas dari prinsip atau asas. Secara general, prinsip-prinsip tanggungjawab dalam hukum dibedakan sebagai berikut:

- a. *Liability based on Fault* (Kesalahan)
- b. *Persumption of liability* (Praduga selalu bertanggungjawab)
- c. *Persumption of non liability* (Praduga selalu tidak bertanggungjawab)
- d. *Strict Liability* (tanggungjawab mutlak)
- e. *Limitation of liability* (Pembatasan Tanggungjawab)

Dalam KUHPerdata, tanggung jawab hukum diatur dalam Pasal 1365 dan pasal 1367 KUHPerdata. Menurut pasal 1365 KUHPerdata *onrechtmatigdaad* atau perbuatan melawan hukum ialah *setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain yang mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian*. Oleh karena itu, *pengaturan tersebut setiap orang harus bertanggungjawab (liable) secara hukum atas perbuatan sendiri artinya karena perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada*

orang lain, maka orang tersebut harus bertanggungjawab (liable) untuk membayar ganti kerugian yang diderita.

Pada Pasal 1364 KUHPerdata tanggungjawab dalam hukum mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok perbuatan melawan hukum, yaitu:

- a. adanya perbuatan;
- b. adanya unsur kesalahan;
- c. adanya kerugian yang diderita;
- d. adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian

Unsur “kesalahan” yang dimaksud diatas yaitu unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian “hukum”, tidak hanya meliputi bertentangan dengan UU tetapi juga kepatutan dan kesusilaan dalam masyarakat.

Pasal 1366 KUH Pedata yang menyebutkan : “*setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk perbuatan yang disebabkan oleh perbuatannya, tetapi juga atas kerugian yang disebabkan oleh kelalaian maupun oleh kekurang hati-hatiannya*”.

Dalam hal ini pengangkut juga memiliki kewajiban untuk bertanggung jawab atas perbuatan sopir yang dipekerjakannya, yang mana Pasal 1367 KUH Perdata merupakan landasan utama untuk pertanggung jawaban tersebut. Dimana dalam hal ini seorang majikan (*employer*) memiliki tanggung jawab secara tidak langsung atas perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pekerjanya sejauh hal tersebut terjadi dalam konteks pekerjaan. Adapun pasal ini menyebutkan bahwa : “*Seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatannya sendiri,*

tetapi juga perbuatan atas orang-orang yang menjadi tanggungannya ataupun atas barang-barang yang berada dalam pengawasannya”

Sementara pada Pasal 191 UU No 22 Tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan memperkuat kembali aturan hukum mengenai tanggung jawab suatu perusahaan jasa angkutan barang atas perbuatan pekerjanya, yang mana pasal ini menyebutkan “*Perusahaan angkutan umum memiliki tanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh semua perbuatan orang yang dipekerjakannya dalam melaksanakan kegiatan angkutan.*” Berdasarkan Pasal 191 UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Pasal 1367 KUH Perdata tersebut dapat dikaitkan dua bentuk pertanggung jawaban atas kehilangan barang disebabkan oleh pekerjanya dalam suatu perusahaan.

Berdasarkan beberapa ketentuan diatas maka seharusnya kerugian yang dialami oleh setiap pengguna jasa dapat diminta pertanggungjawaban terhadap jasa angkutan barang kecuali dalam hal-hal lain yang menjadi kelalaian dari pengguna jasa itu sendiri.

4.2.1 Ganti rugi Nilai Barang

Terminal Dungingi yang beralamat di Kota Gorontalo dengan satus Tipe A adalah terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi dan/atau angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

Operasionalisasi terminal Dungingi yang resmi dibuka pada tahun 2018 hingga saat ini terus mengalami arus peningkatan angkut muat barang dan orang.

Meskipun masih terlihat sunyi namun evaluasi terus dilakukan dalam upaya peningkatan dan pelayanan terhadap masyarakat. Hasil evaluasi menunjukkan adanya defisiensi kinerja terminal baik fasilitas utama maupun pendukung.

Pada sisi lain arus peningkatan pengangkutan barang dan orang di Terminal Dungingi menyebabkan sering timbulnya permasalahan hukum. perselisihan antara jasa pengangkut barang dan pengguna jasa seringkali terjadi misalnya saja, barang yang mengalami kerusakan, kehilangan barang. Barang tertukar dan ketepatan barang sampai di tujuan sesuai dengan perjanjian.

Berdasarkan hasil penelitian penulis diperoleh data kasus perselisihan antara jasa pengangkut barang dan pengguna jasa yang pernah terjadi di Terminal Dungingi yang di mediasi oleh BPTD Kelas II Provinsi Gorontalo (Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Dungingi). Untuk lebih jelasnya penulis uraikan pada tabel dibawah ini:

Tabel 1: Jumlah Kasus Perselisihan Jasa Pengangkut dan Pengguna Jasa

No	Tahun	Jumlah Kasus
1	2020	3
2	2021	-
3	2022	11
5	2023	7
	Jumlah	21

Sumber: Data Sekunder, 2023

Berdasarkan tabel 1 pada tahun 2020 terjadi 3 kasus mengenai selisih jasa pengangkut dan pengguna jasa. Pada tahun 2021 tidak terjadi kasus serupa pada tahun 2021 karena pada saat itu terjadi covid-19. Sedangkan pada tahun 2022 dan 2023 terjadi 11 kasus dan 7 kasus.

Kasus-kasus diatas umumnya, jasa pengangkut barang lalai menjalankan tugasnya karena seringkali mengangkut barang yang tidak sesuai dengan kapasitas muatan kendaraan (*over loading*), seringkali jasa angkutan barang tidak lagi memperhitungkan resiko kecelakaan yang dihadapi demi mengejar keuntungan yang maksimal. Namun tidak semua kasus diatas adalah kelalaian dari jasa pengangkut barang seringkali kelalaian juga datang dari pengguna jasa. Sikap pengguna jasa yang apatis, yang beranggapan bahwa setelah penyerahan barang maka semua menjadi tanggungjawab pengangkut barang juga tidak dapat dibenarkan sepenuhnya, banyak pengguna jasa yang kurang memperhatikan kemasan barang yang dikirim, ada juga yang kurang menyampaikan informasi tentang barang yang dikirim.

