

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan sektor ekonomi nasional di Indonesia mempunyai kaitan dengan sektor transportasi barang yang berperan penting dalam mendukung kegiatan ekonomi serta distribusi logistik yang efektif dan efisien. Secara umum, kegiatan pengangkutan mempunyai andil besar dalam dua hal pembangunan yakni pembangunan ekonomis yang mampu menambah pendapatan nasional, memajukan industri nasional, dan mewujudkan adanya lapangan pekerjaan untuk rakyat Indonesia. Serta dalam hal pembangunan non ekonomis yang dapat memperkuat persatuan, dan memperkuat pertahanan dan keamanan di wilayah republik Indonesia.¹

Dari sisi etimologis, transportasi ialah suatu kata yang bersumber dari bahasa latin yaitu *trans* yang bermakna mengangkut ataupun membawa, serta *portare* yang bermakna mengangkut maupun membawa. Sehingga dapat didefinisikan bahwasanya yang dimaksud dengan Transportasi ialah sebuah usaha maupun kegiatan untuk mengangkut maupun membawa manusia maupun barang yang berada dari sebuah lokasi ke lokasi lainnya.²

Merujuk pada ketentuan UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Untuk selanjutnya disebut sebagai UULLAJ), Pengangkutan

¹ Nyoman Gede Fajar Septiawan Putra, Desak Gede Dwi Arini, dan Luh Putu Suryani, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Khusus Jasa Penumpang Angkutan Darat," *Jurnal Interpretasi Hukum* 1, no. 1 (Agustus 2020), hlm. 84., <https://doi.org/10.22225/juinhum.1.1.2190.83-88>.

² Sigit Sapto Nugroho dan Hilman Syahril Haq, *Hukum Pengangkutan Indonesia* (Pustaka Iltizam, t.t.), hlm. 7.

sendiri merupakan penyebutan yang bersumber daripada kata “angkut” dengan arti “mengangkut dan membawa”, sementara untuk terminologi “pengangkutan” sendiri bermakna “pembawaan berbagai barang maupun penumpang”. Hasim Purba sebagaimana dikutip oleh Sigit Sapto Nugroho dan Hilman Syahril Haq dalam bukunya yang berjudul Hukum Pengangkutan Indonesia berpendapat pengangkutan ialah kegiatan memindahkan individu ataupun barang yang berasal dari sebuah lokasi ke lokasi lain dengan angkutan darat, laut, atau udara memakai alat angkut. Lebih daripada apa yang disampaikan oleh Hasim Purba, H.M.N Purwosutjipto sebagaimana dikutip dalam buku yang sama memiliki pandangan bahwa yang dimaksudkan dengan istilah pengangkutan ialah “Perjanjian timbal balik antara pengirim dan pengangkut, di mana pengangkut setuju untuk mengantarkan barang dan/atau manusia tersebut atas sebuah lokasi menuju lokasi yang dituju dalam keadaan selamat, dan bagi pengirim ia mengikatkan dirinya guna membayar sejumlah biaya pengangkutan.”³

Dalam konteks UULLAJ, pengangkutan diklasifikasikan dalam 2 macam, yakni kegiatan pengangkutan manusia serta kegiatan pengangkutan barang. Ketentuan tersebut termuat pada Pasal 1 angka 3 yang mendefinisikan bahwasanya pengangkutan ialah metode pergeseran manusia ataupun barang yang berasal dari satu lokasi ke lokasi berbeda memakai kendaraan pada lingkup lalu lintas jalan.⁴ Sedangkan jika mengacu berdasarkan lokasi tempat

³ *Ibid*, hlm. 8–9.

⁴ Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online* (Sinar Grafika, 2022), hlm. 10.

dilaksanakannya kegiatan pengangkutan, dapat diklasifikasikan menjadi beberapa jenis Diantaranya yakni:⁵

1. Pengangkutan darat atau Pengkutan jalan raya serta kereta api
2. Pengangkutan air di pedalaman
3. Pengangkutan laut
4. Pengangkutan udara

Indonesia adalah suatu negara kepulauan yang amat luas, Sehingga membuat Indonesia memiliki berbagai macam prasarana seperti darat, laut, dan udara. Akan tetapi, kondisi sistem logistik yang terdapat di Indonesia saat ini terutama dalam pendistribrusian logistik domestik, sangat bergantung terhadap moda transportasi yang ada di darat, terutama terhadap kendaraan truk, dengan sistim logistik indonesia yang dikuasai oleh transportasi darat sebesar 91%.⁶

Tingginya kebutuhan akan angkutan barang dengan menggunakan truk tersebut pada akhirnya justru memunculkan adanya praktik *Over Dimension Over Load* (ODOL), (Untuk selanjutnya disebut sebagai ODOL). *Overload* merupakan sebuah keadaan ketika suatu kendaraan mengangkut muatan dengan berat melebihi batas dari beban yang dimiliki oleh kendaraan pengangkut. Sedangkan yang dimaksud dengan *Overdimension* merupakan sebuah keadaan ketika dimensi dari kendaraan pegangkut tidak selaras

⁵ Idham Manaf dan Lenny Nadriana, *Hukum Pengangkutan* (Lembaga Studi Hukum Indonesia (LSHI), 2023), 10–11.

⁶ mediaindonesia com developer, “Menko AHY Negara Maritim tapi Logistiknya Terjebak di Jalan Raya,” diakses 15 November 2025, <https://mediaindonesia.com/ekonomi/829677/menko-ahy-negara-maritim-tapi-logistiknya-terjebak-di-jalan-raya>.

terhadap standar produksi serta peraturan yang ada.⁷ Singkatnya, yang disebut ODOL merupakan fenomena dimana kendaraan melewati batas ukuran dan/atau batas muatan yang diizinkan oleh UULLAJ, maupun Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Untuk selanjutnya disebut sebagai PP No.55 Tahun 2012),.

Kegiatan ODOL Dimaksudkan agar para pengusaha jasa angkutan darat tersebut dapat memperoleh keuntungan lebih besar dalam sekali jalan dari proses pengangkutan tersebut. Truk yang sudah dimodifikasi tersebut akan dipaksakan untuk dapat mengangkut barang dengan dimensi maupun berat yang melebihi kemampuan kendaraan tersebut.

