

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Pengangkutan

1. Definisi 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.²

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.³ Pengangkutan menurut R. Soekardono berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena

¹ R.I., *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009*, tentang “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, Bab I, Pasal 1, Ayat 3.

² Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, hlm 19.

³ Hasim Purba, 2005, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Medan, Pustaka Bangsa Press, Hlm. 4.

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.⁴

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.⁵ 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 bergerak dalam bidang jasa angkutan untuk keperluan umum.

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.⁶ Dari beberapa pengertian tersebut di atas, dapat disimpulkan

⁴ R. Soekardono, 1981, *Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta, CV Rajawali, Hlm. 5.

⁵ Soegijatno Tjakranegara, 2005, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta, Rineka Cipta, Hlm. 3.

⁶ H.M.N Purwosutjipto, 2001, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Jakarta, Djambatan, Hlm. 60.

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.

2. Jenis Pengangkutan

Dalam pengangkutan, terdapat beberapa jenis pengangkutan yang dapat dibedakan menjadi :

a) Pengangkutan Kereta Api

Menurut UUKA, yang dimaksud dengan angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.⁷ Sedangkan definisi dari kereta api sendiri adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.⁸

b) Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat atau pengangkutan jalan diselenggarakan oleh perusahaan pengangkutan umum yang menyediakan jasa pengangkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan dan telah mendapatkan izin usaha dan izin operasi dari pemerintah. Contoh dari

⁷ R.I., *Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007*, tentang “Perkeretaapian”, Bab I, Pasal 1, Ayat 14.

⁸ R.I., *Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007*, tentang “Perkeretaapian”, Bab I, Pasal 1 Ayat 2.

pengangkutan darat ini yaitu seperti bus, truk, dan lain sebagainya. Pengaturan mengenai pengangkutan darat atau pengangkutan jalan ini terdapat di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

c) Pengangkutan Perairan

Pengangkutan perairan merupakan kegiatan pengangkutan atau memindahkan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain menggunakan transportasi kapal. Pengangkutan di perairan terdiri atas pengangkutan laut, pengangkutan sungai dan danau, serta pengangkutan penyeberangan. Pengaturan mengenai pengangkutan perairan terdapat di dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008.

d) Pengangkutan Udara

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara yang dibedakan menjadi Angkutan Udara Niaga dan Angkutan Udara Bukan Niaga.⁹ Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini,

⁹ R.I., *Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009*, tentang “Penerbangan”, Bab I, Pasal 1, Ayat 13.

dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.¹⁰

3. Pihak-pihak Dalam Pengangkutan

Dalam penyelenggaraan pengangkutan terdapat beberapa pihak yang terkait, yaitu :

a) Pengangkut

Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.¹¹

b) Pengguna Jasa/ Konsumen

Dalam Pasal 1 angka 12 UUKA yang dimaksud dengan pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik angkutan orang maupun barang”. Pengguna jasa atau konsumen menurut UUPK 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.¹² Pengguna jasa/ konsumen dapat dibagi menjadi 2 (dua), yaitu :

¹⁰ Abidin A. Kurnia Ecla Julianto, 2015, *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan terhadap Penumpang dan Bagasi Kabin dalam Kecelakaan Pengangkutan Udara di Indonesia* (Skripsi Sarjana Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta)

¹¹ H.M.N Purwosutjipto, *Op.cit.*, Hlm. 3-4

¹² R.I., *Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999*, tentang “Perlindungan Konsumen”, Bab I, Pasal 1, Angka 2.

1) 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 pengangkutan. Penumpang memiliki 2 (dua) kedudukan dalam kegiatan pengangkutan, yaitu sebagai subjek karena merupakan pihak dalam perjanjian dan sebagai objek karena merupakan muatan yang diangkut.¹³

2) 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.

B. Tinjauan Umum Perjanjian Pengangkutan Kereta Api

1. Definisi Perjanjian

Pengertian perjanjian secara umum dapat dilihat di dalam Pasal 1313 KUH Perdata menyatakan bahwa suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.¹⁴ Istilah perjanjian sendiri sering disebut juga dengan

¹³ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, *Op.cit*, Hlm.35.

