JOURNAL SYNTAX IDEA
p–ISSN: 2723-4339 e-ISSN: 2548-1398
Vol. 8, No. 9, September 2026

Perlindungan Hukum terhadap Perusahaan Jasa Ekspedisi atas Wanprestasi Jual Beli dalam Sistem *Cash on Delivery* (CoD) pada Transaksi *E-Commerce* di Kota Padang Panjang

Indah Rahmadayanti*, Mahlil Adriaman
Universitas Muhammadiyah Sumatera Barat, Indonesia
Email: indahrahmadayanti9@gmail.com*, mahliladriaman@gmail.com

Keywords:
Legal Protection; Expedition Service Company; Cash On Delivery (COD)

Abstract
The Cash on Delivery (COD) payment system in e-commerce transactions frequently leads to buyer default manifesting as a refusal to accept or pay for goods—thereby forcing expedition service companies to bear shipping and return costs, despite the fact that the expedition company is not a party to the underlying sales agreement. This study aims to analyze the legal standing of expedition service companies in COD-based e-commerce transactions, as well as the resolution of losses and forms of legal protection regarding buyer default in Padang Panjang City. A descriptive empirical-juridical method was employed, utilizing a socio-legal approach that combined literature reviews with purposive interviews involving J&T Express and SPX Express Padang Panjang, couriers, business operators, and consumers. The findings indicate that expedition service companies act as both carriers and agents of the seller—pursuant to Articles 86–90 of the Commercial Code and Article 1792 of the Civil Code—yet lack a contractual relationship with the buyer in accordance with the principle of the relativity of contracts (Article 1457 of the Civil Code); consequently, they bear no liability for defaults committed by either the seller or the buyer. Loss resolution remains informal and contractual in nature, relying on internal standard operating procedures, the return of goods, and automatic cost deductions by the marketplace, while labor and courier operational costs go uncompensated. Existing legal protection is merely preventive; repressive protection mechanisms under Articles 1808 and 1365 of the Civil Code have not been utilized due to regulatory weaknesses, low legal awareness, and the limited institutional capacity of branch offices. It is concluded that legal certainty for expedition service companies has not been fully realized, necessitating regulations that explicitly define the legal standing and allocation of responsibilities among the parties involved in COD transactions.

Kata Kunci:
Perlindungan Hukum; Perusahaan Jasa Ekspedisi; *Cash on Delivery* (COD)

Abstrak
Sistem pembayaran *Cash on Delivery* (COD) pada transaksi e-commerce kerap menimbulkan wanprestasi pembeli berupa penolakan menerima atau membayar barang, sehingga perusahaan jasa ekspedisi menanggung biaya pengiriman dan retur, padahal ekspedisi bukan pihak dalam perjanjian jual beli. Penelitian ini bertujuan menganalisis kedudukan hukum perusahaan jasa ekspedisi dalam transaksi e-commerce bersistem COD serta pelaksanaan penyelesaian kerugian dan bentuk perlindungan hukum atas wanprestasi pembeli di Kota Padang Panjang. Metode yang digunakan adalah yuridis empiris bersifat deskriptif dengan pendekatan yuridis sosiologis melalui studi kepustakaan dan wawancara *purposive* terhadap J&T Express dan SPX Express Padang Panjang, kurir, pelaku usaha, dan konsumen. Hasil penelitian menunjukkan perusahaan jasa ekspedisi berkedudukan