Kegiatan pengangkutan yang dilaksanakan secara ODOL memungkinkan terjadinya keterlambatan pengiriman barang, hingga kerusakan terhadap barang muatan yang diangkut sebagai akibat dari kecelakaan terutama dari aspek kendaraan. Faktor kendaraan menjadi penyebab utama yang memiliki dampak besar dikarenakan kendaraan yang mengalami ODOL akan cenderung lebih mungkin untuk mengalami *underspeed* atau berjalan dengan lambat sehingga rawan untuk gagal dalam menanjak, permasalahan pada rem karena harus menahan berat berlebih, hingga kerusakan pada truk seperti patah as roda ataupun pecah ban karena tidak mampu menahan berat muatan yang dapat mengakibatkan truk terguling maupun kecelakaan.

⁷ Thadeus Raphael Gunawan, Amalia Kurniawan, dan Muchammad Fauzi, "Analisis Pengaruh Kendaraan Over Dimensi Dan Over Loading," *Jurnal Ilmiah Teknik Dan Manajemen Industri* 3, no. 1 (Juli 2023), hlm. 83., <https://doi.org/10.46306/tgc.v3i1.61>.

Dampak nyata dari pelanggaran ODOL dapat ditemukan dalam berbagai kasus yang terjadi di Indonesia. Seperti pada tanggal 5 Januari 2025, sebuah truk pengangkut batu bara yang melebihi kapasitas muatan tidak kuat menahan di wilayah kilometer 97 tol Cipularang arah Bandung sehingga truk tersebut mundur secara tak terkendali dan mengakibatkan kecelakaan beruntun yang melibatkan lima kendaraan, mengakibatkan satu orang mengalami luka berat, serta satu orang mengalami luka ringan.⁸ Peristiwa ini menjadi bukti bahwa kendaraan ODOL yang tidak mampu menahan berat muatan yang dibawanya dapat menjadi ancaman serius bagi keselamatan pengguna jalan lain yang tidak terlibat dalam kegiatan pengangkutan.

Selain menimbulkan korban kecelakaan, pelanggaran ODOL juga menimbulkan kerugian lain berupa kerusakan infrastruktur jalan yang berdampak pada masyarakat luas. Jalur Padabeunghar yang terletak di Kecamatan Jampang Tengah, Sukabumi, menjadi salah satu contoh nyata di mana ruas jalan provinsi yang hanya dirancang sebagai jalan kelas II terus-menerus mengalami kerusakan akibat dilalui oleh truk bertonase besar yang melampaui kapasitas kelas jalan, hingga mendapat teguran langsung dari Gubernur Jawa Barat dan membuat UPTD Bina Marga Sukabumi kewalahan karena anggaran untuk perbaikan jalan terus terserap guna perbaikan ruas yang

⁸ Hilmi Abdul Halim, "Truk ODOL Mundur Picu Kecelakaan Beruntun di Tol Cipularang, Pengamat: Ancaman yang Terus Terulang," *Pikiran Rakyat*, diakses 20 Juli 2026, <https://www.pikiran-rakyat.com/news/pr-018940553/truk-odol-mundur-picu-kecelakaan-beruntun-di-tol-cipularang-pengamat-ancaman-yang-terus-terulang>.

sama berulang kali.⁹ Kedua kasus tersebut memberikan gambaran secara nyata bahwa pelanggaran ODOL bukan hanya menimbulkan kerugian bagi pihak tertentu, tetapi juga berdampak bagi kepentingan masyarakat luas, sehingga diperlukan instrumen hukum yang tepat untuk memintakan pertanggungjawaban perdata terhadap pelaku pelanggaran ODOL.

Disamping itu, ketentuan yang ada pada buku III KUHPperdata yakni Pasal 1365 juga mengatur prinsip tanggung jawab berupa penggantian kerugian. Namun dalam praktiknya, penegakan aspek keperdataan atau ganti rugi atas kerugian negara akibat ODOL sangat minim jika dibandingkan dengan penegakan sanksi administratif dan pidana. Sanksi administratif berupa denda dibayarkan menuju kas negara, bukan digunakan secara langsung untuk mengganti kerugian infrastruktur jalan yang rusak. Sanksi pidana sendiri memiliki sifat represif dan memiliki tujuan guna memberikan efek jera terhadap pelaku, tetapi hal ini juga tidak memberikan kompensasi secara langsung kepada korban dari adanya pelanggaran ODOL ini. Problematika hukum ini menjadi semakin aktual dengan dimulainya kebijakan pemerintah “Zero ODOL 2027,” yaitu program nasional menuju Indonesia bebas ODOL.

Hal inilah yang menjadi urgensi akan pentingnya aspek pertanggungjawaban perdata dalam pelanggaran ODOL. Dengan melalui gugatan secara perdata, maka pihak yang terdampak kerugian imbas kegiatan ODOL bisa menuntut adanya suatu ganti rugi secara langsung terhadap pelaku

⁹ “Dilema Jalur Padabeunghar: Disentil Gubernur, Rusak Akibat Truk ODOL,” diakses 20 Juli 2026, <https://www.detik.com/jabar/berita/d-8574983/dilema-jalur-padabeunghar-disentil-gubernur-rusak-akibat-truk-odol>.

ODOL. Pendekatan secara perdata dalam kasus ODOL ini memiliki beberapa keunggulan dibanding dengan pendekatan lain seperti memberikan pemulihan secara langsung kepada korban, menciptakan efek pencegahan yang lebih besar karena pelaku ODOL harus mengganti sejumlah kerugian yang ditimbulkannya secara aktual sehingga mendorong suatu tanggung jawab yang lebih besar bagi para pelaku usaha angkutan.

Berdasarkan hal tersebut, adanya pelanggaran ODOL telah menimbulkan beberapa pertanyaan yang memerlukan suatu kajian mendalam. Yang pertama, bagaimana pelanggaran ODOL dapat dikualifikasikan secara tegas sebagai sebuah perbuatan melanggar hukum dalam pengertian Pasal 1365 KUHPerdata, Kedua, siapa saja pihak yang bertanggungjawab dalam hal perdata, Ketiga, bagaimana bentuk serta mekanismenya yang bisa diterapkan dalam pelanggaran ODOL.