Wawancara penulis dengan salah satu Pegawai BPTD Kelas II Provinsi Gorontalo Romlianto abd ishak Menurutnya bahwa :¹

“ Penyedia jasa angkutan barang belum memiliki sistem pengelolaan yang baik dalam mengelola barang angkutan atau barang penumpang, termasuk pengawasan yang memadai terhadap para kru kendaraan, atau tindakan tanggap terhadap keluhan penumpang terkait kerugian barang bawaan, maka risiko kerugian pengguna jasa sangat mungkin terjadi. Begitu juga dengan para pengguna jasa yang memang tidak mengemas barang dengan baik dan aman yang menyebab resiko kerusakan pada barangnya.”

¹ Wawancara pada tanggal 10 oktober 2023

Kemudian wawancara peneliti dengan bapak Sudirman Darise salah satu karyawan PO Tomohon Indah mengatakan:²

“ kerusakan barang yang sering di permasalahkan itu sebenarnya tidak semua murni kesalahan kami tapi ada faktor diluar kendala kami, apalagi kondisi jalan saat ini titik-titik lokasi tertentu yang menjadi jalur kendaraan kami sulit di hindari para supir. Karena kondisi jalan yang rusak dan berlubang membuat barang dalam kendaraan terombang ambing dan saling berbenturan.”

Senada dengan diatas Anton merupakan admin pada kantor PO Jaya Indah mengatakan :³

“ kami sudah berusaha semaksimal mungkin untuk mengatur setiap barang dengan baik sehingga ketika terjadi guncangan akibat kondisi jalan yang tidak baik barang tetap aman. Hanya saja terjadang juga ada supir kami yang memang suka ugal-ugalan atau memngemudi dengan kecepatan tinggi. hal ini yang sering menjadi masalah buat kami juga karena selama perjalanan pengiriman barang kami tidak bisa berbuat apa-apa karena sepenuhnya diserahkan sama supir.”

Sehubungan dengan hasil wawancara peniliti diatas berikut data-data yang penulis dapatakan pada kantor BPTD Kelas II Provinsi Gorontalo mengenai perselisihan antara jasa pengangkut dengan pengguna jasa pada terminal dungingi. Sehubungan dengan hasil wawancara peniliti diatas berikut data-data yang penulis dapatakan pada kantor BPTD Kelas II Provinsi Gorontalo mengenai perselisihan antara jasa pengangkut dengan pengguna jasa pada terminal dungingi.

² Wawancara pada tanggal 12 oktober 2023

³ Wwancara pada tanggal 13 oktober 2023

Tabel 2: Perselisihan Jasa Pengangkut dan Penumpang

No	Jasa Pengangkut	Permasalahan	Bentuk penyelesaian (ganti rugi)
1	PO Raja Wali tujuan Manado-Gorontalo	Mengangkut barang material project yang terdapat beberapa kurasakan akibat tumpukan barang	Mediasi ganti rugi tapi tidak senilai dengan barang yang rusak.
2	PO Tomohon Indah tujuan Makassar-Gorontalo	Mengangkut barang dagangan alat-alat rumah tangga dimana saat tiba di terminal dungan terdapat beberapa barang yang pecah	Mediasi. Pengangkut barang memberikan ganti rugi tapi tidak senilai dengan barang yang rusak.
3	PO Raja Trans tujuan Palu - Gorontalo	Mengangkut motor dan saat di perjalanan akibat benturan keras bus selama di perjalanan mengakibatkan kap motor pecah-pecah	Mediasi Tidak ada ganti rugi hanya ongkos kirim di gratiskan
4	PO Jaya Indah tujuan Kotamubagu-Gorontalo	Mengangkut tanaman yang mana beberapa tanaman mengalami kerusakan akibat tertimpa barang lain	Mediasi Tidak ada ganti rugi

Sumber: Data Sekunder, 2023

Berdasarkan tabel di atas terjadi perselisihan jasa pengangkut dan penumpang, dimana pada PO Raja Wali tujuan manado-gorontalo yang mengangkut barang material project terdapat kerusakan akibat tumpukan barang sehingga bentuk penyelesaiannya berdasarkan mediasi diganti tapi tidak senilai dengan barang yang rusak. Pada PO Tomohon Indah tujuan makassar-gorontalo yang mengangkut barang dagangan alat-alat rumah tangga dimana saat tiba di terminal dungingi terdapat beberapa barang yang pecah sehingga berdasarkan mediasi. Pengangkut barang memberikan ganti rugi tapi tidak senilai dengan barang yang rusak.

Pada PO Raja Trans tujuan Palu-Gorontalo yang mengangkut motor pada saat diperjalanan akibat benturan keras bus, kap motor mengakibatkan pecah-pecah berdasarkan mediasi tidak ada ganti rugi senile barang namun hanya digratiskan ongkos kirim.

Pada PO Jaya Indah tujuan Kotamobagu-Gorontalo yang mengangkut tanaman mengalami kerusakan akibat tertimpa barang lain namun berdasarkan mediasi tidak dimintakan ganti rugi karena sebelum melakukan kerja sama antara konsumen dan jasa pengangkut tidak ada perjanjian jika barang yang di angkut rusak.

Berdasarkan data diatas, maka **menurut penulis** perselisihan antara jasa pengangkut barang dengan pengguna jasa tidak sepenuhnya menjadi kesalahan para jasa pengangkut barang. Terjadinya kerusakan, kehilangan atau tertukarnya barang sebagaimana data dan hasil wawancara diatas dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya:

1. Faktor pengelolaan yang tidak memadai.

Faktor ini berkaitan dengan sistem pengelolaan yang dimiliki oleh setiap jasa pengangkut barang belum memadai, misalnya pengawasan terhadap para kru, pengamanan bagasi dan tindakan tanggap terhadap keluhan penumpang.

