

PERTANGGUNGJAWABAN PENGANGKUT DALAM PENGANGKUTAN DARAT BERDASARKAN UU LLAJ: KAJIAN KASUS PUTUSAN 334/PDT.G/2017

Musya Ar-Rasheed¹, Nazwa Anvella Dilla², Andita Resia Raymond Siregar³

^{1,2,3}Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta

2410611267@gmail.com¹, 2410611402@mahasiswa.upnvj.ac.id²,

2410611411@mahasiswa.upnvj.ac.id³

ABSTRACT; *The liability of carriers in land transportation often becomes a point of dispute when accidents cause harm to passengers. Under Law Number 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation (UU LLAJ), carriers bear legal responsibility for passenger safety from the moment they board until they disembark. Yet, the boundaries of this responsibility remain ambiguous in practice, as reflected in District Court Decision No. 334/Pdt.G/2017. The court affirmed the principle of presumed liability, in which the carrier is held responsible unless it can prove that the loss resulted from force majeure or the passenger's own fault. This approach attempts to balance the carrier's economic interests with the passenger's right to legal protection. Critically, however, the application of this principle reveals inconsistency between the normative provisions of the UU LLAJ and judicial practice, where courts often rely on moral fairness rather than systematic legal reasoning. Such inconsistency allows subjective interpretation of negligence and the burden of proof. In an ideal legal framework for transportation, carrier liability should rest on an objective standard grounded in the principle of professional diligence, rather than merely on fault-based proof. Clarifying the limits of liability and strengthening the doctrine of strict liability thus become essential prerequisites for ensuring legal certainty and equitable protection for passengers.*

Keywords: *Carrier Liability, Land Transportation, UU LLAJ, Presumed Liability, Strict Liability, Legal Certainty.*

ABSTRAK; Pertanggungjawaban pengangkut dalam pengangkutan darat kerap menjadi sumber sengketa ketika terjadi kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi penumpang. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), pengangkut memikul tanggung jawab hukum atas keselamatan penumpang sejak naik hingga turun dari kendaraan. Namun dalam praktik, batas tanggung jawab tersebut sering kali kabur, sebagaimana tampak dalam Putusan Pengadilan Negeri Nomor 334/Pdt.G/2017. Pengadilan menegaskan prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah (presumption of liability), di mana pengangkut dianggap bertanggung jawab kecuali dapat membuktikan bahwa kerugian timbul akibat keadaan memaksa atau kesalahan penumpang sendiri. Pendekatan ini berupaya menyeimbangkan kepentingan ekonomi pengangkut dengan hak perlindungan hukum penumpang. Secara kritis, penerapan asas tersebut menunjukkan masih lemahnya konsistensi antara norma dalam UU LLAJ dan praktik peradilan, karena hakim kerap menilai

berdasarkan keadilan moral daripada kerangka hukum yang sistematis. Kondisi ini membuka ruang bagi penafsiran subjektif terhadap unsur kelalaian dan beban pembuktian. Dalam kerangka hukum pengangkutan yang ideal, pertanggungjawaban pengangkut seharusnya didasarkan pada standar objektif yang berlandaskan prinsip kehati-hatian profesional, bukan semata pada pembuktian kesalahan. Kejelasan batas tanggung jawab dan penguatan asas strict liability menjadi prasyarat penting untuk menjamin kepastian hukum serta perlindungan yang berkeadilan bagi penumpang.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban Pengangkut, Pengangkutan Darat, UU LLAJ, Praduga Bersalah, Strict Liability, Kepastian Hukum.

PENDAHULUAN

Transportasi darat memiliki posisi strategis dalam kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Indonesia. Sebagian besar aktivitas manusia, baik dalam skala individu maupun komersial, bergantung pada kelancaran sistem pengangkutan darat yang aman dan andal. Namun di balik fungsi vitalnya, pengangkutan darat sering kali memunculkan persoalan hukum yang kompleks, terutama ketika terjadi kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi penumpang. Dalam situasi demikian, timbul pertanyaan mengenai siapa yang harus bertanggung jawab dan sejauh mana tanggung jawab tersebut dapat dibebankan secara hukum.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) menegaskan bahwa pengangkut memiliki kewajiban hukum untuk menjamin keselamatan penumpang sejak mereka naik hingga turun dari kendaraan.¹ Ketentuan ini menempatkan pengangkut sebagai pihak yang bertanggung jawab penuh terhadap risiko selama proses pengangkutan berlangsung. Meskipun demikian, praktik di lapangan menunjukkan bahwa ketentuan tersebut sering kali ditafsirkan secara berbeda, baik oleh pelaku usaha transportasi maupun oleh aparat penegak hukum.