Penelitian ini penting dilakukan guna mengkaji mengenai kualifikasi pelanggaran ODOL sebagai sebuah perbuatan melanggar hukum serta bentuk pertanggungjawaban perdata yang dapat diterapkan berdasarkan KUHPerdata. Dengan melalui penelitian ini, diharapkan diperoleh sebuah pengalaman yang mendalam mengenai aspek pertanggungjawaban yang terdapat dalam pelanggaran ODOL yang selama ini belum banyak diangkat, agar hal tersebut dapat secara teoritis dan praktis mendukung penegakan hukum serta pembelaan atas hak-hak bagi mereka yang telah dirugikan. Adanya urgensi tersebut menjadi ketertarikan dari penulis untuk dapat membahas dan mengkaji lebih dalam mengenai fenomena tersebut sebagai bahan skripsi dengan judul **“ANALISIS**

PERTANGGUNGJAWABAN PERDATA TERHADAP PELANGGARAN *OVER DIMENSION OVERLOAD* (ODOL) KENDARAAN ANGKUTAN DARAT”

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana Pelanggaran *Over Dimension Overload* (ODOL) Kendaraan Angkutan Darat Dapat Dikualifikasikan Sebagai Perbuatan Melanggar Hukum Menurut Ketentuan Hukum Perdata?
2. Bagaimana Bentuk Pertanggungjawaban Perdata Terhadap Pelanggaran *Over Dimension Overload* (ODOL) Kendaraan Angkutan Darat Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis pelanggaran *Over Dimension Overload* (ODOL) kendaraan angkutan darat sebagai perbuatan melanggar hukum, melalui pengkajian terpenuhinya berbagai unsur perbuatan melanggar hukum sebagaimana termaktub di ketentuan KUHPerdata.
2. Menganalisis potensi tanggung jawab perdata yang dapat dikenakan terhadap perusahaan angkutan dan/atau pengangkut atas adanya pelanggaran *Over Dimension Overload* (ODOL) kendaraan angkutan darat, khususnya dalam kaitannya dengan kewajiban pemberian ganti kerugian berdasarkan ketentuan yang ada pada hukum perdata yang berlaku.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Akademis

Diharapkan penelitian ini mampu memberi andil terhadap suatu keterlibatan terhadap ilmu hukum keperdataan, terutama terkait dengan perbuatan melanggar hukum dalam konteks lalu lintas dan angkutan jalan, memperkaya khazanah keilmuan serta berkontribusi sebagai rujukan bagi riset kedepannya. Selain itu, diharapkan penelitian ini dapat memperluas pemahaman mengenai penerapan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang perbuatan melanggar hukum dalam ranah yang lebih spesifik, yakni pelanggaran ketentuan angkutan barang. Dengan demikian, penelitian ini bisa digunakan untuk bahan kajian akademis oleh mereka yang memiliki ketertarikan pada bidang hukum keperdataan dan hukum transportasi.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini dapat memberi penafsiran yang komprehensif kepada para praktisi hukum, penegak hukum, serta instansi pemerintah berkaitan dengan mekanisme pertanggungjawaban perdata dalam pelanggaran ODOL. Dengan adanya konstruksi hukum yang jelas, para pihak yang dirugikan seperti pemerintah melalui instansi pengelola jalan maupun masyarakat pengguna jalan dapat memahami hak-hak yang mereka miliki untuk menuntut kerugian secara perdata. Penelitian ini bisa digunakan sebagai pertimbangan oleh korban pelanggaran ODOL apabila mengajukan suatu gugatan perdata, termasuk dalam hal pembuktian unsur-unsur kerugian. Bagi pengusaha angkutan darat dan pelaku usaha di bidang transportasi, penelitian ini dapat memberikan pemahaman terkait dengan

konsekuensi hukum perdata yang timbul dari kegiatan ODOL, sehingga mendorong adanya kepatuhan hukum. Diharapkan penelitian ini dapat menjadi petunjuk bagi pembuat peraturan guna merumuskan sebuah regulasi yang lebih komprehensif berkaitan dengan penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL, khususnya dalam mengoptimalkan pertanggungjawaban melalui jalur perdata sebagai suatu instrumen dalam pemulihan kerugian dan pencegahan pelanggaran.

1.5 Keaslian Penelitian

Penulis membandingkan penelitian ini terhadap beberapa penelitian hukum sebelumnya yang memiliki persamaan tema maupun ruang lingkup penelitian, Guna menegaskan keaslian penelitian ini. Berikut pemaparan terkait perbedaan tersebut.

Tabel 1.1 Keaslian Penelitian

No.	Identitas Penyusun & Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1.	Beben Subeni, Singgih Saputro, Jurnal Hukum dan Legislasi Kontemporer, 2025 Pertanggungjawaban Perdata Pemilik Truk Over Dimention Over Load Terhadap Kerusakan Jalan Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahu 2009	Penelitian ini mempunyai sejumlah kesamaan terhadap penelitian yang dilaksanakan oleh Beben Subeni dan Singgih Saputro, yaitu sama-sama membahas pertanggungjawaban perdata yang timbul akibat pelanggaran Over Dimension Overload (ODOL) dalam penyelenggaraan angkutan darat. Keduanya juga	Penelitian tersebut secara spesifik menitikberatkan pada pertanggungjawaban perdata pemilik truk atas kerusakan jalan dengan pendekatan utama menggunakan UULLAJ. Sementara itu, penelitian yang dilakukan penulis tidak hanya membahas kerusakan jalan sebagai akibat ODOL, tetapi secara lebih luas menganalisis pelanggaran ODOL

	Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. ¹⁰	mengkaji konsekuensi hukum atas kerugian yang ditimbulkan serta merujuk pada ketentuan perundang-undangan sebagai dasar analisis hukum.	sebagai perbuatan melanggar hukum berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdara, serta mengkaji konstruksi pertanggungjawaban perdata dan bentuk ganti kerugian yang timbul dari pelanggaran tersebut.
2.	Nicholas Rachmanata & Amad Sudiro, Jurnal Hukum Adigama, 2022, “Tanggung Jawab Pelaku Usaha Sebagai Pengangkut Barang yang <i>Over Dimension & Over Load</i> (ODOL) Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”. ¹¹	Sama-sama membahas pelanggaran Over Dimension Overload (ODOL) dalam kegiatan pengangkutan barang melalui kendaraan angkutan darat serta menyoroti adanya tanggung jawab hukum yang ada karena pelanggaran tersebut. Kedua penelitian juga berada dalam ranah hukum perdata dan mengkaji konsekuensi hukum terhadap pengusaha atau pengangkut.	Penelitian tersebut lebih menitikberatkan pada tanggung jawab pelaku usaha sebagai pengangkut pada konteks kerusakan fasilitas publik (jalan) berdasarkan ketentuan UULLAJ. Sementara itu, penelitian yang dilakukan oleh penulis khusus menganalisis pelanggaran ODOL sebagai sebuah perbuatan melanggar hukum atas dasar Pasal 1365 KUHPerdara serta mengkaji bentuk pertanggungjawaban perdata dan mekanisme yang dapat dilimpahkan

¹⁰ Beben Subeni dan Singgih Saputro, “Pertanggungjawaban Perdata Pemilik Truk Over Dimention Over Load Terhadap Kerusakan Jalan Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahu 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan,” *Jurnal Hukum dan Legislasi Kontemporer* 9, no. 2 (2025).

¹¹ Nicholas Rachmanata dan Amad Sudiro, “Tanggung Jawab Pelaku Usaha Sebagai Pengangkut Barang Yang Over Dimension & Overload (Odol) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan,” *Jurnal Hukum Adigama* 5, no. 2 (2022): 320–39.

			terhadap pelaku pelanggaran ODOL.
3.	Bima Setiawan, Skripsi Universitas Islam Sultan Agung, 2024 Peran Aparat Penegak Hukum Dalam Penanganan Pelanggaran Aturan Over Dimension Dan Over Loading Kepada Pemilik Kendaraan Angkutan Di Indonesia.¹².	sama-sama membahas mengenai pelanggaran Over Dimension Overload (ODOL) dalam pengangkutan darat serta dampak hukum yang ditimbulkan akibat pelanggaran tersebut. Selain itu, kedua penelitian juga menyoroti adanya kerugian yang timbul dari praktik ODOL, baik terhadap pengguna jalan, infrastruktur jalan, maupun pihak lain yang terdampak. Penelitian penulis juga memakai pendekatan hukum normatif melalui analisis peraturan yang memiliki kaitannya dengan pengangkutan dan lalu lintas jalan.	Penelitian yang dilaksanakan oleh Bima Setiawan memiliki fokus terhadap pengaturan dan penegakan hukum pelanggaran ODOL secara umum, terutama dari aspek administrasi dan kebijakan pemerintah. Sementara itu, penelitian penulis secara khusus menganalisis pertanggungjawaban perdata terhadap pelanggaran ODOL dengan menitikberatkan pada kualifikasi pelanggaran ODOL sebagai perbuatan melanggar hukum menurut Pasal 1365 KUHPerdata, serta tanggung jawab pengangkut dan perusahaan angkutan atas kerugian yang timbul.

¹² Ani Yunita dkk., “Perlindungan Hukum Terhadap Jasa Pengiriman Barang Jalur Darat dalam Perspektif Hukum Perdagangan,” *Media of Law and Sharia* 4, no. 1 (2022):hlm. 67–74.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Jenis dan Sifat Penelitian

Penelitian ini berjenis penelitian hukum normatif, atau biasa disebut penelitian kepustakaan. Penelitian hukum normatif dilaksanakan atas dasar tujuan guna menguji sebuah norma maupun ketentuan yang ada, atau dapat dikatakan menggunakan cara melakukan penelitian terhadap bahan pustaka maupun data sekunder. Penelitian ini memiliki fokus pada bahan pustaka, sehingga seringkali juga disebut suatu penelitian perpustakaan atau penelitian doktriner.¹³

Sifat dari penelitian ini ialah Deskriptif, yakni sebuah bentuk penelitian yang bertujuan guna menerangkan fenomena baik itu fenomena alamiah maupun fenomena ciptaan manusia itu sendiri. Penelitian deskriptif secara sederhana dapat dimaknai sebagai suatu metode penelitian yang memungkinkan peneliti untuk dapat menciptakan sebuah deskripsi berkaitan dengan fenomena yang diteliti pada saat melaksanakan pengumpulan data yang ada.¹⁴ Jenis dan sifat dari penelitian tersebut dapat disatukan secara serasi sehingga dari hasil penyatuan tersebut kemudian terciptalah sistematika terkait berbagai macam penelitian secara umum serta pembagiannya mengikuti tujuan dari suatu penelitian hukum.¹⁵

1.6.2 Pendekatan

¹³ Irwansyah. *Penelitian Hukum Pilihan Metode & Praktik Penulisan Artikel*, Edisi Revisi Cetakan 6 (Yogyakarta: Mirra Buana Media, 2024), hlm. 42.

¹⁴ *Ibid*, hlm. 38.

¹⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar penelitian hukum*, ke-3 (UI Publishing, 2020), hlm. 51.

Pendekatan penelitian hukum normatif yang digunakan penulis pada penelitian ini ialah berupa pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*) serta pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*).

1. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*), merupakan suatu pendekatan yang dilaksanakan menggunakan cara menganalisis segala peraturan perundang-undangan yang mempunyai ketersangkutan terhadap isu hukum.¹⁶
2. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*), merupakan jenis pendekatan yang memberikan pendapat dalam penyelesaian hukum dengan melihat berbagai konsep hukum yang melandasi. Pendekatan ini bertumpu terhadap pemikiran dan doktrin yang tumbuh pada disiplin ilmu hukum. Berdasarkan kajian atas bermacam pemikiran itu, peneliti dapat mengidentifikasi berbagai konsep, asas, serta pengertian hukum yang dapat digunakan sebagai sebuah landasan dalam menganalisis isu yang ditelitinya. Pemahaman tersebut nantinya akan dapat digunakan oleh penulis untuk menjadi sandaran dalam menciptakan pendapat hukum pada penyelesaian isu.¹⁷

1.6.3 Bahan Hukum

Menurut Peter Mahmud Marzuki, sumber penelitian atau bahan hukum dapat diklasifikasikan dalam dua jenis, yakni yang disebut dengan bahan primer, dan yang disebut dengan bahan sekunder. Undang-undang dan

¹⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Cetakan ke-21, Edisi Revisi (Jakarta: Kencana, 2025), 137.