sebagai pengangkut sekaligus penerima kuasa penjual berdasarkan Pasal 86–90 KUHDagang dan Pasal 1792 KUHPerdata, tanpa hubungan kontraktual dengan pembeli sesuai asas relativitas perjanjian Pasal 1457 KUHPerdata, sehingga tidak turut bertanggung jawab atas wanprestasi penjual maupun pembeli. Penyelesaian kerugian masih bersifat informal-kontraktual melalui standar operasional prosedur internal, retur barang, dan pemotongan otomatis biaya oleh. marketplace, sementara biaya tenaga kerja dan operasional kurir tidak memperoleh penggantian. Perlindungan hukum yang berjalan baru bersifat preventif, sedangkan perlindungan represif melalui Pasal 1808 dan Pasal 1365 KUHPerdata belum pernah dimanfaatkan akibat kelemahan regulasi, rendahnya kesadaran hukum, serta keterbatasan kapasitas kelembagaan kantor cabang. Disimpulkan bahwa kepastian hukum bagi perusahaan jasa ekspedisi belum terwujud secara maksimal sehingga diperlukan pengaturan yang secara eksplisit menegaskan kedudukan dan pembagian tanggung jawab para pihak dalam transaksi COD.

PENDAHULUAN

Transformasi digital dalam dunia perdagangan telah menjadi fenomena global yang mengubah secara mendasar cara masyarakat melakukan transaksi jual beli. Kehadiran internet memungkinkan perpindahan aktivitas perdagangan dari ruang fisik menuju ruang elektronik atau *electronic commerce* (e-commerce), yang kini menjadi tulang punggung ekonomi digital di berbagai negara. Di Indonesia, pertumbuhan tersebut ditandai dengan meningkatnya penggunaan berbagai platform *marketplace* seperti Shopee, Tokopedia, dan Lazada oleh masyarakat di berbagai daerah, tidak terkecuali di kota-kota berkembang seperti Kota Padang Panjang (Alid et al., 2024). Secara yuridis, transaksi elektronik tersebut diakui sah sepanjang memenuhi unsur perbuatan hukum yang dilakukan dengan menggunakan komputer, jaringan komputer, dan/atau media elektronik lainnya sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU ITE) (Arifin, 2021). Salah satu karakteristik khas perdagangan elektronik di negara-negara berkembang, termasuk Indonesia, adalah dominannya metode pembayaran *Cash on Delivery* (COD), yaitu pembayaran tunai yang dilakukan pada saat barang diterima pembeli di alamat tujuan. Sistem ini lahir sebagai jawaban atas rendahnya tingkat kepercayaan konsumen terhadap pembayaran digital, sekaligus menghadirkan pihak ketiga yang memegang peran sentral dalam rantai transaksi, yaitu perusahaan jasa ekspedisi.

Munculnya permasalahan hukum dalam sistem COD tidak berdiri sendiri, melainkan dipengaruhi oleh sejumlah faktor yang saling berkaitan. Faktor pertama adalah peran ganda perusahaan jasa ekspedisi yang tidak sekadar bertindak sebagai pengangkut barang, tetapi juga berfungsi sebagai perantara penerimaan pembayaran (*payment intermediary*) yang menjembatani hubungan finansial antara penjual dan pembeli, sehingga melahirkan hubungan hukum tersendiri berupa perjanjian pengangkutan sebagaimana diatur dalam Bab V KUHDagang (Faqih et al., 2023). Faktor kedua adalah bentuk hubungan hukum yang terjalin secara tidak langsung: kerja sama antara ekspedisi, penjual, dan platform terbentuk melalui syarat dan ketentuan (*term and condition*) yang telah ditetapkan sejak awal oleh *marketplace* (Gunawan, 2023), yakni perjanjian standar berklausula baku yang keabsahannya tetap diakui sepanjang telah disetujui pihak yang tunduk padanya, meskipun pihak tersebut tidak turut merumuskan isi klausulnya (Harahap, n.d.). Faktor ketiga bersumber dari asas relativitas perjanjian, karena Pasal 1457 KUHPerdata menegaskan bahwa jual beli merupakan perjanjian antara penjual dan pembeli semata (Hutajulu et al., 2025), sehingga ekspedisi tidak memiliki

hubungan kontraktual dengan pembeli. Faktor keempat, dan yang paling menentukan, adalah kekosongan pengaturan: baik Undang-Undang Perlindungan Konsumen (Juwitasari et al., 2021) maupun Peraturan Pemerintah tentang Perdagangan Melalui Sistem Elektronik (Novita & Santoso, 2021) belum mengatur secara tegas mekanisme pemulihan kerugian bagi perusahaan jasa ekspedisi yang telah mengeluarkan biaya operasional untuk penagihan dan retur.