Hal ini terlihat dalam Putusan Pengadilan Negeri Nomor 334/Pdt.G/2017 yang menegaskan penerapan prinsip praduga bersalah (*presumption of liability*).² Prinsip ini memandang pengangkut sebagai pihak yang dianggap bersalah sampai dapat membuktikan sebaliknya, yaitu bahwa kerugian yang timbul bukan akibat kelalaiannya, melainkan disebabkan oleh keadaan memaksa atau kesalahan penumpang sendiri. Pendekatan ini

¹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

² Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 334/Pdt.G/2017.

sesungguhnya menunjukkan kehendak untuk menyeimbangkan antara kepentingan ekonomi pengangkut dan hak perlindungan hukum bagi penumpang.³

Namun, dinamika praktik peradilan memperlihatkan bahwa penerapan asas pertanggungjawaban dalam pengangkutan darat belum menunjukkan konsistensi. Banyak putusan yang mendasarkan pertimbangannya pada keadilan moral, bukan pada kerangka hukum yang sistematis.⁴ Akibatnya, terjadi ketidakpastian mengenai batas tanggung jawab pengangkut, beban pembuktian, serta standar kelalaian yang digunakan oleh hakim. Ketidakjelasan ini bukan hanya mengurangi kepastian hukum, tetapi juga melemahkan posisi penumpang sebagai pihak yang secara sosial dan ekonomi lebih lemah dalam hubungan hukum pengangkutan.

Dalam kerangka pembangunan hukum nasional, kejelasan sistem pertanggungjawaban pengangkut menjadi hal yang mendesak. Diperlukan standar objektif yang mengedepankan prinsip kehati-hatian profesional (*professional diligence*) agar setiap pengangkut memiliki tolok ukur yang jelas dalam menjalankan kewajibannya.⁵ Selain itu, penerapan asas tanggung jawab mutlak (*strict liability*) patut dipertimbangkan untuk memperkuat perlindungan hukum terhadap penumpang sekaligus memastikan adanya keseimbangan antara kepentingan bisnis dan hak konsumen jasa transportasi.⁶ Dengan demikian, penelitian ini berupaya mengkaji kembali dasar dan batas pertanggungjawaban pengangkut dalam pengangkutan darat dengan meninjau praktik peradilan dan relevansinya terhadap prinsip keadilan dan kepastian hukum.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan pertanggungjawaban pengangkut dalam pengangkutan darat menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ)?
2. Bagaimana bentuk dan batas-batas pertanggungjawaban pengangkut terhadap kerugian penumpang dan/atau barang dalam pengangkutan darat?
3. Bagaimana penerapan prinsip pertanggungjawaban pengangkut dalam Putusan Nomor 334/PDT.G/2017 dan apakah pertimbangan hukum hakim telah sesuai dengan ketentuan UU LLAJ.

³ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: Intermasa, 2001), hlm. 122.

⁴ Sudikno Mertokusumo, *Hukum dan Hakim*, (Yogyakarta: Liberty, 2002), hlm. 87.

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2015), hlm. 45.