¹⁷ Irwansyah, *Op Cit*, hlm. 148.

peraturan, dokumen serta catatan resmi yang berkaitan dengan proses legislatif, dan putusan pengadilan yang digunakan sebagai rujukan dalam penelitian hukum merupakan contoh sumber hukum primer. Sumber hukum primer memiliki kekuatan hukum karena bersifat *autoritatif*. Di sisi lain, bahan hukum sekunder adalah segala publikasi yang berkaitan dengan hukum yang tidak termasuk dalam definisi dokumen resmi. Buku, kamus hukum, dan komentar atas putusan pengadilan merupakan contoh bahan hukum sekunder.

Buku teks, yang mencakup berbagai gagasan hukum dasar serta sudut pandang tradisional yang dianut oleh para ahli yang sangat kompeten, merupakan bahan hukum primer terpenting yang digunakan dalam penelitian hukum. Selain buku, terdapat pula tulisan-tulisan hukum yang berbentuk buku maupun jurnal yang juga termasuk dalam bahan hukum primer. Tulisan hukum memuat terkait sebuah perkembangan maupun berbagai isu aktual tentang hukum pada suatu bidang tertentu. Dengan merujuk kepada berbagai tulisan hukum tersebut, peneliti akan dapat mengetahui terlebih dahulu dari adanya kelanjutan dari target yang ditelitinya. Selain sumber bahan hukum, terdapat pula bahan-bahan non hukum yang bisa berbentuk sebuah buku mengenai ilmu politik, sosiologi, ekonomi, filsafat serta berbagai penelitian dan jurnal selain hukum selama hal tersebut mempunyai kaitan terhadap topik

penelitian dan dengan ketentuan bahwa bahan non-hukum tersebut hanyalah bersifat sebagai pelengkap saja, bukan menjadi yang utama.¹⁸

Pada penelitian ini digunakan bahan hukum primer serta sekunder yang dihimpun menggunakan mekanisme studi kepustakaan, antara lain;

a. Bahan Hukum Primer

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- 3) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan
- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan
- 6) Peraturan hukum lain yang berkaitan dengan pengangkutan.

b. Bahan Hukum Sekunder

- 1) Buku
- 2) Artikel jurnal
- 3) Skripsi / Thesis / Disertasi
- 4) Pendapat ahli

c. Bahan Hukum Tersier atau Bahan Non Hukum

- 1) Kamus
- 2) Ensiklopedia Hukum
- 3) Website Online

1.6.4 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

¹⁸ *Ibid*, hlm. 182–84.

Apabila telah ditetapkan sebuah isu hukum, maka peneliti akan melaksanakan penelusuran guna menemukan berbagai bahan hukum yang memiliki kaitan terhadap suatu isu hukum. Berkaitan dengan ini, ketika pendekatan yang dipakai oleh peneliti merupakan pendekatan perundang-undangan, konseptual serta komparatif, maka peneliti diharuskan untuk mengumpulkan berbagai peraturan perundangan maupun berbagai putusan pengadilan di negara lain mengenai suatu isu hukum yang ditelitinya.¹⁹ Penelitian ini dilakukan atas pengkajian sumber hukum primer, sekunder, ataupun non-hukum, untuk nantinya digunakan menjadi penggambaran temuan dari penelitian yang memiliki keterkaitan dengan peraturan hukum keperdataan terhadap pertanggungjawaban perdata atas pelanggaran *Over Dimension Overload* (ODOL) kendaraan angkutan darat.

1.6.5 Analisis Bahan Hukum

Berdasarkan sifatnya, penelitian ini merupakan sebuah penelitian deskriptif, yakni sebuah penelitian guna menggambarkan berbagai fenomena baik itu fenomena alami ataupun fenomena yang dibuat oleh manusia. Dengan data penelitian deskriptif, maka peneliti dapat mengidentifikasi apa, mengapa, serta bagaimana sebuah fenomena sosial tersebut dapat terjadi.²⁰ Prosedur telaah atas bahan hukum yang terdapat pada penelitian ini menjadi tahapan penting dalam penyusunan skripsi dengan judul **“PERTANGGUNGJAWABAN PERDATA TERHADAP**

¹⁹ *Ibid*, hlm. 238–39.

²⁰ Irwansyah, *Op. Cit*, hlm. 38.

PELANGGARAN *OVER DIMENSION OVERLOAD* (ODOL) KENDARAAN ANGKUTAN DARAT". Fakta yang didapatkan akan diproses dan ditelaah secara kualitatif guna menjawab isu hukum yang diteliti, khususnya yang berkaitan dengan pengaturan hukum perdata terhadap pelanggaran *Over Dimension Overload* (ODOL), serta bentuk pertanggungjawaban secara perdata menurut peraturan perundangan.

1.6.6 Sistematika Penulisan

Guna memberikan suatu gambaran runtut terkait struktur pembahasan yang terdapat pada penelitian ini, skripsi ini disusun dengan sistematika meliputi:

Bab I berisi pendahuluan. Pendahuluan tersusun dari latar belakang yang menjadi dasar bagi penulis untuk memilih topik penelitian tersebut. Rumusan masalah penelitian yang merupakan fokus dari penelitian ini. Tujuan serta manfaat penelitian yang memuat dampak dari dilaksanakannya penelitian ini baik itu secara teoritis ataupun secara praktis, Serta metode penelitian dan tinjauan Pustaka

Bab II berisi penjabaran dari rumusan masalah pertama yang terdapat pada penelitian ini. Dalam bab ini dijabarkan tentang pelanggaran *Over Dimension Overload* (ODOL) kendaraan angkutan darat dapat dikualifikasikan sebagai perbuatan melanggar hukum berdasarkan ketentuan hukum perdata. Bab II dibagi dalam dua sub bab, Bab pertama terdiri dari pengaturan hukum tentang ODOL dalam peraturan perundangan yang terdapat di Indonesia, sementara itu bab kedua membahas tentang analisis

kualifikasi dari pelanggaran ODOL sebagai suatu perbuatan melanggar hukum.