¹⁴ Purwahid Patrik, 1994, *Dasar-dasar Hukum Perikatan, Perikatan yang Lahir Dari Perjanjian dan Dari Undang-undang*, Bandung. Mandar Maju, Hlm. 45-47.

persetujuan yang berasal dari bahasa Belanda yakni *overeenkomst*. Menurut Subekti “Suatu perjanjian dinamakan juga persetujuan karena kedua belah pihak itu setuju untuk melakukan sesuatu, dapat dikatakan bahwa dua perkataan (perjanjian dan persetujuan) itu adalah sama artinya”.¹⁵

Sedangkan dalam buku Yahya Harahap disebutkan menurut Sudikno Mertokusumo “Perjanjian adalah hubungan hukum/*rechtshandeling* dalam hal mana satu pihak atau lebih mengikat diri terhadap satu atau lebih pihak lain”.¹⁶ Menurut Wirjono Prodjodikoro, perjanjian adalah suatu hubungan hukum yang menyangkut mengenai harta benda kekayaan antara para pihak, di mana di satu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan sesuatu hal atau tidak melakukan sesuatu hal, sedangkan pihak lain berhak menuntut pelaksanaan dari perjanjian tersebut.¹⁷

Berbagai definisi perjanjian yang dinyatakan oleh beberapa ahli tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa perjanjian merupakan hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak lainnya yang saling mengikatkan dirinya satu dengan yang lainnya untuk melaksanakan hak dan kewajiban masing-masing. Perjanjian berisi kaedah tentang apa yang harus dilakukan oleh kedua belah pihak yang mengadakan perjanjian yaitu hak dan kewajiban. Jadi perjanjian hanya mengikat dan berlaku bagi pihak-pihak tertentu saja, tetapi mempunyai kecenderungan untuk menjadi hukum yang mengikat

¹⁵ Subekti, 1984, *Hukum Perjanjian*, Bogor, PT. Intermasa, Hlm. 1.

¹⁶ M. Yahya Harahap, 1982, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Bandung, Alumni.

¹⁷ Wirjono Prodjodikoro, 1973, *Azas-azas Hukum Perjanjian*, Bandung, Vorkink, Hlm 8.

setiap orang secara umum.¹⁸ Terdapat syarat-syarat sahnya suatu perjanjian yang harus dipenuhi menurut Pasal 1320 KUH Perdata, yaitu :¹⁹

a. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya

Maksud dari sepakat mereka yang mengikatkan dirinya yaitu bahwa pihak satu dengan pihak lainnya telah sepakat atau memiliki persesuaian kehendak yang lahir secara sukarela atau bebas untuk mengikatkan dirinya dalam suatu perjanjian tanpa adanya paksaan (*dwang*), kekeliruan (*dwaling*), dan penipuan (*bedrog*). Sepakat dapat diartikan juga sebagai konsensus muncul dari asas konsensualisme. Perjanjian “dapat dibatalkan” apabila syarat-syarat kesepakatan tidak terpenuhi karena adanya paksaan (*dwang*), kekeliruan (*dwaling*), dan penipuan (*bedrog*).²⁰

b. Cakap untuk membuat suatu perjanjian

Cakap merupakan syarat bagi seseorang untuk dapat melakukan perbuatan hukum secara sah. Cakap yang dimaksud adalah seseorang tersebut sudah dewasa, sehat akal dan pikiran, dan tidak dilarang oleh suatu peraturan perundang-undangan untuk melakukan perbuatan

¹⁸ Sudikno Mertokusumo, 2008, *Mengenal Hukum Indonesia Suatu Pengantar*, Yogyakarta, Liberty, Hlm. 120.

¹⁹ Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Buku Ketiga, Bab Kedua, Bagian Kedua, Pasal 1320.

²⁰ Umar Said Sugiarto, 2014, *Pengantar Hukum Indonesia*, Jakarta, Sinar Grafika, Hlm. 173.

tertentu.²¹ Dalam Pasal 1330 KUH Perdata mengatur mengenai orang yang tidak cakap membuat suatu perjanjian adalah :²²

- 1) Orang-orang yang belum dewasa;
- 2) Mereka yang ditaruh di bawah pengampuan; dan
- 3) Orang-orang perempuan, dalam hal-hal yang ditetapkan oleh undang-undang, dan pada umumnya semua orang kepada siapa undang-undang telah melarang membuat perjanjian-perjanjian tertentu. (Ayat ini tidak berlaku berdasarkan Pasal 28D Undang-undang Dasar Tahun 1945 yang menyatakan bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum²³)

Untuk memudahkan pengertian dari cakap itu sendiri, dapat menggunakan penafsiran hukum *argumentum a contrario* maka menjadi orang-orang yang sudah dewasa dan mereka yang tidak ditaruh di bawah pengampuan. Apabila syarat kecakapan ini tidak terpenuhi, maka perjanjian tersebut “dapat dibatalkan”.²⁴

²¹ H. Riduan Syahrani, 2010, *Seluk-Beluk dan Asas-asas Hukum Perdata*, Bandung, PT. Allumni, Hlm. 208.

²² *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*, Buku Ketiga, Bab Kedua, Bagian Kedua, Pasal 1330.

²³ R.I., *Undang-undang Dasar Tahun 1945*, Bab X, Pasal 28D.