⁶ Ridwan Khairandy, *Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab dalam Hukum Perdata*, (Yogyakarta: FH UII Press, 2013), hlm. 69.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif, yaitu penelitian hukum yang menempatkan hukum sebagai norma, asas, dan kaidah yang berlaku, serta menganalisis bagaimana aturan tersebut bekerja dalam konteks konflik antara *Kontrak Karya* (KK) dan *Izin Usaha Pertambangan Khusus* (IUPK) pada PT Freeport Indonesia. Pendekatan normatif dipilih karena permasalahan yang telah ditelaah bersumber dari dinamika regulasi sektor pertambangan, perubahan rezim kontraktual, serta implikasinya terhadap asas kepastian hukum dagang, terutama berkaitan dengan prinsip *pacta sunt servanda* dan kontrol negara atas sumber daya alam

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan dengan menelaah peraturan perundang - undangan, naskah Kontrak Karya Freeport, serta doktrin hukum. Selain itu, penelitian ini menggunakan referensi ilmiah dari jurnal-jurnal terkait, seperti analisis divestasi saham Freeport, kajian asas *pacta sunt servanda* dalam kontrak karya⁷, dan penelitian hubungan dagang serta investasi internasional. Penggunaan sumber kepustakaan diperlukan untuk memperkuat argumentasi mengenai konflik kontraktual dan implikasi kepastian hukum.⁸

Data yang diperoleh dianalisis menggunakan analisis kualitatif, yaitu metode yang menafsirkan isi norma, membandingkan ketentuan perundang undangan serta mengevaluasi bagaimana perubahan kebijakan tambang khususnya divestasi dan peralihan status KK ke IUPK berdampak pada kepastian hukum bagi investor dan negara.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan pertanggungjawaban pengangkut dalam pengangkutan darat menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ)

Pertanggungjawaban pengangkut dalam pengangkutan darat diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) sebagai dasar hukum yang memberikan perlindungan terhadap penumpang, pengirim barang, maupun pihak ketiga. Pengangkut dalam konteks ini adalah pihak yang mengadakan perjanjian untuk membawa penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat. Menurut

⁷ Ditiagonzaga, A. Rahabistara, Hendra Haryanto, and Pater Y. Angwarmasse. "Pengaruh Asas Pacta Sunt Servanda Dalam Kontrak Karya Terhadap Divestasi Saham PT. Freeport Indonesia." *Krisna Law* 1.3 (2019)

⁸ Erni Yoesry, *Divestasi PT Freeport Indonesia*, Jurnal Hukum & Pembangunan, 2019.

Pasal 186 UU LLAJ, perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga yang timbul karena kelalaian pengangkut. Dengan demikian, tanggung jawab pengangkut dalam UU LLAJ didasarkan pada prinsip *fault liability*, yaitu pengangkut dapat dimintai pertanggungjawaban apabila terbukti adanya kelalaian dalam pelaksanaan kewajibannya.

Ruang lingkup pertanggungjawaban pengangkut dalam UU LLAJ mencakup tiga aspek utama, yaitu keselamatan penumpang, keamanan barang, dan kerugian pihak ketiga. Pengangkut wajib menjamin keselamatan penumpang sejak naik ke kendaraan hingga tiba di tempat tujuan. Apabila terjadi kecelakaan yang menyebabkan luka atau kematian penumpang akibat kelalaian pengemudi atau pengangkut, maka perusahaan wajib memberikan ganti rugi kepada penumpang atau ahli warisnya sebagaimana diatur dalam Pasal 191 ayat (2) UU LLAJ. Untuk pengangkutan barang, Pasal 192 ayat (1) menegaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan barang yang diangkut, kecuali apabila hal tersebut disebabkan oleh keadaan memaksa (*force majeure*). Selain itu, tanggung jawab pengangkut juga dapat meluas kepada pihak ketiga apabila kelalaiannya menyebabkan kerugian bagi pengguna jalan lain.

Prinsip pertanggungjawaban dalam UU LLAJ bersifat *fault liability with exceptions*, yang berarti pengangkut tetap dapat dibebaskan dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan bahwa kerugian tidak disebabkan oleh kelalaiannya, melainkan karena keadaan memaksa, kesalahan penumpang atau pengirim barang, atau perintah dari pihak berwenang. Meskipun demikian, beban pembuktian berada pada pengangkut untuk menunjukkan bahwa kerugian tersebut terjadi di luar kendalinya. Ketentuan ini dipertegas melalui Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, khususnya Pasal 46 dan Pasal 47, yang menegaskan kewajiban perusahaan angkutan untuk memberikan ganti rugi atas kehilangan, kerusakan, atau keterlambatan barang serta santunan kepada penumpang yang menjadi korban kecelakaan.