Bab III berisi tentang penjabaran dari rumusan masalah kedua pada penelitian ini. Pada bab ini dijelaskan terkait bentuk pertanggungjawaban perdata terhadap pelanggaran *Over Dimension Overload* (ODOL) kendaraan angkutan darat berdasarkan ketentuan KUHPerdata. Pembahasan yang terdapat dalam bab ini meliputi analisis terhadap para pihak yang dapat dimintai pertanggungjawaban perdata, dasar hukum pertanggungjawaban perdata yang terdapat dalam KUHPerdata, serta bentuk ganti kerugian yang dapat diterapkan terhadap pelaku pelanggaran ODOL.

Bab IV berisi penutup dari penelitian ini. Penutup yang terdapat dalam penelitian ini memuat Kesimpulan dari hasil penelitian yang menjawab kedua rumusan masalah, yakni mengenai kualifikasi dari pelanggaran ODOL sebagai perbuatan melanggar hukum dan bentuk pertanggungjawaban perdata yang dapat diterapkan berdasarkan KUHPerdata. Bab ini juga memuat terkait saran atau rekomendasi yang dapat diberikan kepada para pihak terkait sebagai suatu rekomendasi guna perbaikan dan pengembangan dalam penanganan pelanggaran ODOL dari aspek pertanggungjawaban perdata.

1.7 Tinjauan Pustaka

1.7.1 Tinjauan Tentang Pengangkutan Darat

UULLAJ mendefinisikan adapun dimaksudkan angkutan darat ialah pemindahan manusia dan/atau barang yang berada di sebuah lokasi ke lokasi lain memakai kendaraan yang berada pada lingkup lalu lintas jalan. Angkutan darat diselenggarakan dengan menggunakan berbagai moda transportasi yang terdapat di darat seperti kereta api, truk, bus, taksi, dan lain sebagainya.²¹ Pengangkutan merupakan perjanjian antara pengangkut dan pengirim, dengan pengangkut bertanggung jawab guna membawa sejumlah manusia dan/atau barang menuju lokasi yang telah diperjanjikan dalam keadaan selamat.²²

Ketentuan yang mengatur terkait pengangkutan darat ialah berbagai perundang-undangan yang berkaitan dengan perhubungan darat, serta asas kebebasan berkontrak dalam kaitannya terhadap pembuatan kontrak pengangkutan darat yang memiliki peran krusial. Pengangkutan dengan menggunakan moda transportasi darat memiliki beberapa kelebihan yang tidak dimiliki oleh angkutan laut maupun angkutan udara. Transportasi darat jauh lebih mudah untuk dilaksanakan dan dapat dilaksanakan kapan saja apabila hal ini didukung dengan adanya jaringan infrastruktur yang memadai untuk dilaksanakan pengangkutan darat.

²¹ boby Wilda Estanto, "Urgensi Holding Bumn Dalam Peningkatan Sektor Pelayanan Angkutan Darat Dan Udara," *Masalah-Masalah Hukum* 47, no. 2 (April 2018), hlm. 90.

²² Ani Yunita dkk., "Perlindungan Hukum Terhadap Jasa Pengiriman Barang Jalur Darat dalam Perspektif Hukum Perdagangan," *Media of Law and Sharia* 4, no. 1 (2022), hlm. 68.

Dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan di Indonesia, penggunaan truk sebagai angkutan barang lebih mendominasi dari berbagai alat transportasi angkutan barang yang ada sebesar 90 persen.²³ Sebagai kendaraan angkutan barang, kepemilikan truk terbagi ke dalam 3 jenis yang berbeda meliputi Kepemilikan Perorangan, Kepemilikan pengusaha truk yang berbadan hukum misalnya koperasi dan perusahaan terbatas dengan menggunakan plat kendaraan berwarna kuning, serta kepemilikan truk oleh perusahaan berbadan hukum tetapi tidak tergolong sebagai pengusaha truk, misalnya oleh industri, kontraktor, maupun dalam sektor pertambangan.²⁴

Dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan, tidak terdapat suatu ketentuan yang mensyaratkan bahwa perjanjian pengangkutan harus memiliki bentuk tertentu, maka dari itu perjanjian pengangkutan dapat dibuat berbentuk lisan atau berbentuk tulisan, asalkan isinya telah disepakati oleh para pihak. Meskipun tidak terdapat peraturan yang menyatakan secara khusus terkait bentuk perjanjian pengangkutan, pada praktiknya perjanjian pengangkutan akan selalu dibentuk secara tertulis yang disebut sebagai dokumen angkutan ataupun surat angkutan.

Atas dasar ketentuan Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (untuk selanjutnya disebut sebagai KUHD) dinyatakan bahwasanya yang dimaksud dengan dokumen atau surat angkutan merupakan sebuah perjanjian yang dibentuk antara pengirim maupun ekspediter dan pengangkut.

²³ Permana dan Sayekti, *op. cit.* hlm. 254.

²⁴ *ibid.*, hlm. 254.

Meskipun begitu, tanpa terdapat dokumen atau surat angkutan, perjanjian pengangkutan akan tetap dianggap masih ada selama ada kemufakatan antar pihak. Sehingga oleh karena hal itu, dokumen atau surat angkutan semata-mata bersifat sebagai bukti saja yang berkaitan dengan perjanjian pengangkutan.²⁵ Hukum dagang sendiri juga berkaitan dengan hukum transportasi karena pada hakikatnya objek dari hukum dagang itu sendiri meliputi perusahaan dengan latar belakang perdagangan secara umum, termasuk diantaranya wesel, cek, asuransi, kepailitan, serta juga pengangkutan.²⁶

1.7.2 Tinjauan Tentang *Over Dimension Overload* (ODOL)

Menurut UULLAJ, yang disebut sebagai ODOL ialah suatu pelanggaran yang terjadi akibat penggunaan kendaraan angkutan barang atau penumpang yang memuat muatan tak sesuai dengan peraturan cara memuat dan kapasitas yang diperbolehkan.²⁷ *Over dimension* ialah sebuah perbuatan pihak pemilik maupun pelaku usaha guna melakukan perubahan maupun modifikasi kendaraan menggunakan cara mengubah standar produksi dari suatu kendaraan berubah tak selaras terhadap Surat registrasi uji tipe atau SRUT. Praktik modifikasi kendaraan supaya menjadi lebih panjang maupun lebih tinggi daripada ukuran asli kendaraan ini seringkali dilaksanakan dengan tujuan guna meminimalkan biaya angkutan dan menghemat waktu

²⁵ Soesi Idayanti, *Hukum Transportasi*, Cetakan Pertama (Tri Star Mandiri, 2023), 301–2.