2. Faktor pengawasan

Faktor ini erat kitannya dengan faktor pertama diatas, sebab dengan tidak adanya sistem yang memadai maka pengawasan terhadap kegiatan pengangkutan sangat mempengaruhi. Kurangnya pengawasan dari para pemilik jasa angkutan barang mengakibatkan tidak terkontrolnya jumlah muatan barang pada kendaraan yang sesuai dengan kapasitas kendaraaan yang telah di tentukan. Belum lagi terkait dengan kondisi kendaraan apakah layak beroperasi atau tidak.

3. Faktor kelalaian penumpang.

Sering kali penumpang lalai dengan barang yang dikirim karena sudah merasa memberikan tanggungjawab sepenuhnya kepada pihak jasa pengangkutan barang. Padahal kerusakan barang disebabkan para pengguna jasa memang tidak mengemas barang dengan baik dan aman.

4. Keadaan lalu lintas atau kecelakaan

Faktor ini dapat dikatakan sebagai faktor eksternal, sebab kondisi jalan atau lalu lintas yang buruk sulit dihindari para jasa pengangkut barang. Kondisi jalan yang tidak baik menyebabkan guncangan atau benturan

yang dapat merusak barang-barang. Demikian juga dengan kecelakaan yang merupakan hal yang tidak di inginkan oleh siapapun.

5. Tindakan Kriminal

Faktor ini juga merupakan faktor eksternal yang sulit untuk dihindari.

Adanya tindakan kriminal sangat mungkin terjadi misalnya pencurian atau penjarahan yang mengakibatkan hilangnya barang-barang muatan.

Berdasarkan faktor-faktor tersebut, kerusakan barang ataupun kehilangan tidak sepenuhnya menjadi tanggung jawab jasa angkutan barang secara sepihak. Karena kelalaian tidak hanya pada jasa pengangkut barang tetapi terkadang dari pihak pengguna jasa bahkan ada faktor eksternal yang tidak dikehendaki oleh kedua belah pihak.

Sementara bentuk tanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang hanya dilakukan apabila barang rusak, hilang, tertukar atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan. Tanggung jawab tersebut dimulai sejak barang diterima oleh pengangkut sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima. Kerugian dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang diperoleh dan biaya jasa yang telah digunakan akan tetapi, apabila kerugian yang disebabkan oleh keterangan yang tidak benar dalam surat pengangkutan barang, maka pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita pengirim barang.

Hal ini sesuai dengan prinsip dalam pasal 45 UU LLAJ (Lalu Lintas Angkutan Jalan yang berbunyi "*Tanggung jawab pengusaha terhadap pemilik*

barang dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkannya barang kepada pengirim dan atau penerima barang”.

Sebagaimana hasil wawancara penulis dengan bapak Kardi Nento selaku perwakilan PO Raja Wali Gorontalo mengatakan:⁴

“ Biasanya ketika ada komplain dari para penumpang atau pengirim barang, maka tetap dilakukan musyawarah terlebih dahulu, jika barangnya mengalami kerusakan parah baru kami ganti dengan uang yang senilai dengan harga barang tersebut, itupun kalau itu murni kelalaian dari kru kami.”

Berbeda dengan Ismail Napu yang merupakan karyawan dari perwakilan PO Raja Trans Gorontalo mengatakan:⁵

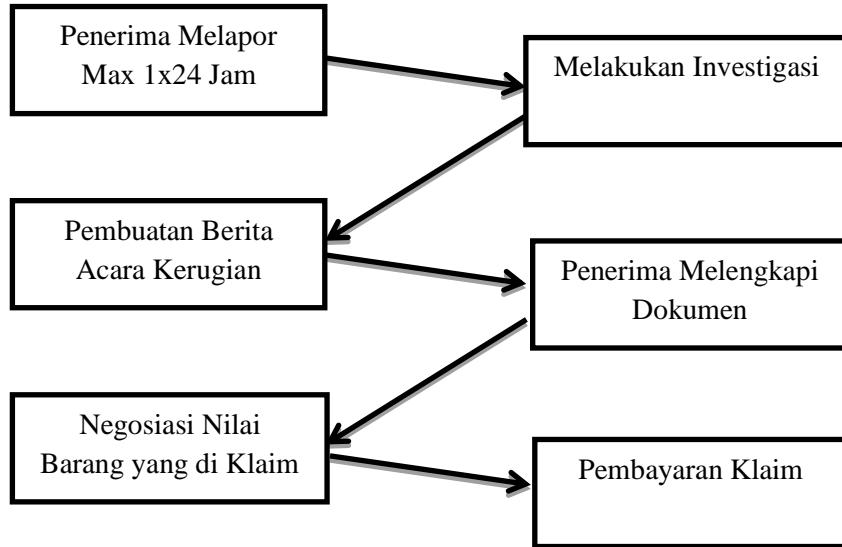
“ Pergantian barang hanya dilakukan kalau barang penumpang hilang, sementara jika kerusakan saat pengiriman bukan menjadi tanggungjawab kami karena ituakan resiko yang harus di tanggung oleh masing-masing pihak.”

PO Raja Trans yang bernaung dibawah PT Raja Trans Mandiri Jaya memiliki prosedur khusus dalam menangani perselisihan yang terjadi dengan konsumen atau pengguna jasa. Dengan itu perusahan berhak menolak apabila barang yang mengalami kerusakan ternyata tidak sesuai dengan dokumen yang diberikan oleh pihak pengirim. Maka proses komplain dan klaim dianggap hangus dan apabila ada permasalahan lain yang diakibatkan tersebut dan isis maka tanggungjawab sepenuhnya ditanggung oleh pengirim. Berikut prosedur yang diterapkan oleh PT Raja Trans Mandiri Jaya :

⁴ Wawancara Pada Tanggal 14 Oktober 2023

⁵ Wawancara Pada Tanggal 14 Oktober 2023

Alur Klaim Pada PT PO Raja TransMandiri Jaya



Dari dua keterangan diatas dapat ditelaah bahwa, dalam Perjanjian pengiriman barang antara perusahaan dengan pihak pengirim barang bersifat timbal balik. Perjanjian timbal balik ini meletakkan hak dan kewajiban kepada kedua belah pihak yang membuat perjanjian. **Sehingga dalam hemat peneliti**, Jasa angkutan barang tidak boleh lepas tanggungjawab begitu saja atas kerusakan barang pengguna jasa selama dalam pengiriman, kecuali barang yang dikirim tidak diberitahukan gambaran detail tentang isi atau tidak mengemas dengan baik. Melepaskan tanggungjawab pada dasaranya bertentangan dengan ketentuan yang ada.