Kombinasi faktor-faktor tersebut menimbulkan dampak nyata yang bersifat berlapis. Pada tataran operasional, setiap paket yang diretur akibat wanprestasi pembeli menimbulkan beban biaya pengiriman ulang, biaya operasional gudang, serta risiko kerugian atas barang yang rusak atau hilang selama proses retur, yang pada banyak kasus tetap harus ditanggung oleh pihak ekspedisi sebelum diperhitungkan kembali dengan penjual (Palapessy et al., 2023). Pada tataran yang lebih luas, sistem COD bahkan dimanfaatkan sebagai modus penipuan yang melibatkan sistem kerja perusahaan ekspedisi. Berdasarkan data Otoritas Jasa Keuangan dan Kepolisian Republik Indonesia, kerugian akibat penipuan daring di Indonesia hingga Juni 2025 tercatat mencapai Rp3,2 triliun dengan lebih dari 157 ribu pengaduan, sebagian di antaranya melibatkan modus yang mengatasnamakan jasa ekspedisi (Pangestuti et al., 2022). Kasus COD fiktif di Kota Bandung pada awal tahun 2022 memperlihatkan bagaimana perusahaan ekspedisi tidak dapat menahan penerusan dana kepada pengirim yang diduga pelaku penipuan karena sistem internalnya mengharuskan dana diteruskan kepada pihak yang telah terdata sebagai pengirim (Putri Ramadhani et al., 2024). Dampak lain terlihat dari maraknya sengketa COD yang viral di media, di mana pihak ekspedisi maupun kurirnya kerap disalahkan oleh konsumen atas ketidaksesuaian barang yang sebenarnya merupakan tanggung jawab penjual, sehingga menimbulkan kerugian tambahan berupa biaya penanganan komplain dan retur (Qois et al., 2023). Dengan demikian, beban wanprestasi konsumen dalam sistem COD tidak hanya berdampak pada penjual maupun kurir sebagai individu pekerja, tetapi menimbulkan kerugian struktural bagi perusahaan ekspedisi sebagai badan usaha.

Kedua variabel yang menjadi fokus penelitian ini perlu dipertegas batasannya. Variabel pertama, wanprestasi pembeli, bertitik tolak dari perjanjian jual beli yang telah mengikat para pihak sebagaimana dimaksud Pasal 1338 KUHPerdata; penolakan membayar atau pembatalan transaksi COD secara sepihak setelah kesepakatan terjadi memenuhi unsur wanprestasi yang menimbulkan hak menuntut ganti rugi sebagaimana diatur dalam Pasal 1238 dan Pasal 1243 KUHPerdata (Ridwan, 2025). Secara doktrinal, wanprestasi dimaknai sebagai keadaan debitur tidak melaksanakan apa yang telah diperjanjikan, baik berupa tidak memenuhi prestasi sama sekali, terlambat memenuhi prestasi, maupun memenuhi prestasi secara tidak sebagaimana mestinya (Rokfa et al., 2022). Variabel kedua, perlindungan hukum bagi perusahaan jasa ekspedisi, mengacu pada konsep Philipus M. Hadjon yang membedakan perlindungan preventif yang menekankan pencegahan sengketa melalui pengaturan yang mendahului tindakan definitif yang berpotensi merugikan dari perlindungan represif yang berorientasi pada pemulihan setelah sengketa terjadi (Rustiana & Yuliawan, 2023). Kedudukan ekspedisi sendiri berpijak pada dua konstruksi hukum: perjanjian pengangkutan sebagaimana diatur Pasal 86 sampai dengan Pasal 90 KUHDagang, yang tanggung jawabnya secara prinsipil terbatas pada keselamatan fisik barang selama masa pengangkutan (Saprida et al., 2023), dan pemberian kuasa sebagaimana diatur Pasal 1792 KUHPerdata (Sari, 2024), yang konsekuensinya mewajibkan pemberi kuasa mengembalikan persekot dan biaya yang telah dikeluarkan