²⁴ Umar Said Sugiarto, *Op.cit.*

c. Suatu hal tertentu

Suatu hal tertentu dalam perjanjian merupakan objek perjanjian. Syarat ini diatur dalam Pasal 1332 - Pasal 1334 KUH Perdata, dalam pasal-pasal tersebut dijelaskan bahwa barang yang dijadikan objek dalam suatu perjanjian haruslah barang yang dapat diperdagangkan dan harus ditentukan jenisnya hingga barang-barang yang masuk ke dalam warisan.²⁵ Apabila syarat “suatu hal tertentu” tidak dipenuhi, maka perjanjian “batal demi hukum”.²⁶

d. Suatu sebab yang halal (*causa halal*)

Syarat sah keempat dari suatu perjanjian yaitu suatu sebab yang halal (*causa halal*). Syarat ini memiliki arti bahwa suatu perjanjian tidak memiliki kekuatan karena dibuat bukan berdasarkan sebab yang halal atau berdasarkan suatu sebab yang palsu atau terlarang sesuai dengan Pasal 1335 KUH Perdata.²⁷ Pengertian lain dari “sebab atau *causa*” yang halal adalah tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban, atau kepentingan umum. Suatu perjanjian yang bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban, atau kepentingan umum menjadi “batal demi hukum”.²⁸

²⁵ *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*, Buku Ketiga, Bab Kedua, Bagian Kedua, Pasal 1332-1334.

²⁶ Umar Said Sugiarto, *Op.cit.*

²⁷ *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*, Buku Ketiga, Bab Kedua, Bagian Kedua, Pasal 1335.

²⁸ Umar Said Sugiarto, *Op.cit.*

Terdapat beberapa konsekuensi hukum apabila tidak terpenuhinya syarat-syarat sah perjanjian berdasarkan Pasal 1320 KUH Perdata. Konsekuensi hukumnya tergantung kepada syarat mana yang dilanggar oleh para pihak. Syarat a dan b merupakan syarat-syarat subjektif karena berisikan mengenai subyek yang mengadakan perjanjian. Sedangkan syarat c dan d merupakan syarat-syarat objektif karena berisikan mengenai objek dari perjanjian. Apabila syarat-syarat subjektif tidak dipenuhi, maka perjanjian tersebut dapat dibatalkan oleh hakim. Selama tidak dibatalkan, perjanjian tersebut tetap berlaku dan mengikat. Sedangkan apabila syarat-syarat objektif tidak dipenuhi, maka perjanjian tersebut batal demi hukum yang artinya dianggap tidak pernah membuat suatu perjanjian sehingga tidak ada dasar untuk saling menuntut diantara para pihak.²⁹

2. Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan merupakan salah satu aspek terpenting dalam pelaksanaan atau penyelenggaraan pengangkutan. Sebelum membicarakan mengenai tanggung jawab dari pengangkut, terlebih dulu membahas mengenai perjanjian pengangkutan. Hal ini dikarenakan tanggung jawab pengangkut dapat timbul karena adanya perjanjian antara para pihak. Dalam perjanjian angkutan orang, termasuk perjanjian angkutan umum ada dua subjek yang terlibat yaitu pihak pengangkut dan penumpang. Pengangkut

²⁹ H. Riduan Syahrani, *Op. cit*, Hlm. 213.

sebagai salah satu subjek hukum dalam perjanjian tersebut memiliki hak dan kewajiban yang harus dipenuhi perikatan tersebut.³⁰

Sebelum melakukan pengangkutan, pihak pengangkut dengan pihak penumpang atau pengirim haruslah melakukan perjanjian terlebih dahulu. Perjanjian antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim barang merupakan perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan ialah suatu peristiwa yang telah mengikat seseorang untuk melaksanakan pengangkutan karena orang tersebut telah berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal berupa pengangkutan, sedangkan seseorang yang lain telah berjanji pula untuk melaksanakan sesuatu hal berupa pemberian imbalan atau upah.³¹

Menurut Subekti, perjanjian pengangkutan ialah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya. Undang-undang telah membatasi kebebasan dalam pembuatan perjanjian pengangkutan, karena meletakkan berbagai kewajiban khusus kepada pihaknya si pengangkut yang tidak boleh disingkirkan dalam perjanjian.³² Sedangkan menurut H.M.N. Purwosutjipto, perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk mengangkut

³⁰ I Gusti Agung Ayu Laksmi Astri dan I Dewa Made Suartha, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Darat*, 2017.

³¹ Soegijatno Tjakranegara, *Op.cit*, hal. 9.

³² Subekti, 1995, *Aneka Perjanjian*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakri, Hlm 69.

barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.³³

Berdasarkan beberapa definisi perjanjian pengangkutan menurut ahli, dapat disimpulkan bahwa perjanjian pengangkutan merupakan suatu perbuatan hukum yang mana satu pihak sebagai pengangkut memiliki kewajiban untuk mengangkut penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan selamat, sedang pihak lainnya sebagai pengguna jasa pengangkutan memiliki kewajiban untuk memberi imbalan berupa ongkos atau upah.