Tujuan utama pengaturan pertanggungjawaban pengangkut dalam UU LLAJ adalah untuk memberikan perlindungan hukum kepada masyarakat pengguna jasa angkutan, menjamin keselamatan dan profesionalitas penyelenggaraan transportasi, serta mewujudkan kepastian hukum dalam penyelesaian sengketa pengangkutan. Secara normatif, pengangkut dipandang memiliki tanggung jawab tidak hanya secara privat terhadap pengguna jasa, tetapi juga secara sosial terhadap keselamatan publik. Oleh karena itu, sistem pertanggungjawaban

dalam UU LLAJ menegaskan pentingnya keseimbangan antara kepentingan ekonomi pengangkut dan hak-hak pengguna jasa, sekaligus menjadi instrumen hukum dalam menciptakan transportasi darat yang aman, tertib, dan berkeadilan.

B. Bentuk dan batas-batas pertanggungjawaban pengangkut terhadap kerugian penumpang dan/atau barang dalam pengangkutan darat

Dalam sistem hukum Indonesia, hubungan antara pengangkut dan penumpang bersumber dari perjanjian pengangkutan yang bersifat timbal balik.⁹ Pengangkut berkewajiban membawa penumpang atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan dengan selamat, sedangkan penumpang atau pengirim berkewajiban membayar ongkos sesuai kesepakatan.¹⁰ Kewajiban tersebut menimbulkan tanggung jawab hukum yang bersifat kontraktual, artinya setiap pelanggaran terhadap kewajiban tersebut dapat menimbulkan tanggung jawab ganti rugi.

Menurut Pasal 188 ayat (1) UU LLAJ, perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita penumpang karena kelalaian pengangkut dalam memberikan pelayanan.¹¹ Norma ini menegaskan prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*). Namun dalam praktik, asas ini sering dilunakkan melalui penerapan praduga bersalah (*presumption of liability*) sebagaimana tampak dalam beberapa putusan pengadilan.¹²

Dalam prinsip praduga bersalah, pengangkut dianggap bertanggung jawab sejak terjadi kerugian terhadap penumpang atau barang, kecuali jika dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut timbul karena keadaan memaksa (*force majeure*) atau kesalahan pihak lain.¹³ Prinsip ini lahir dari kebutuhan praktis untuk melindungi pihak yang lemah, yaitu penumpang, yang secara ekonomi maupun informasi tidak memiliki posisi tawar yang seimbang dengan pengangkut.

Batas pertanggungjawaban pengangkut berkaitan erat dengan sejauh mana ia dapat diminta menanggung kerugian akibat suatu peristiwa. Dalam hukum positif Indonesia, batas ini ditentukan oleh dua hal: (a) jangka waktu tanggung jawab, dan (b) jenis kerugian yang dapat dituntut.

⁹ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: Intermasa, 2001), hlm. 120.

¹⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2015), hlm. 34.

¹¹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

¹² Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 334/Pdt.G/2017.

¹³ Ibid.

Pertama, jangka waktu tanggung jawab pengangkut mencakup periode sejak penumpang naik hingga turun dari kendaraan.¹⁴ Artinya, setiap kerugian yang terjadi dalam rentang waktu tersebut menjadi tanggung jawab pengangkut, kecuali terbukti ada faktor eksternal yang tidak dapat dihindari. Pendekatan ini sesuai dengan prinsip *custody and control*, di mana pengangkut memikul tanggung jawab penuh selama penumpang atau barang berada dalam penguasaannya.