penerima kuasa dalam menjalankan kuasanya berdasarkan Pasal 1808 KUHPerdata (Setjoatmadja & Puspitasari, 2024). Di luar ranah kontraktual, instrumen gugatan perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata terbuka bagi pihak mana pun yang dirugikan sepanjang memenuhi unsur perbuatan melawan hukum, kesalahan, kerugian, dan hubungan kausal (Wibisana et al., 2023).

Kebaruan penelitian ini terletak pada pergeseran sudut pandang terhadap posisi perusahaan jasa ekspedisi. Sejumlah penelitian terdahulu mengenai sistem COD lebih banyak menyoroti perlindungan hukum bagi kurir sebagai individu pekerja lapangan, termasuk risiko fisik dan psikologis yang dihadapinya, maupun perlindungan bagi konsumen dan penjual (Wiryawan, 2021). Kajian di Kabupaten Semarang menempatkan kurir dan perusahaan ekspedisi sebagai penerima kuasa penjual dengan penekanan pada perlindungan kurir (Wulandari & Sarjana, 2021), sementara kajian lain menyoroti tanggung jawab ekspedisi terhadap konsumen dalam pengiriman barang. Kajian mengenai *privity of contract* dalam perjanjian pengiriman barang bahkan mengembangkan argumentasi bahwa konsumen yang secara formal bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan tetap memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk menuntut apabila terjadi kelalaian pengiriman yang merugikannya. Seluruh kajian tersebut menempatkan ekspedisi sebagai pihak yang dituntut, bukan sebagai pihak yang dirugikan. Penelitian ini justru membalik arah analisis dengan mendalilkan bahwa pelonggaran doktrin *privity* semestinya berlaku dua arah, sehingga ekspedisi yang bukan pihak dalam perjanjian jual beli pun dapat mendalilkan kedudukan serupa untuk menuntut pembeli melalui jalur perbuatan melawan hukum. Kebaruan berikutnya terletak pada lokus penelitian di Kota Padang Panjang sebagai kota kecil dengan karakteristik kelembagaan ekspedisi tingkat cabang, yang belum banyak diteliti dibandingkan kota-kota besar.

Urgensi penelitian ini bertumpu pada kesenjangan antara kejelasan status normatif ekspedisi dan beban praktis yang senyatanya ditanggung. Secara hukum, tanggung jawab perusahaan ekspedisi atas keselamatan barang kiriman telah memperoleh penegasan melalui yurisprudensi, namun prinsip tanggung jawab yang sama belum banyak dikaji dari sisi sebaliknya, yaitu perlindungan hukum bagi perusahaan ekspedisi ketika kerugian justru timbul akibat perbuatan pihak lain. Tanpa kepastian hukum mengenai kedudukan dan hak pemulihan kerugian tersebut, perusahaan ekspedisi akan terus menanggung kerugian operasional tanpa pengaturan yang secara tegas membagi tanggung jawab para pihak, sementara volume transaksi COD terus meningkat setiap tahunnya. Kondisi ini menegaskan pentingnya kajian yuridis agar pengembangan sistem COD ke depan dapat berjalan secara lebih adil dan proporsional bagi seluruh pihak yang terlibat.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis kedudukan hukum perusahaan jasa ekspedisi dalam transaksi jual beli e-commerce dengan sistem *Cash on Delivery* (COD) di Kota Padang Panjang, serta untuk mengetahui dan menganalisis pelaksanaan penyelesaian kerugian dan bentuk perlindungan hukum yang diberikan kepada perusahaan jasa ekspedisi atas wanprestasi jual beli dalam sistem *Cash on Delivery* (COD) di Kota Padang Panjang. Adapun manfaat penelitian ini terbagi atas manfaat teoretis dan praktis. Secara teoretis, penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi bagi pengembangan hukum perdata, khususnya hukum perjanjian dan hukum pengangkutan, melalui penegasan kedudukan pihak ketiga di luar perjanjian pokok serta pengembangan wacana relativitas perjanjian yang berlaku dua arah. Secara praktis, hasil penelitian ini