3. Perjanjian Pengangkutan dan Dokumen Pengangkutan Kereta Api

Pengangkutan kereta api pada dasarnya merupakan perjanjian sehingga berlaku Pasal 1235 KUH Perdata tentang kewajiban pihak dan Pasal 1338 KUH Perdata tentang itikad di mana PT. KAI sebagai pengangkut menyediakan jasa untuk mengangkut penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan selamat dan tidak menimbulkan kerugian. Perjanjian yang kita kenal ada 2 (dua) yaitu perjanjian tertulis dan tidak tertulis yang kesemuanya itu mempunyai kelemahan dan kelebihan masing-masing.

Perjanjian tertulis tentu lebih menjamin kepastian dibandingkan perjanjian yang dilakukan secara lisan karena dalam perjanjian tertulis para pihak tidak dapat memungkiri apa yang telah tercantum dalam perjanjian

³³ H.M.N Purwosutjipto, *Op.cit*, Hlm. 2.

tersebut yang tentu saja sebelumnya telah disepakati.³⁴ Perjanjian pengangkutan pada dasarnya merupakan perjanjian tidak tertulis, namun perlu dibuktikan dengan menggunakan dokumen pengangkutan. Hak-hak dan kewajiban pihak-pihak dapat diketahui dari dokumen pengangkutan yang diterbitkan dari perjanjian pengangkutan tersebut.

Dokumen pengangkutan adalah setiap tulisan yang dipakai sebagai bukti dalam pengangkutan, berupa naskah, tanda terima, tanda penyerahan, tanda milik atau hak.³⁵ Dokumen pengangkutan kereta api terdapat dua jenis yaitu karcis penumpang untuk pengangkutan penumpang dan surat pengangkutan barang untuk pengangkutan barang.³⁶ Dokumen pengangkutan tersebut, yaitu :

(a) Dokumen Pengangkutan Penumpang

Dokumen pengangkutan penumpang disebut dengan karcis. Pengangkut yang dalam hal ini ialah PT. KAI, wajib mengangkut penumpang yang telah memiliki karcis atau dapat disebut juga sebagai tiket. Karcis adalah tanda bukti pembayaran bagi penumpang berbentuk lembaran kertas, karton, atau tiket elektronik. Penumpang yang memiliki karcis berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih. Karcis merupakan tanda bukti terjadinya

³⁴ Reni Anggraini, *Perjanjian Kerjasama Jasa Operator Yang Aman Dan Menjamin Kepastian Hukum Di Bidang Transportasi*, Jurnal "Media Hukum", Volume 22, Nomor 2, Desember 2015, ISSN : 2503-1023, Hlm. 297.

³⁵ Moh Anwar, *Perjanjian Pengangkutan Barang Pada PT. Kerta Gaya Pusaka (KGP) Dan Akibat Hukumnya Jika Terjadi Wanprestasi*, Jurnal "Jendela Hukum" Fakultas Hukum Unija, Volume I, Nomor 2, September 2014, ISSN : 2355-9934, Hlm. 24.

³⁶ Abdul Kadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, Hlm.56.

perjanjian pengangkutan penumpang. Karcis penumpang memuat keterangan :³⁷

- 1) Nama stasiun pemberangkatan dan stasiun tujuan;
- 2) Jenis dan kelas pelayanan kereta api;
- 3) Tarif biaya pengangkutan;
- 4) Tanggal pengeluaran karcis;
- 5) Jam keberangkatan kereta api;
- 6) Asuransi jasa raharja,
- 7) Tanda dari pengangkut (dokumen pengangkutan penumpang/tiket).

Tiket yang dimaksud dalam penelitian ini ialah tiket yang memiliki sifat persambungan (selanjutnya disebut tiket persambungan). Tiket persambungan ini adalah dua tiket atau lebih yang digunakan oleh penumpang untuk melakukan perjalanan dari suatu daerah menuju daerah lainnya. Menurut Ibu Brigita selaku Asisten Manajer Angkutan Orang PT. KAI Daerah Operasi VI Yogyakarta, tiket yang memiliki sifat persambungan adalah suatu kondisi dimana jadwal kedatangan kereta lebih awal daripada jadwal kereta lanjutannya, sehingga memungkinkan bagi penumpang untuk melanjutkan perjalanan dengan menggunakan transportasi lanjutannya (kereta api lanjutannya) setelah transit di suatu tempat.³⁸

³⁷ *Ibid*, Hlm 132-133.

³⁸ Brigita, Asisten Manajer Angkutan Penumpang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, dalam wawancara, 24 Januari 2018, izin mengutip telah diberikan.