Kedua, tanggung jawab pengangkut dibatasi oleh jenis kerugian yang timbul. Pengangkut tidak dapat dimintai pertanggungjawaban atas kerugian yang disebabkan oleh keadaan memaksa seperti bencana alam, gangguan pihak ketiga, atau kesalahan penumpang sendiri.¹⁵ Selain itu, pengangkut juga dapat membatasi tanggung jawabnya melalui klausula kontrak, sepanjang tidak bertentangan dengan prinsip keadilan dan ketentuan peraturan perundang-undangan.¹⁶

Meski demikian, kecenderungan yurisprudensi di Indonesia menunjukkan bahwa pengadilan sering kali memperluas tanggung jawab pengangkut demi melindungi kepentingan penumpang. Dalam Putusan Pengadilan Negeri Nomor 334/Pdt.G/2017, misalnya, majelis hakim menolak dalih pengangkut yang menyalahkan kondisi jalan dan cuaca, dengan alasan bahwa pengangkut memiliki kewajiban untuk menerapkan standar keselamatan tinggi sebagai bagian dari tanggung jawab profesionalnya.¹⁷

Pandangan progresif seperti ini sejalan dengan gagasan tanggung jawab objektif (*strict liability*) yang berkembang dalam hukum transportasi modern. Dalam konsep ini, pengangkut wajib menanggung kerugian tanpa perlu dibuktikan kesalahannya, selama kerugian tersebut timbul dalam lingkup kegiatan pengangkutan.¹⁸ Prinsip ini dianggap lebih mencerminkan keadilan substantif, karena menempatkan risiko ekonomi pada pihak yang memperoleh manfaat langsung dari kegiatan pengangkutan.¹⁹

Untuk mewujudkan sistem pertanggungjawaban yang adil dan pasti, pengangkut idealnya menerapkan prinsip kehati-hatian profesional (*professional diligence*). Prinsip ini menuntut agar pengangkut tidak hanya mematuhi peraturan lalu lintas, tetapi juga menerapkan standar keselamatan, pemeliharaan kendaraan, dan manajemen risiko secara optimal.²⁰

¹⁴ UU LLAJ, Pasal 186.

¹⁵ Yahya Harahap, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2011), hlm. 89.

¹⁶ R. Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, (Jakarta: Intermasa, 2014), hlm. 55.

¹⁷ Putusan PN Jakarta Pusat Nomor 334/Pdt.G/2017.

¹⁸ G.H. Treitel, *The Law of Contract*, (London: Sweet & Maxwell, 2003), hlm. 112.

¹⁹ . Beatson, *Anson's Law of Contract*, (Oxford: Oxford University Press, 2010), hlm. 256.

²⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan*, hlm. 45.

Dengan demikian, batas tanggung jawab tidak semata diukur dari kesalahan faktual, melainkan dari apakah pengangkut telah bertindak dengan tingkat kehati-hatian yang wajar bagi profesinya.²¹ Penerapan prinsip ini akan mempersempit ruang bagi penafsiran subjektif hakim dan memberikan arah yang lebih konsisten bagi praktik peradilan.

C. Penetapan prinsip pertanggungjawaban pengangkut dalam Putusan Nomor 334/PDT.G/2017 dan pertimbangan hukum hakim tentang ketentuan UU LLAJ

Dalam Putusan Nomor 334/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Pst, sengketa bermula dari kerusakan barang milik pengirim selama proses pengangkutan oleh perusahaan jasa angkutan. Penggugat menuntut ganti rugi atas dasar kelalaian pengangkut dalam menjaga keamanan barang sejak diterima hingga sampai ke tujuan. Permasalahan utama dalam perkara ini ialah sejauh mana pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan barang selama proses pengangkutan, serta apakah tanggung jawab tersebut dapat dikecualikan apabila pengangkut mengklaim adanya keadaan di luar kendalinya.²²

Majelis hakim menafsirkan tanggung jawab pengangkut dengan merujuk pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Berdasarkan ketentuan Pasal 191 ayat (1), Pasal 193 ayat (1), dan Pasal 194 ayat (1) UU LLAJ, perusahaan angkutan wajib bertanggung jawab atas kerugian pengirim apabila barang yang diangkut musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, terhitung sejak barang diterima sampai diserahkan kepada penerima di tempat tujuan.²³ Pengangkut baru dapat dibebaskan dari tanggung jawab apabila dapat dibuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh keadaan memaksa (*force majeure*) atau oleh kesalahan pengirim.