diharapkan menjadi masukan bagi pemerintah dalam menyempurnakan regulasi perdagangan melalui sistem elektronik, bagi penyelenggara platform dalam merumuskan klausul kerja sama yang lebih proporsional, serta bagi perusahaan jasa ekspedisi dan kurir dalam memahami hak-hak hukum yang tersedia guna mewujudkan kepastian dan perlindungan hukum dalam pelaksanaan transaksi COD.

METODE PENELITIAN

Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum empiris yang bersifat deskriptif dengan pendekatan yuridis sosiologis. Strategi ini dipilih karena persoalan yang hendak dipecahkan tidak dapat dijawab semata-mata melalui penelusuran teks peraturan, mengingat inti permasalahannya justru terletak pada jarak antara kedudukan normatif perusahaan jasa ekspedisi yang tidak terikat perjanjian jual beli sebagaimana ditegaskan Pasal 1457 KUHPerdata dengan beban kerugian yang senyatanya ditanggung di lapangan. Oleh karena itu, penelusuran norma ditempatkan sebagai kerangka pengukur, sementara realitas praktik ditempatkan sebagai objek yang diukur, sehingga jawaban atas permasalahan diperoleh dari pertemuan keduanya, bukan dari salah satunya saja. Pendekatan sosiologis juga dibutuhkan untuk menjelaskan mengapa instrumen hukum yang secara normatif telah tersedia, seperti hak penerima kuasa menuntut penggantian biaya berdasarkan Pasal 1808 KUHPerdata maupun gugatan perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata, tidak pernah diaktifkan dalam praktik. Sifat deskriptif dipilih agar temuan disajikan secara sistematis dan menyeluruh sesuai keadaan yang sebenarnya, tanpa manipulasi terhadap perilaku para pihak yang diteliti.

Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada perusahaan jasa ekspedisi J&T Express dan SPX Express di Kota Padang Panjang. Pemilihan lokasi didasarkan pada pertimbangan bahwa aktivitas transaksi COD pada kedua perusahaan tersebut cukup tinggi sehingga relevan dengan objek penelitian, sekaligus karena Kota Padang Panjang merepresentasikan karakteristik kota kecil dengan kantor cabang ekspedisi yang tidak memiliki divisi hukum internal, sehingga kendala struktural dalam mengakses perlindungan hukum lebih mudah terbaca dibandingkan pada kota besar. Karakteristik demikian penting bagi strategi penelitian ini karena permasalahan yang dikaji bukan sekadar ketiadaan norma, melainkan juga keterbatasan kapasitas kelembagaan dalam memanfaatkan norma yang ada. Pengumpulan data lapangan dilaksanakan pada bulan Juli 2026, dengan wawancara terhadap para narasumber yang dilakukan secara berurutan pada tanggal 23, 24, dan 25 Juli 2026, yakni pada periode ketika transaksi COD melalui platform *marketplace* telah berjalan sebagai praktik yang mapan sehingga prosedur penanganan penolakan paket dan retur telah terbentuk secara stabil.

Ruang Lingkup dan Aspek yang Diteliti

Penelitian ini menyangkut beberapa aspek yang saling berkaitan dan sengaja disusun berlapis agar mampu menghasilkan solusi yang utuh. Aspek pertama adalah aspek kedudukan hukum, yang menelusuri hubungan hukum ekspedisi dengan penjual melalui konstruksi perjanjian pengangkutan sebagaimana diatur Pasal 86 sampai dengan Pasal 90 KUHDagang serta pemberian kuasa berdasarkan Pasal 1792 KUHPerdata, hubungan ekspedisi dengan pembeli, dan hubungan ekspedisi dengan platform *e-commerce* selaku mitra penyedia jasa