Contoh penumpang yang menggunakan tiket persambungan yaitu penumpang yang akan melakukan perjalanan dari Yogyakarta menuju Tegal dengan menggunakan kereta api. Dikarenakan PT. KAI belum memiliki jalur langsung (jalur memutar), maka penumpang tersebut harus membeli dua tiket. Misalnya satu tiket untuk perjalanan dari Yogyakarta menuju Purwokerto terlebih dahulu, kemudian dilanjutkan dengan satu tiket untuk perjalanan dari Purwokerto menuju Tegal.

Sistem perpindahannya sama seperti pesawat terbang yang memiliki istilah transit, hanya berbeda dalam sistem *ticketing* saja. Pesawat memiliki sistem tiket bersambung (*connecting ticket*), bukan tiket yang memiliki sifat persambungan. Perbedaannya adalah jika tiket yang memiliki sifat persambungan seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa paling tidak penumpang harus memiliki dua tiket atau lebih untuk melakukan suatu perjalanan dari suatu daerah menuju daerah lainnya.

Sedangkan tiket bersambung (*connecting ticket*) yang dimiliki sistem tiket pesawat adalah satu tiket yang menyambungkan satu atau lebih moda transportasi dalam satu kaitan. Contohnya seperti pesawat dilanjutkan dengan pesawat, pesawat dilanjutkan dengan kereta api, pesawat dilanjutkan dengan bus, ataupun pesawat dilanjutkan dengan

mobil. Tiket bersambung (*connecting ticket*) ini dapat juga disebut dengan titam (tiket antar moda).³⁹

(b) Dokumen Pengangkutan Barang

Dokumen pengangkutan barang dapat disebut surat pengangkutan barang, dokumen muatan, tiket bagasi, ataupun surat muatan. Surat muatan merupakan alat bukti bagi pengangkut bukan pengirim. Terdapat beberapa syarat dan ketentuan angkutan barang menggunakan kereta api, yaitu :⁴⁰

- 1) Pengesahan akta pendirian perseroan terbatas oleh Menteri Hukum dan HAM RI;
- 2) Pengesahan akta anggaran dasar perseroan terbatas oleh Menteri Hukum dan HAM RI;
- 3) Akta anggaran dasar perusahaan terbaru;
- 4) Akta perubahan susunan kepengurusan terbaru;
- 5) Pengesahan akta perubahan susunan kepengurusan perseroan terbatas oleh Menteri Hukum dan HAM RI;
- 6) SIUP (Surat Ijin Usaha Perdagangan);
- 7) Akta pendirian perusahaan;
- 8) TDP (Tanda Daftar Perusahaan) Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP);

³⁹ Kristina Oktaviana, Manajer Angkutan Penumpang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, dalam wawancara, 24 Februari 2018, izin mengutip telah diberikan.

⁴⁰ https://kai.id/corporate/freight_services/1 (15.44)

- 9) NPWP Perusahaan;
- 10) Khusus komoditi hasil tambang diperlukan tambahan data berikut :
 - a) IUP (Ijin Usaha Pertambangan)
 - b) Kuasa tambang & lokasi tambang

4. Akibat Lahirnya Perjanjian Pengangkutan Kereta Api

Perjanjian adalah kesepakatan antara dua subjek hukum atau lebih yang melahirkan prestasi di antara para pihak perjanjian. Kesepakatan tersebut tertuang dalam perjanjian pengangkutan yang akan menimbulkan hak dan kewajiban yang berbeda dari masing-masing pihak.

- a. Hak dan kewajiban penumpang pada tiket kereta api, yaitu :
 - 1) Hak Penumpang
 - a) Penumpang berhak membatalkan tiket;
 - b) Penumpang berhak merubah tanggal, jam keberangkatan, nomor tempat duduk atau berganti KA dengan syarat khusus;
 - c) Khusus penumpang yang kehilangan *boarding pass* di atas Kereta Api. Jika bukti identitasnya sesuai dengan daftar manifest penumpang, maka penumpang tersebut berhak atas dokumen pengganti *boarding pass* dan dapat melanjutkan perjalanan tanpa dikenakan biaya.
 - 2) Kewajiban Penumpang
 - a) Setiap penumpang wajib memiliki tiket;

- b) Semua penumpang berusia di atas 17 tahun wajib menunjukkan bukti identitas diri yang resmi (KTP/ SIM/ Pasport/ ID/ Lainnya);
 - c) Setiap penumpang yang telah memiliki bukti transaksi (sms notifikasi, email notifikasi, struk, resi pembayaran, print out bukti transaksi dari loket) wajib melakukan *check in* mulai 7 x 24 jam sebelum jadwal keberangkatan Kereta Api untuk mendapatkan *boarding pass*.
- b. Hak dan Wewenang Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian terdapat pada UUKA, yaitu :⁴¹
- 1) Mengatur, mengendalikan, dan mengawasi perjalanan kereta api;
 - 2) Menghentikan pengoperasian sarana perkeretaapian apabila dapat membahayakan perjalanan kereta api;
 - 3) Melakukan penerbitan terhadap pengguna jasa kereta api yang tidak memenuhi persyaratan sebagai pengguna jasa kereta api di stasiun;
 - 4) Mendahulukan perjalanan kereta api di perpotongan sebidang dengan jalan;
 - 5) Menerima pembayaran dari penggunaan prasarana perkeretaapian;
 - 6) Menerima ganti kerugian atas kerusakan prasarana perkeretaapian yang disebabkan oleh kesalahan penyelenggara sarana perkeretaapian atau pihak ketiga.