Dalam teori perjanjian standar (*standard contract, standardized contract, pad contract atau standard agreement*) adalah suatu persetujuan yang dibuat para pihak mengenai sesuatu hal yang isinya telah ditentukan secara baku (*standard*).

Dalam KUHPerdata pasal 1320 ditentukan 4 syarat sahnya perjanjian:

- 1) Adanya kesepakatan dari kedua belah pihak.
- 2) Kecakapan untuk bertindak.
- 3) Suatu hal objek teretntu.
- 4) Sebab suatu yang halal.

Syarat pertama dan kedua menjadi syarat subjektif, syarat ini apabila dilanggar maka perjanjian dapat dibatalkan. Dalam perjanjian pengiriman barang ini kedua belah pihak telah sepakat untuk mengikatkan dirinya dan kedua belah pihak juga telah menyetujui perjanjian tanpa adanya unsur paksaan, kekeliruan, atau penipuan. Sementara syarat cakap menurut UU dapat dilihat dari batasan umur para pihak.

Berbeda dengan dua syarat sebelumnya yaitu ketiga dan keempat disebut sebagai syarat objektif dimana apabila dilanggar maka perjanjian batal demi hukum. Pada syarat ini harus ada sesuatu yang diperjanjikan oleh kedua belah pihak sehingga Pelaku usaha atau Jasa pengangkut barang dan Pengguna jasa atau konsumen mendapatkan hak dan kewajibannya. Jasa pengangkut barang berkewajiban mengantarkan barang tersebut ke alamat yang dituju dengan selamat dan sesuai dengan estimasi waktu yang dijanjikan dan berhak mendapatkan pembayaran sesuai dengan kewajiban yang telah dilakukan. Sedangkan pengguna jasa atau konsumen berkewajiban untuk memberikan informasi yang benar tentang barang yang dikirim serta membayar biaya yang telah ditetapkan oleh jasa pengangkut barang. Dalam

perjanjian ini juga harus memperhatikan bahwa hal yang diperjanjikan adalah suatu yang halal.

4.2.2 Ganti rugi dengan barang yang sama

Setiap klaim atas kehilangan, kerusakan yang disebabkan oleh pihak pengguna jasa pada dasaranya beragam cara penggantianya tergantung hasil musyawarah kedua belah pihak. Penggantian biasanya dilakukan dengan menggantikan kerugian dengan harga yang senilai atau dengan menggantikan dengan barang yang sama. Biasanya praktik yang terjadi lebih banyak penggantian dengan uang terhadap sejumlah harga atau nilai barang yang rusak atau hilang. Namun terkadang juga ada pengirim barang yang tidak menginginkan penggantian dengan uang tapi dengan barang yang sama.

Dalam proses negosiasi, beberapa faktor yang selalu menjadi pertimbangan antara pelaku usaha dan penumpang adalah nilai barang yang hilang, rusak, atau tertukar, kondisi barang sebelum kejadian, bukti kepemilikan atau tanda pengenal barang, dan nilai sentimental atau penggantian barang yang tidak dapat diukur secara finansial.

Beberapa konsumen tidak menginginkan barangnya yang rusak diganti dengan uang, mereka tetap menginginkan diganti dengan barang yang sama. Hal ini yang biasanya lama dalam penyelsaian perselisihan antara pelaku usaha dan pengguna jasa.

Agar lebih jelas berikut penulis paparkan hasil olah data terhadap sejumlah Jasa pengangkut barang sebagaimana jumlah kasus yang telah penulis uraikan

sebelumnya, dimana Jasa Pengngkut barang harus mengganti barang yang rusak dengan barang sama. Berikut data tersebut dalam tabel dibawah ini:

Tabel 3 : Ganti rugi dengan barang yang sama

No	Tahun	Jumlah Kasus	Uang/Barang Lain	Barang yang sama
1	2020	3	2	1
2	2021	-	-	-
3	2022	11	5	1
4	2023	7	3	2
	Jumlah	21	10	4

Sumber : Hasil Olah data

Berdasarkan tabel 3 menunjukkan bahwa penggantian barang yang rusak dengan barang yang sama sangat jarang dilakukan oleh Jasa angkutan barang. Bisa dilihat pada tahun 2020 dari 3 kasus perselisihan hanya satu yang digantikan dengan barang yang sama, begitupula pada tahun 2022 dimana terdapat 11 kasus, sementara yang berhasil diselesaikan secara musyawarah berjumlah 6 kasus dimana dan terhadap ganti kerugian hanya ada 1 kasus yang diselesaikan dengan mengganti barang yang sama selebihnya dengan uang atau dalam bentuk lainnya. Terakhir pada tahun 2023 dimana terdapat 2 kasus yang bentuk tanggungjawab dari jasa angkutan barang mengganti kerugian yang dialami oleh pengguna jasa dengan mengganti barang yang sama.