logistik yang tunduk pada Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 57/M-DAG/PER/12/2017. Aspek kedua adalah aspek pelaksanaan penyelesaian kerugian, yang menyoroti mekanisme retur, pembagian biaya, dan pemotongan otomatis oleh platform sebagai turunan kewajiban Penyelenggara Perdagangan Melalui Sistem Elektronik menyediakan mekanisme pengembalian dana konsumen. Aspek ketiga adalah aspek bentuk perlindungan hukum, yang dipetakan ke dalam dimensi preventif dan represif mengikuti konsep perlindungan hukum Philipus M. Hadjon. Aspek keempat adalah aspek efektivitas, yang menilai mengapa instrumen yang tersedia belum berjalan, dengan meminjam kerangka lima faktor yang memengaruhi penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto.

Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi penelitian mencakup seluruh pihak yang terkait dengan pelaksanaan sistem COD di Kota Padang Panjang, yaitu perusahaan jasa ekspedisi beserta kurirnya, pelaku usaha, dan konsumen. Sampel ditentukan dengan teknik *purposive sampling*, yakni penetapan responden berdasarkan pertimbangan keterkaitan langsung dengan objek penelitian, bukan berdasarkan keterwakilan statistik. Pilihan ini merupakan bagian dari strategi penelitian: karena permasalahan yang diteliti berkaitan dengan pengalaman menanggung kerugian akibat penolakan paket, informasi yang dibutuhkan hanya dapat diperoleh dari pihak yang benar-benar mengalami dan menangani peristiwa tersebut. Sampel terdiri atas empat kelompok yang secara sengaja disusun mengikuti alur rantai transaksi COD, yaitu perusahaan jasa ekspedisi yang diwakili pihak manajemen cabang J&T Express dan SPX Express, kurir yang pernah menangani transaksi COD, pelaku usaha yang menggunakan metode pembayaran COD, serta pembeli yang pernah bertransaksi menggunakan sistem tersebut. Penyusunan sampel secara berlapis demikian memungkinkan setiap keterangan diuji silang dengan keterangan pihak lain pada mata rantai yang berbeda, sehingga kesimpulan mengenai kedudukan ekspedisi tidak bertumpu pada versi satu pihak.

Jenis dan Sumber Data

Bahan hukum yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum primer meliputi KUHPerdata, KUHDagang, Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik, Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Peraturan Pemerintah tentang Perdagangan Melalui Sistem Elektronik, serta keterangan narasumber di lapangan. Bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal ilmiah, hasil penelitian terdahulu, dan pendapat para ahli yang relevan dengan hukum perjanjian, hukum pengangkutan niaga, hukum telematika, serta kajian mengenai tanggung jawab pihak ekspedisi dalam transaksi pengiriman barang. Penempatan keterangan narasumber sejajar dengan bahan hukum primer merupakan konsekuensi logis dari pendekatan empiris yang dipilih, karena praktik penanganan wanprestasi pembeli sebagian besar tidak tertuang dalam peraturan melainkan hidup dalam prosedur internal perusahaan.

Instrumen dan Teknik Pengumpulan Data

Instrumen utama penelitian ini adalah pedoman wawancara semi terstruktur yang disusun berdasarkan keempat aspek penelitian, sehingga setiap pertanyaan dapat ditarik kembali ke rumusan masalah yang hendak dijawab. Pedoman tersebut disusun terbuka agar narasumber dapat menguraikan pengalaman yang tidak terprediksi sebelumnya, seperti praktik kurir menalangi pembayaran pembeli maupun tekanan sistem penilaian aplikasi terhadap posisi tawar kurir. Data dikumpulkan melalui tiga teknik yang saling melengkapi, yaitu studi

kepustakaan terhadap peraturan dan literatur, wawancara langsung dengan pihak ekspedisi, kurir, pelaku usaha, dan konsumen, serta dokumentasi berupa peraturan, data perusahaan, dan bukti transaksi yang relevan. Dokumen elektronik yang diperoleh selama penelitian, seperti riwayat pemesanan, resi pengiriman, dan catatan status pengantaran, diperlakukan sebagai data yang sah mengingat Pasal 5 ayat (1) UU ITE menempatkan informasi dan dokumen elektronik beserta hasil cetaknya sebagai alat bukti hukum yang sah.