⁴¹ R..I., Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007, tentang “Perkeretaapian”, Bab VIII, Pasal 90.

c. Hak dan kewajiban berdasarkan UUPK, yaitu antara lain :

1) Hak Konsumen (Penumpang)⁴²

- a) Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
- b) Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- c) Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
- d) Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
- e) Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- f) Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen;
- g) Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- h) Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- i) Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

⁴² R.I., *Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999*, tentang “Perlindungan Konsumen”, Pasal 4.

2) Kewajiban Konsumen (Penumpang)⁴³

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

Dalam Bab XI Bagian Kedua Tentang Pengangkutan Orang dengan Kereta Api, kewajiban penyelenggara sarana perkeretaapian yaitu :⁴⁴

- 1) Dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib :
 - a) Mengutamakan keselamatan dan keamanan orang;
 - b) Mengutamakan pelayanan kepentingan umum;
 - c) Menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan;
 - d) Mengumumkan jadwal perjalanan kereta api dan tarif angkutan kepada masyarakat; dan
 - e) Mematuhi jadwal keberangkatan kereta api.
- 2) Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengumumkan kepada pengguna jasa apabila terjadi pembatalan dan penundaan

⁴³ *Ibid.* Pasal 5.

⁴⁴ *Ibid.* Pasal 133.

keberangkatan, keterlambatan kedatangan, atau pengalihan pelayanan lintas kereta api disertai dengan alasan yang jelas.

C. Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab

1. Definisi Tanggung Jawab

Pengertian tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya).⁴⁵ Pengaturan mengenai tanggung jawab juga diatur di dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang mana telah tercantum dalam Pasal 1365 hingga Pasal 1367 KUH Perdata. Pasal 1365 KUH Perdata menyatakan bahwa “Tiap-tiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian bagi orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menerbitkan atau menimbulkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.⁴⁶

Selanjutnya pada Pasal 1366 KUH Perdata menjelaskan bahwa “Setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya”.⁴⁷ Tanggung jawab di dalam KUH Perdata juga diatur dalam Pasal 1367 KUH Perdata yang menyatakan bahwa “Seorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, akan tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan

⁴⁵ <https://kbbi.web.id/tanggung%20jawab> (16.38)

⁴⁶ *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*, Buku Ketiga, Bab Ketiga, Pasal 1365.

⁴⁷ *Ibid*, Pasal 1366.

perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya, atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya”.⁴⁸

2. Dasar Pertanggungjawaban

Secara teoritis pertanggungjawaban yang terkait dengan hubungan hukum yang timbul antara pihak yang menurut pertanggungjawaban dengan yang dituntut untuk pertanggungjawaban dapat dibedakan menjadi :⁴⁹

- a) Pertanggungjawaban atas dasar kesalahan, yakni tanggung jawab yang dapat lahir karena terjadinya wanprestasi, timbul perbuatan hukum, tindakan yang kurang hati-hati.
- b) Pertanggungjawaban atas dasar resiko, yaitu tanggung jawab yang harus dipikul sebagai resiko yang harus diambil oleh seorang pengusaha atas kerugian usaha yang dijalankannya.

Jika suatu peristiwa yang merugikan konsumen telah terjadi, misalnya adanya kerugian karena memakai atau mengonsumsi suatu produk, maka harus pertama kali dicari adalah penyebab terjadinya peristiwa yang menimbulkan kerugian itu. Dalam kasus hukum perdata dapat dicari dua kemungkinan yaitu kerugian karena adanya wanprestasi yang mana sebelumnya telah terjadi hubungan hukum berupa perjanjian, atau terjadinya kerugian dikarenakan adanya perbuatan melawan hukum yang mana tidak

⁴⁸ *Ibid*, Pasal 1367.

⁴⁹ Janus Sidabalok, 2006, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Bandung. PT. Citra Aditya Bakti, Hlm. 127.

ada hubungan hukum sebelumnya, atau dapat juga karena *overmacht* yang merupakan terjadinya peristiwa di luar dugaan/ di luar kekuasaan salah satu pihak.