Dalam pertimbangannya, majelis hakim menilai bahwa pihak pengangkut tidak dapat membuktikan adanya faktor pengecualian sebagaimana dimaksud dalam UU LLAJ. Tidak terdapat bukti yang menunjukkan adanya keadaan memaksa atau kesalahan dari pihak pengirim. Oleh sebab itu, pengadilan menyatakan bahwa tanggung jawab atas kerugian tetap melekat pada pihak pengangkut. Dengan demikian, hakim menerapkan prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah (*presumption of liability*), di mana pengangkut dianggap bertanggung jawab sampai ia mampu membuktikan sebaliknya.²⁴

²¹ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum: Sebuah Pengantar*, (Yogyakarta: Liberty, 2010), hlm. 101.

²² R. Subekti, *Pokok-Pokok Perdata*, (Intermasa, 2008), hlm. 43.

²³ Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 191 ayat (1).

²⁴ Ridwan Khairandy, *Hukum Pengangkutan*, (FH UII Press, 2016), hlm. 127-128.

Jika ditinjau dari substansi hukum positif, pertimbangan hakim tersebut pada dasarnya telah sejalan dengan ketentuan UU LLAJ. Undang-undang menegaskan bahwa tanggung jawab pengangkut bersifat mendasar dan hanya dapat gugur apabila terdapat pembuktian yang sah atas alasan pembebasan tanggung jawab. Karena pengangkut tidak mampu menghadirkan bukti demikian, maka penerapan pertanggungjawaban oleh hakim sesuai dengan maksud pembentuk undang-undang.²⁵

Namun demikian, secara kritis dapat dicatat bahwa hakim dalam perkara ini tampak belum menelaah secara mendalam pembagian beban pembuktian antara pengirim dan pengangkut. Dalam praktik hukum perdata, pengirim tetap harus membuktikan adanya kerugian dan hubungan kausal dengan tindakan pengangkut, baru kemudian pengangkut diberi kesempatan membuktikan faktor pembebasan. Selain itu, putusan ini juga belum menunjukkan analisis yang memadai terhadap kontrak pengangkutan atau surat muatan, yang dapat memuat klausul batas tanggung jawab atau kewajiban asuransi. Padahal, UU LLAJ mengakui keberadaan perjanjian tersebut sepanjang tidak bertentangan dengan ketentuan hukum publik.

Dari sisi teori hukum, putusan ini mencerminkan penerapan prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah (*presumption of liability*), bukan tanggung jawab mutlak (*strict liability*). Prinsip ini menempatkan kewajiban pembuktian pembebasan pada pihak pengangkut, sedangkan pengirim cukup menunjukkan bahwa kerugian terjadi selama proses pengangkutan. Pendekatan ini selaras dengan tujuan UU LLAJ untuk melindungi pengguna jasa angkutan sekaligus mendorong profesionalisme penyelenggara transportasi.²⁶

Dengan demikian, penerapan prinsip pertanggungjawaban pengangkut dalam Putusan Nomor 334/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Pst telah sesuai dengan ketentuan dalam UU LLAJ, baik secara normatif maupun substantif.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil pembahasan mengenai pertanggungjawaban pengangkut dalam pengangkutan darat berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) serta analisis terhadap Putusan Nomor 334/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Pst, dapat disimpulkan beberapa hal penting sebagai berikut.

²⁵ Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, Pasal 191-194.

²⁶ F. S. Pane, *Prinsip Tanggung Jawab dalam Hukum Pengangkutan Darat : Jurnal Yuridis*. (Vol. 4 No. 1, 2018), hlm. 55-56.

Pertama, pengaturan pertanggungjawaban pengangkut dalam UU LLAJ menempatkan pengangkut sebagai pihak yang memiliki tanggung jawab hukum atas keselamatan penumpang, keamanan barang, serta kerugian pihak ketiga selama proses pengangkutan berlangsung. Tanggung jawab ini didasarkan pada prinsip *fault liability*, yaitu tanggung jawab yang timbul karena adanya kelalaian. Namun, sistem hukum juga mengenal pengecualian, di mana pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab apabila mampu membuktikan bahwa kerugian terjadi karena keadaan memaksa (*force majeure*) atau kesalahan pihak lain.