²⁶ Muksalmina dkk., *Hukum Dagang* (CV. Hei Publishing Indonesia, t.t.), hlm. 1.

²⁷ Putri Riski Al Khorik, *Pengawasan atas problematika Over Dimension and Over Loading (ODOL) terhadap pengangkutan hasil penambangan pasir perspektif Mashlahah: Studi di Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kabupaten Kediri*, 2025, hlm. 41.

perjalanan dalam kegiatan pengangkutan. Sedangkan yang dimaksud dengan *Over Load* ialah sebuah perbuatan melanggar hukum yang dilaksanakan pihak pengemudi maupun pemilik barang guna membawa barang muatan yang melampaui total kapasitas dan kemampuan daya angkut kendaraan yang ditentukan, atau (JBI).²⁸

Kendaraan bermotor khususnya kendaraan angkutan berupa truk yang sesuai dengan spesifikasi lalu kemudian dimodifikasi kembali oleh para pengusaha angkutan supaya mampu mengangkut barang yang melampaui kapasitas dari truk tersebut atau ODOL, Dimaksudkan agar para pengusaha jasa angkutan darat tersebut dapat memperoleh keuntungan lebih besar dalam sekali jalan dari proses pengangkutan tersebut. Truk yang sudah dimodifikasi tersebut akan dipaksakan untuk dapat mengangkut barang dengan dimensi maupun berat yang melebihi kemampuan kendaraan tersebut.

Penyebab dari adanya ketidakpatuhan yang dilakukan oleh pengusaha jasa angkutan darat di Indonesia terhadap aturan tersebut adalah berkaitan dengan adanya ketidaksesuaian dalam pembuatan dokumen angkutan sebagai syarat kendaraan tersebut dalam melaksanakan kegiatan pengangkutan di jalan raya. Adanya ketidaksesuaian dokumen ini dipicu akibat adanya praktik pemalsuan data kendaraan SRUT dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB), maupun dalam dokumen Uji KIR yang dilakukan oleh para pengusaha jasa angkutan dengan melalui oknum dinas perhubungan,

²⁸ *Ibid*, hlm. 42.

Sehingga hal ini membuat data kendaraan dengan apa yang ada menjadi berbeda dari yang seharusnya.²⁹

Praktik ODOL kendaraan angkutan barang menimbulkan serangkaian risiko signifikan baik atas keselamatan, ekonomi, maupun aspek hukum bagi para pihak yang terlibat. Secara teknis, kendaraan yang dimensi dan muatannya melebihi batas normal berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang fatal. Beban berlebih dan ukuran yang tidak standar menyebabkan kendaraan sulit dikendalikan, menambah risiko terguling, rem blong, pecah ban dan kerusakan mekanik lainnya. Hal ini juga dapat mempercepat kerusakan terhadap infrastruktur jalan serta jembatan, sehingga menimbulkan beban terhadap anggaran negara guna pemeliharaan dan perbaikan. Kegiatan pengangkutan yang dilaksanakan secara ODOL juga memungkinkan untuk terjadinya keterlambatan pengiriman barang, hingga kerusakan terhadap barang muatan yang diangkut sebagai akibat dari kecelakaan terutama dari aspek kendaraan.

Faktor kendaraan menjadi penyebab utama yang memiliki dampak besar dikarenakan kendaraan yang mengalami ODOL akan cenderung lebih mungkin untuk mengalami *underspeed* atau berjalan dengan lambat sehingga rawan untuk mengalami keterlambatan pengiriman, risiko gagal dalam menanjak, permasalahan pada rem karena harus menahan berat berlebih, hingga kerusakan pada truk seperti patah as roda ataupun pecah ban karena

²⁹ Rozi, *Lock. Cit*, hlm. 16.

tidak mampu menahan berat muatan yang dapat mengakibatkan truk terguling maupun kecelakaan.³⁰

Dari sisi hukum, pelanggaran yang diakibatkan oleh kegiatan ODOL juga dapat berujung pada suatu tuntutan ganti rugi atas adanya kerusakan barang, keterlambatan pengiriman, maupun luka dan kematian akibat kecelakaan. Putri Riski Al Kholik mendefinisikan bahwasanya kegiatan ODOL merupakan sebuah perbuatan melanggar hukum yang dilaksanakan oleh para pelaku usaha angkutan.³¹ sehingga dengan adanya hal tersebut maka pemilik barang, pengirim, maupun korban pihak ketiga berhak menggugat pengangkut atas dasar ingkar janji dan perbuatan melanggar hukum (PMH), seperti tercantum di Pasal 1365 KUHPerdara dan Pasal 47 UULLAJ.

Kerugian yang dialami akibat ODOL tidak terbatas hanya pada nilai kerusakan muatan ataupun hilang, namun juga berimbas terhadap reputasi dari perusahaan angkutan serta sanksi administratif dan pidana yang dapat diterapkan otoritas berwenang. Pelaksanaan ODOL dapat memperbesar risiko terjadinya klaim asuransi, penurunan kepercayaan, serta penegakan hukum yang lebih tegas kepada perusahaan dan pengemudi yang tidak mematuhi ketentuan angkutan.

1.7.3 Tinjauan Tentang Perbuatan Melanggar Hukum

Perbuatan melanggar hukum atau *onrechtmatige daad* adalah satu di antara sumber perikatan yang terdapat pada buku ketiga KUHPerdara.