Apabila ternyata kerugian ini dapat dibuktikan karena ada hubungan perjanjian antara pelaku usaha dengan konsumen, tahap selanjutnya adalah mencari dari bagian-bagian perjanjian yang tidak dipenuhi oleh pelaku usaha sehingga mengakibatkan kerugian terhadap konsumen. Jika kerugian ini diakibatkan oleh peristiwa ini maka seorang pelaku usaha dapat dikategorikan sebagai pihak yang wanprestasi. Apabila kerugian itu tidak ada hubungan hukum yang berupa perjanjian antara pelaku usaha dan konsumen maka harus dicari kesalahan dari saluran lain.⁵⁰

3. Prinsip-prinsip Tanggung Jawab

Sebelum dilakukan pengkajian terhadap tanggung jawab pengangkut dalam suatu angkutan tertentu. Terlebih dahulu perlu diketahui tentang prinsip-prinsip tanggung jawab, karena ruang lingkup tanggung jawab pengangkut pada suatu angkutan tertentu biasanya dipengaruhi oleh prinsip tanggung jawab yang mendasari aturan hukum yang mengatur pelaksanaan angkutan tersebut.⁵¹

⁵⁰ Aulia Muthiah, *Tanggung Jawab Pelaku Usaha Kepada Konsumen Tentang Keamanan Pangan Dalam Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen*, Dialogia Iuridica : Jurnal Hukum Bisnis dan Investasi, [Volume 7 Nomor 2 April 2016](#), ISSN : [2085-9945](#), Hlm. 3.

⁵¹ Fardan, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Pada Angkutan Jalan Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009*, Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion, Edisi I, Volume I, Tahun 2013, ISSN : 2527-9505, Hlm. 4.

Menurut Fardan, dalam bidang hukum angkutan setidaknya dikenal ada empat prinsip tanggung jawab, yaitu prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability principle*), prinsip tanggung jawab yang didasarkan pada adanya unsur kesalahan (*based on fault liability principle*), prinsip tanggung jawab didasarkan atas praduga (*presumption of liability principle*), dan prinsip tanggung jawab terbatas (*limitation of liability principle*).⁵²

Prinsip tanggung jawab terbatas menyatakan bahwa tanggung jawab pengangkut dapat dibatasi sampai jumlah tertentu, artinya dari awal pengangkut sudah menentukan jumlah baku tertentu untuk tiap-tiap kerugian yang diderita penumpang.⁵³ Sedangkan menurut E. Saefullah Wiradipradja, dalam ilmu hukum khususnya hukum pengangkutan setidaknya dikenal adanya 3 (tiga) prinsip tanggung jawab, yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (*fault liability*), prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), dan prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).⁵⁴

Terdapat juga prinsip tanggung jawab menurut Shidarta, yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*based on fault liability principle*), prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab (*presumption of liability principle*), prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab (*presumption of nonliability principle*), prinsip tanggung jawab mutlak

⁵² *Ibid.*

⁵³ Zahry Vandawati, 2015, *Tanggung Jawab Perusahaan Asuransi dari Aspek Hukum Perikatan Terhadap Korban Jatuhnya Pesawat Air Asia QZ8501*, Bali, Proceeding APHK, Hlm. 9.

⁵⁴ E. Saefullah Wiradipradja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Yogyakarta, Liberty, Hlm. 19.

(*absolute liability principle*), dan tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability principle*).⁵⁵

Berdasarkan beberapa pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa prinsip tanggung jawab dapat dibedakan menjadi 5 (lima), yaitu :

a) Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Adanya Unsur Kesalahan (*Fault Liability*)

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kelalaian (*negligence*) yang didasarkan pada adanya unsur kesalahan (*privity contract*), merupakan teori tanggung jawab yang paling merugikan konsumen. Karena gugatan konsumen hanya dapat diajukan jika telah memenuhi dua syarat tersebut, yakni adanya unsur kelalaian dan kesalahan hubungan kontrak antara produsen dan konsumen.⁵⁶ Dalam ajaran ini, bahwa dalam menentukan tanggung jawab pengangkutan didasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dirugikan atau penggugat. Ini menentukan bahwa kerugian disengaja ataupun tidak, harus selalu diberikan santunan.⁵⁷

Dalam hukum positif Indonesia, prinsip ini terdapat pada Pasal 1365 KUH Perdata, yang sangat terkenal dengan pasal perbuatan melawan hukum (*onrecht matigedaad*). Menurut konsepsi pasal ini mengharuskan pemenuhan unsur-unsur untuk menjadikan suatu

⁵⁵ Shidarta, 2000, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Jakarta, PT. Grasindo, Hlm. 59-65.

⁵⁶ Yusuf Shofie, 2013, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta, Prenadamedia Group, Hlm. 85.