Berdasarkan hasil penelitian peneliti pada PO Tomohon Indah menjadi menarik karena salah satu Jasa angkutan yang memiliki prosedur yang lebih detail dalam menghadapi permasalahan seperti ini. Menurut Sudirman Darise ada tahapan tahapan untuk mengganti kerugian pengguna jasa dengan barang yang sejenis/sama. Kami tidak serta merta mengganti barang dari pengguna jasa sebab itu juga bisa merugikan pihak kami

Lebih lanjut dia mengatakan bahwa PO Tomohon Indah melakukan negosiasi atau observasi terlebih dahulu terkait laporan kasus yang masuk dari penumpang selama 2 x 24 jam. Berikut adalah langkah-langkah yang dapat diambil dalam mekanisme negosiasi antara PO Tomohon Indah dan penumpang:

- a. Identifikasi kerugian: Penumpang harus melaporkan kejadian hilang, rusak, atau tertukarnya barang kepada PO Terdekat PO Tomohon Indah secepat mungkin. Penumpang harus memberikan informasi terperinci tentang barang yang hilang, rusak, atau tertukar, serta nilai barang tersebut.
- b. Peninjauan kondisi barang sebelum kejadian : Pihak PO Tomohon Indah dapat meminta pengguna jasa untuk memberikan bukti kondisi barang sebelum kejadian, seperti foto atau deskripsi tertulis. Hal ini dapat membantu menilai kerugian yang terjadi.
- c. Bukti kepemilikan atau tanda pengenal barang: Pengguna jasa harus dapat memberikan bukti kepemilikan atau tanda pengenal barang yang hilang, rusak, atau tertukar. Ini dapat berupa tanda terima, tag bagasi, atau

dokumen lain yang menghubungkan pengirim dengan barang tersebut.

Evaluasi nilai barang: Pihak PO Tomohon Indah dan pengguna jasa harus mencapai kesepakatan mengenai nilai barang yang hilang, rusak, atau tertukar. Proses evaluasi dapat melibatkan diskusi terbuka tentang nilai barang berdasarkan harga pasaran saat ini, usia barang, dan kondisi sebelum kejadian.

- d. Penawaran dan negosiasi: Pihak PO Tomohon Indah dapat menawarkan jumlah ganti kerugian awal berdasarkan evaluasi yang dilakukan. Pengguna jasa dapat memberikan kontra-tawaran jika mereka merasa jumlah tersebut tidak memadai. Kemudian, Pihak PO Tomohon Indah dan pengguna jasa dapat melakukan negosiasi untuk mencapai kesepakatan yang saling menguntungkan.
- e. Kesepakatan tertulis: Setelah mencapai kesepakatan, baik Pihak PO Tomohon Indah maupun penumpang harus menyusun kesepakatan tertulis yang menjelaskan jumlah ganti kerugian yang disepakati dan persyaratan lain yang relevan. Dokumen ini harus ditandatangani oleh kedua belah pihak sebagai bukti kesepakatan.

Dengan melihat Alur penyelesaian yang ditunjukkan oleh salah satu jasa angkutan barang diatas **menurut hemat penulis** sudah seharusnya jasa ngkutan umum menerapkan standar atau bentuk peraturan tentang pengiriman barang dan standar penggantian atau bentuk tanggungjawab perusahaan/pelaku usaha ketika pengguna jasa menaglami kerugian atas sejumlah barang yang ia miliki dalam proses

pengiriman, sehingga dikemudian hari tidak terjadi sengketa dan tidak menimbulkan kerugian yang besar bagi kedua belah pihak. Dan pada dasarnya apa yang dilakukan oleh PO Tomohon Indah bisa menjadi contoh bagi Jasa angkutan barang yang lain sehingga ketika terjadi hal-hal demikian alur penyelesaian jelas dan dapat diterima semua pihak sehingga dalam memenuhi tanggungjawab dapat dilaksanakan dengan baik.

4.3 Faktor penghambat pertanggungjawaban oleh jasa transportasi atas kelalaian terhadap kerusakan barang di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo

Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa prinsip-prinsip tanggungjawab dalam hukum dibedakan atas beberapa bentuk diantaranya adalah berkaitan dengan Kesalahan, Praduga selalu bertanggungjawab, Praduga selalu tidak bertanggungjawab, tanggungjawab mutlak dan Pembatasan Tanggungjawab. Prinsip-prinsip ini mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok perbuatan melawan hukum sehingga dapat diminta pertanggungjawaban. Unsur-unsur tersebut diantaranya adalah adanya perbuatan, adanya unsur kesalahan, adanya kerugian yang diderita, dan yang memiliki hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

Pada titik inilah sering kita menemukan perdebatan atau pertikaian atas klaim kebenaran dari masing-masing pihak. Sama halnya juga yang terjadi di Terminal Dungingi ketika terjadi perselisihan antara jasa pengangkut barang dengan pengguna jasa klaim atas kebenaran pada masing-masing pihak menjadi faktor dalam sulitnya terwujud upaya pertanggungjawaban. Sebagaimana hasil penelitian penulis yang

didasarkan atas data dan hasil wawancara maka dapat ditarik kesimpulan bahwa setidaknya terdapat 2 (dua) faktor utama yang menghambat pertanggungjawaban oleh jasa transportasi atas kelalaian terhadap kerusakan barang yaitu :

4.3.1 Tidak Tercapainya Musyawarah Antara Kedua Belah Pihak.

Dalam sistem hukum Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persesuaian kehendak (*konsensus*). Pengertian tersebut dapat diartikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (*konsensus*) diantara para pihak. Dalam praktek sehari-hari, pengangkutan darat terdapat dokumen yang disebut dengan surat muatan seperti dimaksud dalam Pasal 90 Kitab Undang Undang Hukum Dagang yang mengatur tentang *“Surat muatan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspeditur dan pengangkut atau juragan kapal, dan meliputi selain apa yang mungkin menjadi persetujuan antara pihak-pihak bersangkutan, seperti misalnya jangka waktu penyelenggaraan pengangkutannya dan penggantian kerugian dalam hal kelambatan”*

Berdasarkan asas kebebasan berkontrak, pihak-pihak dapat membuat ketentuan yang membatasi tanggung jawab pihak-pihak. Dalam hal ini pengangkut dapat membatasi tanggung jawab berdasarkan kelayakan. Perjanjian itu dibuat secara tertulis, biasanya pembatasan dituliskan secara tegas dalam syarat-syarat atau klausula perjanjian. Tetapi apabila perjanjian itu dibuat secara tidak tertulis maka kebiasaan yang berintikan kelayakan atau keadilan memegang peranan penting,

disamping ketentuan Undang Undang dan bagaimanapun pihak-pihak dalam perjanjian dilarang menghapus sama sekali tanggung jawab.