Kedua, bentuk dan batas-batas pertanggungjawaban pengangkut mencakup seluruh rangkaian kegiatan pengangkutan sejak penumpang atau barang berada dalam penguasaan pengangkut hingga tiba di tujuan. Batas tanggung jawab ini tidak hanya meliputi jangka waktu dan jenis kerugian yang ditanggung, tetapi juga bergantung pada sejauh mana pengangkut menjalankan prinsip kehati-hatian profesional (*professional diligence*). Dengan menerapkan prinsip ini, pengangkut dituntut untuk menjaga standar keselamatan, pemeliharaan kendaraan, serta manajemen risiko secara optimal sebagai bagian dari tanggung jawab profesionalnya.

Ketiga, Putusan Nomor 334/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Pst mencerminkan penerapan prinsip praduga bersalah (*presumption of liability*) sebagaimana diatur dalam UU LLAJ. Majelis hakim menegaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama pengangkutan, kecuali apabila dapat dibuktikan sebaliknya. Pertimbangan hukum hakim dalam putusan ini menunjukkan konsistensi dengan maksud pembentuk undang-undang, yaitu memberikan perlindungan hukum yang seimbang antara kepentingan ekonomi pengangkut dan hak-hak pengguna jasa transportasi.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa sistem pertanggungjawaban pengangkut dalam pengangkutan darat menurut UU LLAJ telah mengandung prinsip keadilan dan perlindungan hukum bagi pihak yang dirugikan, meskipun dalam praktik peradilan masih diperlukan konsistensi penerapan standar pembuktian dan batas tanggung jawab. Ke depan, penguatan prinsip *strict liability* dan penerapan standar kehati-hatian profesional perlu dipertimbangkan untuk meningkatkan kepastian hukum, akuntabilitas pengangkut, serta kepercayaan publik terhadap sistem transportasi darat nasional.

DAFTAR PUSTAKA

Arikunto, Suharsimi. (2016). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktis*. Jakarta: PT Rineka Cipta.

- Khairandy, Ridwan. (2016). *Hukum Pengangkutan*. Yogyakarta : FH UII Press (Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Press).
- Rukiyah, A. Y., & Yulianti, Lia. (2014). *Asuhan Kebidanan Kehamilan Berdasarkan Kurikulum Berbasis Kompetensi*. Jakarta Timur: CV. Trans Info Media.
- Subekti, R. (2001). *Hukum perjanjian*. Intermasa.
- Subekti, R. (2008). *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta : PT Intermasa.
- Subekti, R. (2014). *Pokok-pokok hukum perdata*. Intermasa.
- Sudikno, M. (2002). *Hukum dan hakim*. Liberty.
- Ayoib, C. A., & Nosakhare, P. O. (2015). Directors culture and environmental disclosure practice of companies in Malaysia. *International Journal of Business Technopreneurship*, 5(1), 99–114.
- Pane, F. S. (2018). Prinsip Tanggung Jawab dalam Hukum Pengangkutan Darat. *Jurnal Yuridis*, 4(1), 55-56.
- Rohmawati, L. (2019). Pengaruh Pengawas dan Direksi Wanita Terhadap Risiko Bank Dengan Kekuasaan CEO Sebagai Variabel Pemoderasi (Studi Bank Umum Indonesia). *Syntax Literate; Jurnal Ilmiah Indonesia*, 4(9), 26–42.
- Wang, Ning Tao, Huang, Yi Shin, Lin, Meng Hsien, Huang, Bryan, Perng, Chin Lin, & Lin, Han Chieh. (2016). Chronic hepatitis B infection and risk of antituberculosis drug-induced liver injury: Systematic review and meta-analysis. *Journal of the Chinese Medical Association*, 79(7), 368–374
- Roeva, O. (2012). *Real-World Applications of Genetic Algorithm*. In *International Conference on Chemical and Material Engineering*. Semarang, Indonesia: Department of Chemical Engineering, Diponegoro University
- Hermanto, B. (2012). *Pengaruh Prestasi Trainin, Motivasi Dan Masa Kerja Teknisi Terhadap Produktivitas Teknisi Di Bengkel Nissan Yogyakarta, Solo, dan Semarang*. Skripsi. Universitas Negeri Yogyakarta.