Teknik Analisis Data

Data yang terkumpul dianalisis secara kualitatif melalui tiga tahap yang berurutan. Tahap pertama adalah reduksi dan klasifikasi keterangan narasumber ke dalam empat aspek penelitian. Tahap kedua adalah konfrontasi temuan lapangan dengan norma dan doktrin, yakni menguji praktik yang berjalan terhadap ketentuan pengangkutan, pemberian kuasa, dan wanprestasi sebagaimana diatur Pasal 1238 dan Pasal 1243 KUHPerdata,[^19] guna mengidentifikasi kesenjangan antara hak normatif dan pemanfaatannya. Tahap ketiga adalah penarikan kesimpulan secara induktif dengan menggunakan konsep perlindungan hukum preventif dan represif serta kerangka efektivitas penegakan hukum sebagai pisau analisis, sehingga solusi yang ditawarkan tidak berhenti pada usulan perubahan regulasi, melainkan juga menyentuh penguatan kesadaran hukum dan kapasitas kelembagaan ekspedisi di tingkat cabang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Profil Lokasi dan Narasumber Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada dua perusahaan jasa ekspedisi yang melayani transaksi *Cash on Delivery* (COD) di Kota Padang Panjang, yaitu J&T Express dan SPX Express, dengan pertimbangan bahwa volume transaksi COD pada kedua perusahaan tersebut cukup tinggi sehingga relevan dengan objek penelitian. Data lapangan diperoleh dari lima orang narasumber yang ditentukan secara *purposive* dan sengaja disusun mengikuti seluruh mata rantai transaksi COD, sehingga setiap keterangan dapat diuji silang dengan keterangan pihak lain pada posisi yang berbeda dalam rantai tersebut. Kelima narasumber terdiri atas dua orang dari unsur manajemen perusahaan ekspedisi, satu orang kurir pelaksana lapangan, satu orang pelaku usaha yang menggunakan metode pembayaran COD, dan satu orang konsumen yang pernah bertransaksi dengan sistem tersebut. Seluruh wawancara dilaksanakan dalam rentang tiga hari berturut-turut pada bulan Juli 2026, sebagaimana disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Profil Narasumber Penelitian

No.	Nama Narasumber	Kedudukan	Unsur yang Diwakili	Tanggal Wawancara
1	Arief Hidayat	SPV Drop Point J&T Express Padang Panjang	Manajemen ekspedisi	23 Juli 2026
2	Renaldi	Kepala Cabang SPX Express Padang Panjang	Manajemen ekspedisi	23 Juli 2026
3	Aldi Rahman Fernando	Kurir J&T Express Padang Panjang	Pelaksana lapangan	24 Juli 2026
4	Vina	Pelaku usaha/penjual daring	Penjual (*seller*)	25 Juli 2026
5	Cindy	Konsumen/pembeli	Pembeli (*buyer*)	25 Juli 2026