Perjanjian yang dilakukan secara tidak tertulis menjadi awal tidak tercapainya musyawarah mufakat sebab para pihak saling mengklaim kebenaran. Pihak Jasa angkutan barang mengklaim bahwa pelaksanaan pengiriman barang tidak terlepas dari resiko baik yang disebabkan oleh kelalaian pihak pengirim maupun disebabkan oleh hal-hal di luar kemampuan manusia misalnya faktor cuaca, jalan rusak atau pengemudi lain yang kurang hati-hati. Atas dasar ini para pihak jasa angkutan barang merasa tidak adil ketika harus diminta pertanggungjawaban dari pengguna jasa angkutan barang.

Sebaliknya pengguna jasa juga merasa punya hak untuk mengklaim atas kerusakan atau kehilangan barangnya. Para penguna jasa punya anggapan yang kuat bahwa ketika barang telah disetujui untuk dikirm dan para konsumen sudah membayar maka seratus persen adalah tanggungjawab Perusahaan.

Tidak tercapainya musyawarah antara kedua belah pihak selalu mengenai klaim atas hak dan kewajiban, padahal kedua-duanya tidak mencermati dengan seksama mengenai perjanjian pengiriman barang saat sebelum pengiriman barang dilakukan. Pihak pengguna jasa banyak yang terkesan pasif dan tidak menjelaskan prosedur dan persyaratan mengenai klaim atas kerugian jika barang yang dititpkan kepada mereka itu dikemudian hari tidak sesuai yang diharapkan para penguna jasa. Begitu juga sebaliknya dengan para penguna jasa yang terkesan abai dan tidak

peduli mengenai apa saja hak-haknya yang ia peroleh ketika memilih suatu jasa pengiriman angkutan barang.

Berikut data mengenai jumlah kasus perselisihan yang menyebabkan tidak tercapainya musyawarah antara kedua belah pihak selanjutnya akan diuraikan lebih jelas dalam tabel dibawah ini:

Tabel 4 : Kasus Tidak Tercapainya Musyawarah

No	Tahun	Jumlah Kasus	Tercapai	Tidak tercapai
1	2020	3	3	-
2	2021	-	-	-
3	2022	11	6	5
4	2023	7	5	2
	Jumlah	21	14	7

Sumber : Hasil Olah data

Tabel diatas menunjukkan bahwa kasus perselisihan antara jasa pengangkut barang dan pengguna jasa yang diselesaikan dengan cara musyawarah di terminal Dungingi dengan berjumlah 21 kasus dalam rentan waktu 4 (empat) tahun sejak Tahun 2020 hingga tahun 2023 menunjukkan dua bentuk hasil musyawarah yaitu tercapai dan tidak tercapai. Pada perselisihan yang tercapai terdapat 14 kasus dan yang tidak tercapai sebanyak 7 kasus. Kasus yang tidak tercapai permasalahannya melalui musyawarah kemudian diserahkan kepada pihak yang berwajib.

Data tersebut sejalan dengan pernyataan bapak Melki ahmad selaku pegawai terminal Dungingi yang mengatakan bahwa :⁶

Perselisihan sering terjadi di terminal ini. Biasanya para pihak pengirim barang bersikukuh tidak mau mengganti barang tersebut, begitu juga dengan pengguna jasa tetap ngotot minta barangnya di berikan ganti kerugian. Alhasil musyawarah pasti tidak tercapai, bahkan sampai kepolisian harus turun tangan menyelesaikan permasalahan seperti ini.

Oleh karena itu, **menurut penulis** terjadinya faktor ini sebab kebiasaan yang dilakukan oleh masyarakat tidak memperdulikan tentang bentuk-bentuk perjanjian yang berlaku pada Jasa angkutan barang tersebut. Para jasa angkutan barang juga tidak memberitahukan prosedur yang berlaku di perusahaan mereka.

Namun meskipun dimikian sebagaimana wawancara penulis dengan ibu Maryani daini Salah satu Pegawai BPTD Kelas II Provinsi Goroontalomengatakan bahwa:⁷

Jika mediasi telah dilakukan namun kedua pihak tetap berselisih biasanya kami mempersilahkan keduanya untuk menempuh jalur hukum. Pihak yang merasa dirugikan silahkan gugat saja di pengadilan secara perdata biar cepat selesai dan tidak menimbulkan masalah baru.

Sikap dari para petugas dilapangan tersebut pada dasarnya telah sesuai dengan Pasal 45 ayat (1) UU No 8 Tahun 1999 tentang *Perlindungan Konsumen merupakan dasar hukum untuk mengajukan gugatan di Pengadilan jika terjadinya sengketa. Dimana dalam pasal ini disebutkan bahwa setiap konsumen yang merasa dirugikan bisa menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas*

⁶ Wawancara Pada tanggal 10 Oktober 2023

⁷ Wawancara Pada tanggal 10 oktober 2023

menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada dilingkungan peradilan umum.

Dengan berlakunya prinsip hukum bahwa setiap orang yang melakukan suatu akibat yang merugikan orang lain, maka orang tersebut harus memikul tanggung jawab akibat dari perbuatannya. Apabila pengadilan telah menghasilkan suatu putusan dan juga membebankan kewajiban kepada pelaku usaha, maka pelaku usaha wajib untuk melaksanakan putusan tersebut.

4.3.2 Ketidakmampuan Untuk Mengganti Barang Yang Rusak

Pada faktor ini biasanya terjadi apabila pihak perusahaan tidak ingin bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa atas kelalaian yang dilakukan oleh para pengemudi, misalnya pengemudi yang terbukti ugal-ugalan dijalan saat proses pengiriman, atau para pengemudi memaksa untuk mengambil muatan lain yang tanpa sepengetahuan dari perusahaan sehingga menyebabkan muatannya *over loading* dan menyebabkan rawan kerusakan barang pengguna jasa lain serta rawan terjadinya kecelakaan.

Berikut data tabel tentang ketidakmampuan PO mengganti barang yang rusak terhadap pengguna jasa yakni:

Tabel 5 : Kasus Tidak Mengganti Barang yang rusak

No	Tahun	Jumlah Kasus	Tidak Mengganti Barang yang rusak
1	2020	3	-
2	2021	-	-
3	2022	11	3
4	2023	7	-
	Jumlah	21	3

Sumber : Hasil Olah data

Tabel diatas memperlihatkan bahwa dari 4 (empat) tahun terakhir hanya pada tahun 2022 terdapat 3 (tiga) kasus yang tidak memberikan ganti rugi sama sekali terhadap barang yang rusak.