³⁰ {Citation}

³¹ Anang Indriyanto, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pelaksanaan Angkutan Barang Kiriman Melalui Darat di Dakota Cargo Kudus*, 2017, hlm. 42–43.

Pengaturan ini termuat pada Pasal 1365 yang menyatakan apabila seseorang melakukan perbuatan melanggar hukum yang merugikan orang lain, ia wajib memberikan ganti rugi.. Pasal 1365 KUHPerdara tidak menerangkan secara spesifik terhadap perbuatan melanggar hukum, namun sekadar mengatur bahwa setiap pihak yang merugi akibat pihak lain melaksanakan perbuatan melanggar hukum memiliki hak untuk melakukan gugatan penggantian kerugian kepada Pengadilan Negeri.

Kata “perbuatan” pada lingkup perbuatan melanggar hukum didefinisikan pada tiga hal, yakni *Nonfeasance*, yakni tidak berbuat sesuatu yang mana hal tersebut telah diharuskan hukum, *Misfeasance*, yakni tindakan yang dilaksanakan menggunakan metode yang keliru dimana perbuatan itu adalah kewajibannya, serta *Malfeasance*, yakni suatu perbuatan yang dilaksanakan meskipun pelaku tidak mempunyai hak guna melakukan hal tersebut. Pada teori hukum sendiri, suatu perbuatan melanggar hukum dipandang sebagai sebuah pelanggaran berkenaan norma hukum yang mengakibatkan seseorang merugi.³²

Dalam ketentuan pada pasal 1365, dapat dipahami bahwasanya ketika tindakan tersebut mengakibatkan orang lain merugi, maka saat melaksanakan gugatannya wajib dilengkapi berbagai unsur berikut.³³

- a. Adanya sebuah perbuatan

³² Gisni Halipah dkk., “Tinjauan Yuridis Konsep Perbuatan Melanggar Hukum dalam Konteks Hukum Perdata,” *Jurnal Penelitian Serambi Hukum* 16, no. 01 (Januari 2023): hlm. 140, <https://doi.org/10.59582/sh.v16i01.923>.

³³ Mahlil Adriaman dkk., *Hukum Perdata* (CV. Gita Lentera, 2024), hlm. 72–74.

Perbuatan merupakan tindakan nyata ataupun sebuah kelalaian yang dilaksanakan oleh seseorang.

- b. Perbuatan tersebut merupakan sebuah pelanggaran hukum

Pelanggaran hukum berarti menyalahi hak subyektif pihak lain maupun berlainan terhadap kewajiban hukum yang telah dibuatnya, yang berarti melanggar undang-undang.

- c. Adanya suatu kerugian

Kerugian yang dimaksud disini adalah yang muncul efek tindakan yang dilakukan. Pihak lain tersebut merugi baik berupa kerugian materiil ataupun kerugian yang berbentuk immateriil.

- d. Adanya hubungan kausalitas (sebab-akibat)

Hubungan ini terdapat antara perbuatan dan kerugian yang nantinya akan digunakan guna menetapkan besarnya kerugian yang patut ditanggung, dengan cara memperhitungkan kerugian yang ada.

1.7.4 Tinjauan Tentang Tanggung Jawab Perdata

Tanggung jawab ialah suatu kondisi wajib guna menjamin semua hal apabila terjadinya sesuatu yang berada di luar perkiraan dan dapat untuk dipermasalahkan, dituntut, diperkarakan, dan lain sebagainya. Maka apabila terjadi adanya sebuah persoalan hukum akan konsumen, diperlukan suatu pertanggungjawaban hukum oleh pihak jasa pengangkutan. Tanggung jawab hukum ialah akibat yang timbul atas pelaksanaan hak dan kewajiban maupun kewenangan yang subjek hukum. Pada umumnya, konsep tanggung jawab

hukum mengharuskan setiap pihak guna melaksanakan kewajibannya dan bertindak sejalan terhadap ketentuan hukum.³⁴

Tanggung jawab perdata ialah sebuah prinsip utama pada hukum perdata dengan fungsi guna memberikan adanya keadilan dan perlindungan terhadap pihak yang merugi akibat orang lainnya. Umumnya, tanggung jawab perdata bukan saja meliputi sebuah kewajiban guna memberi suatu ganti rugi, namun juga memiliki fungsi untuk memastikan bahwasanya setiap individu ataupun badan hukum yang telah mengakibatkan kerugian kepada pihak lainnya diwajibkan bertanggung jawab terhadap tindakannya. Penerapan suatu tanggung jawab perdata bertujuan guna mengembalikan keadaan seperti semula ataupun bertujuan guna memberikan suatu ganti kerugian yang sebanding atas kerugian yang dialami.³⁵

Pertanggungjawaban perdata pada umumnya baru muncul apabila terdapat sebuah kewajiban kontraktual maupun non kontraktual yang tidak dilaksanakan. Kewajiban kontraktual muncul akibat adanya hubungan hukum yang memang diniatkan dibentuk dan diharapkan oleh pihak dalam suatu perjanjian, sedangkan Kewajiban non kontraktual muncul karena terdapat undang-undang yang mengatur, atau dengan kata lain hubungan hukum ini tidak didasarkan atas sebuah kesepakatan tetapi didasarkan pada sebuah aturan hukum yang ada.

³⁴ Yunita dkk., *Op. Cit*, hlm. 71.

³⁵ Markus Suryoutomo dkk., "Tanggung Jawab Perdata Dalam Kasus Wanprestasi Dan Perbuatan Melanggar Hukum :," *Jurnal Kolaboratif Sains* 8, no. 4 (April 2025): 2019, <https://doi.org/10.56338/jks.v8i4.7261>.

Kewajiban tersebut salah satunya adalah kewajiban terkait dengan pemberian ganti rugi sebagai konsekuensi dari perbuatan yang melanggar hukum (*onrechtmatige daad*), baik itu dikarenakan kesalahannya sendiri (Pasal 1365) ataupun yang akibat kelengahan dan kesalahan orang lain dalam pengawasannya (Pasal 1366 dan 1367).³⁶

³⁶ Y. Sari Murti Widiyastuti, (Cahaya Atma Pustaka, t.t.), hlm. 19–22.