⁵⁷ Ridwan Khairandy, 2014, *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia*, Yogyakarta, FH UII Press, Hlm377-378.

perbuatan melanggar hukum dapat dituntut ganti rugi, yaitu adanya perbuatan melawan hukum dari penggugat, perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya, dan adanya kerugian yang diderita akibat kesalahan tersebut.⁵⁸

b) Prinsip Praduga Untuk Selalu Bertanggung Jawab (*Presumption of Liability*)

Pada dasarnya prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga merupakan prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan, tetapi dengan pembalikan beban pembuktian (*omkering van de bewijslaast, shifting of the burden of proof*) kepada pihak tergugat. Karena tergugat (pengangkut) dianggap bertanggungjawab atas segala kerugian yang timbul, tetapi tergugat dapat membebaskan tanggungjawabnya apabila ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah (*absence of fault*). Sebagai imbalan (*quit pro quo*) adanya pembalikan beban pembuktian tersebut, maka prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga ini diiringi adanya ketentuan pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*).⁵⁹

⁵⁸ Zainal Asikin, 2013, *Hukum Dagang*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, Hlm 158.

⁵⁹ Ridwan Khairandy, *Op. cit*, Hlm. 382.

c) Prinsip Praduga Untuk Tidak Selalu Bertanggungjawab (*Presumption of Non Liability*)

Prinsip ini adalah kebalikan dari prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab. Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggungjawab (*presumption of non liability principle*) hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas, dan pembatasan demikian biasanya secara akal sehat dapat dibenarkan. Contohnya kehilangan atau kerusakan bagasi tangan yang dibawa dan dalam pengawasan penumpang, merupakan tanggung jawab dari penumpang dan tidak dapat diminta pertanggungjawabannya kepada pelaku usaha.⁶⁰

d) Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability*)

Penerapan tanggung jawab mutlak ditemukan bervariasi dalam beberapa putusan awal pembentukan prinsip tanggung jawab mutlak yaitu tujuan utamanya adalah agar ada jaminan bagi biaya atau ongkos dari cedera yang diderita oleh konsumen akibat produk cacat yang dipasarkan oleh produsen ditanggung oleh produsen, bukan oleh konsumen yang berada dalam posisi tidak berdaya atau tidak mampu untuk melindungi dirinya.⁶¹

⁶⁰ Shidarta, *Op.cit*, Hlm. 62

⁶¹ Inosentius Samsul, 2004, *Perlindungan Konsumen, Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, Jakarta, Hlm 86.

Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggungjawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang.⁶² Prinsip tanggung jawab mutlak dalam hukum perlindungan konsumen secara umum digunakan untuk menjerat pelaku usaha, khususnya produsen, yang memasarkan produknya yang merugikan konsumen. Selanjutnya asas tersebut dikenal dengan nama *product liability*, menurut asas ini produsen wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita konsumen atas penggunaan produk yang dipasarkannya.⁶³

Menurut R.C. Hoerber et.al., biasanya prinsip tanggung jawab mutlak ini diterapkan karena :⁶⁴

- 1) Konsumen tidak dalam posisi menguntungkan untuk membuktikan adanya kesalahan dalam suatu proses produksi dan distribusi yang kompleks;
- 2) Diasumsikan produsen lebih dapat mengantisipasi jika sewaktu-waktu ada gugatan atas kesalahannya, misalnya dengan asuransi atau menambah komponen biaya tertentu pada harga produknya;
- 3) Asas ini dapat memaksa produsen untuk lebih hati-hati

⁶² Zainal Asikin, *Op.cit*, Hlm 159-160.

⁶³ Shidarta, *Op.cit*, Hlm 78.

⁶⁴ *Ibid.*

e) Prinsip Pembatasan Tanggung Jawab (*Limitation of Liability*)

Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability*) sangat disenangi oleh pelaku usaha untuk dicantumkan sebagai klausula eksonerasi dalam perjanjian standar yang dibuatnya.⁶⁵ Sangat disenangi oleh pelaku usaha karena pelaku usaha membatasi tanggungjawabnya terhadap konsumen. Misalnya konsumen mengalami kerugian karena 10 barang yang dibelinya rusak, namun pelaku usaha membatasi penggantian rugi barang yang rusak tersebut maksimal 5 barang.

Cara membedakan prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut pada dasarnya diletakkan pada masalah pembuktian, yaitu mengenai ada tidaknya kewajiban pembuktian, dan kepada siapa beban pembuktian dibebankan dalam proses penuntutan.⁶⁶ Menurut Ahmadi Miru, apabila tuntutan ganti kerugian didasarkan pada wanprestasi, maka terlebih dahulu produsen dengan konsumen terikat suatu perjanjian. Ganti kerugian yang didasarkan pada wanprestasi ini diperoleh karena adanya tidak dipenuhinya kewajiban atas prestasi utama atau kewajiban jaminan/ garansi dalam perjanjian. Kewajiban untuk membayar ganti kerugian tidak lain daripada akibat penerapan klausula dalam perjanjian, yang merupakan ketentuan hukum yang oleh kedua pihak secara sukarela tunduk berdasarkan perjanjiannya.⁶⁷

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ Ridwan Khairandy, *Loc. cit.*

⁶⁷ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, 2014, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, Hlm 129.