Kenyataan diatas sejalan dengan hasil wawancara penulis dengan salah satu sopir PO Jaya Indah bapak Agus Tenong mengatakan:⁸

Iya benar, kalau ada kerusakan pasti kami yang diminta selesaikan sendiri, karena dikantor sudah mengcek saat kendaraan akan tiba di tempat tujuan dan mereka sudah pastikan semua barang berada pada posisi yang baik. Perkiraaan staf dikantor barang tersebut sudah aman untuk sampai di tempat tujuan, tapi inikan kita tidak bisa tahu pasti apa yang terjadi di jalan, apalagi kondisi jalan tran sulawesi skrng banyak yang berlobang. Saya sendiri pernah mengalami seperti itu disuruh ganti barang yang sama. Karena saya

⁸ Wwancara Pada tanggal 10 oktober 2023

tidak memiliki uang yah, terpaksa ongkos biaya pengirimannya yang kami tanggung sendiri ketimbang ganti sesuai barang yang rusak.

Kenyataan diatas **menurut penulis** tidaklah tepat, pelimpahan tanggungjawab sepenuhnya kepada kru/pengemudi tidak dapat menyelesaikan masalah sebab mengganti barang yang nilai cukup besar tidak mampu dilakukan oleh kru/pengemudi yang bersangkutan. Dan ini semestinya menjadi bagian dari tanggungjawab Perusahaan. Kelalaian atau perilaku para kru/pengemudi tidak menghapuskan kewajiban hukum perusahaan untuk memberikan ganti rugi. Jika kru/pengemudi melakukan hal-hal diluar dari pada ketentuan seharusnya menjadi urusan internal dari perusahaan.

Pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata pada alinea pertama dan kedua yang berbunyi :

“Seseorang tidak hanya bertanggungjawab atas kerugian yang disebabkan atas perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan atas perbuatan-perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungjawabnya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasnya. Majikan dan orang yang mengangkat orang lain untuk mewakili urusanurusan mereka, bertanggungjawab atas kerugian yang disebabkan oleh pelayan atau bawahan mereka dalam melakukan pekerjaan yang ditugaskan kepada orang-orang itu.”

Tanggungjawab pelaku usaha atas kelalaian kru/karyawannya di dasari atas hubungan hukum antara perusahaan dan karyawan dimana terdapat perjanjian kerja antara karyawan dengan pelaku usaha sehingga menimbulkan hak dan kewajiban bagi karyawan dan pelaku usaha. akan tetapi disamping itu karyawan juga dilarang untuk menyalahgunakan hak dan kewajibannya tersebut begitu juga sebaliknya.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian penulis, maka penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Pertanggungjawaban atas kelalaian yang dilakukan oleh jasa transportasi angkutan di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo, dikarenakan pengguna jasa mengalami kerugian sehingga berdasarkan hasil penelitian ini ada dua bentuk pertanggungjawaban secara hukum yaitu ganti rugi nilai barang dan ganti rugi dengan barang yang sama.
2. Faktor penghambat pertanggungjawaban oleh jasa transportasi atas kelalaian terhadap kerusakan barang di Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo setidaknya terdapat dua hal yaitu tidak tercapainya musyawarah antara kedua belah pihak dan ketidakmampuan untuk mengganti barang yang rusak. Kedua faktor tersebut didasari atas tidak adanya perjanjian baku antara kedua belah pihak. Perselisihan atas barang yang rusak semua pihak punya dasar dan alasan yang dapat memperlambat proses penyelesaian perselisihan

5.2 Saran

1. Sebaiknya Para pembentuk undang-undang agar segera membuat Peraturan Perundang-Undangan yang lebih spesifik mengatur mengenai tanggung jawab dari Perusahaan pengangkutan darat, sehingga akan

terjadi kepastian hukum jika ada masalah mengenai segala masalah pengangkutan darat.

2. Meninjau kembali mengenai klausula “barang-barang pengguna jasa yang hilang, cacat, rusak dan tertukar adalah resiko penumpang sendiri” dalam perjanjian kerja sama agar sesuai dengan tanggung jawab dari perusahaan yang sesungguhnya di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, 2013 “Hukum Pengangkutan Niaga” Cetakan ke V, Citra Aditya Bakti:Bandung.
- 1990., *Hukum Perjanjian*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Bambang Sunggono, 2007. “Metode Peneltian Hukum” Raja Grafindo Persada:Jakarta
- C.S.T. Kansil. 2006, *Modul Hukum Perdata Termasuk Asas-Asas Hukum Perdata*, PT. Pradnya Paramita, Jakarta.
- Djaja S Meliala. 2015. “Perkembangan hukum perdata tentang benda dan hukum perikatan”. Bandung:Nuansa Mulia
- Elfrida Gultom, 2007, Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional” Raja Grafindo Persada:Jakarta.
- Herlien Budiono. 2010. Ajaran Hukum Perjanjian dan Penerapannya di. Bidang Kenotariatan. Bandung: Citra Aditya
- Ishaq, 2014, Pengantar hukum Indonesia (PHI), Cetakan Pertama Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Komariah. 2008, *Hukum Perdata*, UMM Press, Malang
- M.A. Moegni Djojodirdjo, 2010. Perbuatan Melawan Hukum, Pradnya Paramitha, Jakarta
- Munir Fuady, 2014, *Konsep Hukum Perdata, Cetakan Pertama*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Mukti Fajar ND dan Yuliato Achmad. 2010. *Dualisme Penelitian Hukum Normati & Emperis*.Pustaka Pelajar:Yogyakarta
- Rosa Agustina, 2003 . Perbuatan Melawan Hukum, Cetakan Pertama, Jakarta: Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia
- Suharnoko. 2004, *Hukum Perjanjian, Teori dan Analisa Kasus*, Jakarta: Kencana.

Soesilo dan Pramudji R, 2008, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Cetakan Pertama. Surabaya : Rhedbook Publisher

Sri Wardah dan Bambang Sutiyoso, 2007, Hukum Acara Perdata dan perkembanganya di Indonesia, Cetakan pertama. Yogyakarta: gama Media

Syaiful Watni, dkk, 2004. *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*, Penerbit Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI, Jakarta

Suratman & Philips Dillah, 2013, *Metode Penelitian Hukum Dilengkapi Tata Cara dan Contoh Penulisan Karya Ilmiah Bidang Hukum*, Bandung: Alfabeta

Wirjono R. Prodjodikoro, 2000, *Asas-Asas Hukum Perjanjian*, Cetakan VIII, Bandung : Mandar Maju.



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS IHSAN GORONTALO
LEMBAGA PENELITIAN**

Kampus Unisan Gorontalo Lt.3 - Jln. Achmad Nadjamuddin No. 17 Kota Gorontalo
Telp: (0435) 8724466, 829975 E-Mail: lembagapenelitian@unisan.ac.id

Nomor : 4719/PIP/LEMLIT-UNISAN/GTO/IX/2023

Lampiran : -

Hal : Permohonan Izin Penelitian

Kepada Yth,

Kepala Koordinator Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Dungingi
di,-

Tempat

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Dr. Rahmisyari, ST.,SE.,MM
NIDN : 0929117202
Jabatan : Ketua Lembaga Penelitian

Meminta kesedianya untuk memberikan izin pengambilan data dalam rangka penyusunan **Proposal / Skripsi**, kepada :

Nama Mahasiswa : Rahma Fauzan Kaluku
NIM : H1119072
Fakultas : Fakultas Hukum
Program Studi : Ilmu Hukum
Lokasi Penelitian : TERMINAL TIPE A DUNGINGI
Judul Penelitian : PERTANGGUNG JAWABAN ATAS KELALAIAN JADA TRANSPORTASI ANGKUTAN BARANG DI TERMINAL TIPE A DUNGINGI

Atas kebijakan dan kerja samanya diucapkan banyak terima kasih.



+



JL. BERINGIN
KEL. HUANGOBOTU
KEC. DUNGINGI
KOTA GORONTALO

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS II GORONTALO**

TELP. (0435) 8532837
FAX . (0435) 8532837
SMS Center.

Fix
Email : bptdgorontalo@gmail.com
Kode Pos : 96137

SURAT KETERANGAN PENELITIAN/STUDI

UM.102/ 2023 XI /BPTD-GTLO/2023

Yang bertanda tangan dibawah ini Koordinator Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Dungingi Kota Gorontalo, menerangkan bahwa :

Nama	:	Rahma Fauzan Kaluku
Nim	:	H1119072
Program Studi	:	Ilmu Hukum
Pekerjaan	:	Mahasiswa/Honorer

Dengan ini menyatakan yang sesungguhnya bahwa nama mahasiswa tersebut di atas **BENAR** Telah melaksanakan penelitian dilingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Gorontalo di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Dungingi selama 2 bulan terhitung dari tanggal 01 september sampai 30 oktober tahun 2023, Dengan Judul Penelitian ***“Pertanggungjawaban Atas Kelalaian Jasa Transportasi Angkutan di Terminal Tipe A Dungingi”***.

Demikian surat keterangan ini kami buat untuk dipergunakan oleh yang bersangkutan sebagaimana mestinya.

Gorontalo, 1 November 2023
Korsatpel Terminal Tipe A Dungingi



IRFAN JUNUS HIDA, SE
NIP : 19721122 200604 1 009

“U Salamati Moali Potota To Olantho Ngu’amilu”
“Keselamatan Adalah Tanggung Jawab Kita Bersama”

LAMPIRAN









PAPER NAME

AYU SKRIPSI REVISI.docx

AUTHOR

Rahma rahma

WORD COUNT

10833 Words

CHARACTER COUNT

70519 Characters

PAGE COUNT

67 Pages

FILE SIZE

166.9KB

SUBMISSION DATE

Nov 14, 2023 8:52 AM GMT+8

REPORT DATE

Nov 14, 2023 8:54 AM GMT+8

● 3% Overall Similarity

The combined total of all matches, including overlapping sources, for each database.

- 3% Internet database
- Crossref database
- 0% Submitted Works database
- 0% Publications database
- Crossref Posted Content database

● Excluded from Similarity Report

- Bibliographic material
- Cited material
- Quoted material
- Small Matches (Less than 30 words)

● 3% Overall Similarity

Top sources found in the following databases:

- 3% Internet database
- Crossref database
- 0% Submitted Works database
- 0% Publications database
- Crossref Posted Content database

TOP SOURCES

The sources with the highest number of matches within the submission. Overlapping sources will not be displayed.

1	repository.unpas.ac.id	1%
	Internet	
2	ejurnal.unsrat.ac.id	<1%
	Internet	
3	sinta.unud.ac.id	<1%
	Internet	
4	ar.scribd.com	<1%
	Internet	
5	ejurnal.uika-bogor.ac.id	<1%
	Internet	

RIWAYAT HIDUP

Nama : Rahma Fauzan Kaluku
NIM : H1119072
Fakultas : Hukum
Program Studi : Ilmu Hukum
Tempat Tanggal Lahir : Gorontalo, 10 Januari 2000



Nama Orang Tua

- Ayah : Ahmad I Kaluku, S.E., M.E
- Ibu : Susje Mareyke Aneke Frans, Am. Ak

Saudara

- Kakak : apt. Istiqama Fauzin Kaluku, S.Farm
- Adik : Hafiz Zulfikar Kaluku

Riwayat Pendidikan

NO	TAHUN	JENJANG	TEMPAT	KETERANGAN
1.	2006-2011	SD Negeri 25 Kota Gorontalo	Gorontalo	Berijazah
2.	2011-2014	MTs Al-Huda Kota Gorontalo	Gorontalo	Berijazah
3.	2014- 2017	SMA Negeri 2 Kota Gorontalo	Gorontalo	Berijazah
4.	2019-2023	Universitas Ichasn Gorontalo	Gorontalo	Berijazah