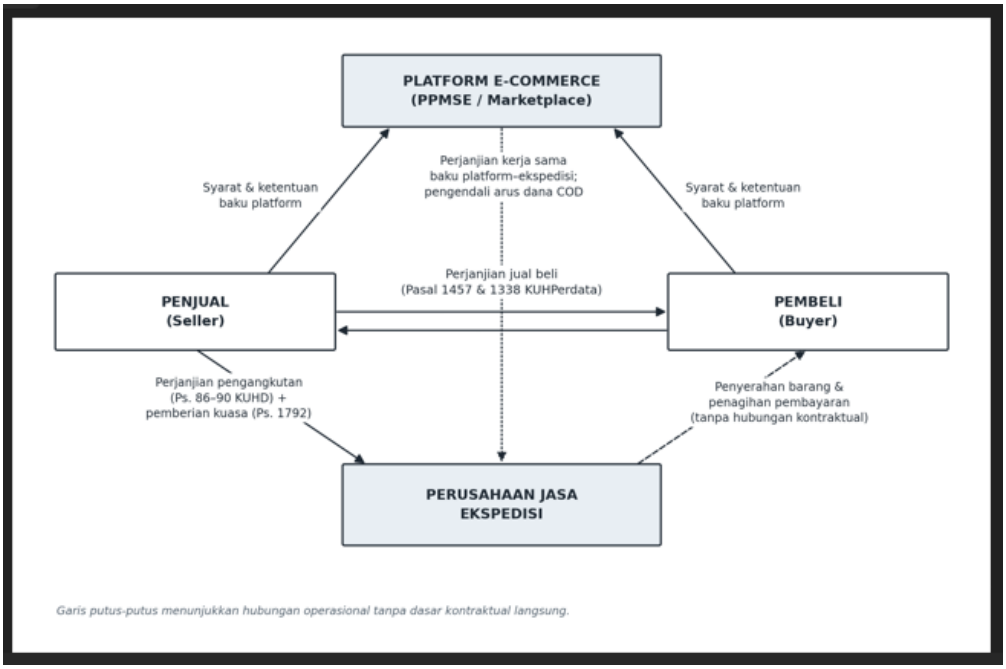
Sumber: diolah dari hasil wawancara peneliti, Juli 2026.

Komposisi narasumber tersebut memungkinkan penelitian ini menjawab kedua rumusan masalah dari dua arah sekaligus, yakni dari sisi pihak yang menanggung kerugian dan dari sisi pihak yang menjadi sumber timbulnya kerugian. Keterangan manajemen ekspedisi digunakan untuk menelusuri kebijakan, prosedur, dan pembagian tanggung jawab pada tataran kelembagaan, keterangan kurir untuk menelusuri praktik penanganan penolakan paket pada tataran operasional, sedangkan keterangan pelaku usaha dan konsumen digunakan sebagai pembanding untuk menguji apakah persepsi para pihak mengenai kedudukan ekspedisi konsisten satu sama lain.

Gambaran Umum Pelaksanaan Transaksi COD di Kota Padang Panjang

Temuan pertama penelitian ini berkaitan dengan pola hubungan para pihak dalam pelaksanaan transaksi COD. Hasil wawancara menunjukkan bahwa J&T Express dan SPX Express Padang Panjang tidak membuat perjanjian tertulis secara langsung dengan penjual, karena hubungan kerja sama pengiriman COD mengikuti syarat dan ketentuan yang telah ditetapkan pihak *marketplace*, dan penjual tidak selalu membuat perjanjian secara langsung di kantor cabang. Keterangan tersebut dikuatkan oleh pelaku usaha yang menegaskan tidak adanya perjanjian tertulis tersendiri antara penjual dan ekspedisi di luar mekanisme *marketplace*; penjual pada dasarnya cukup mengirimkan barang melalui jasa kirim yang telah bekerja sama dengan platform, dengan opsi pengiriman berupa *drop off* ke gerai maupun *pick up* ke lokasi penjual. Dalam pelaksanaannya, uang COD yang diterima kurir dari pembeli disetorkan sesuai prosedur perusahaan sebelum diteruskan kepada penjual melalui mekanisme yang ditentukan *marketplace* atau perusahaan ekspedisi, sementara waktu pencairan dan potongan biaya bergantung pada ketentuan layanan yang digunakan. Pola hubungan yang ditemukan di lapangan tersebut disajikan secara ringkas pada Gambar 1.

Skema Hubungan Hukum Para Pihak Dalam Transaksi COD



Gambar 1. Skema Hubungan Hukum Para Pihak dalam Transaksi *Cash on* Delivery di Kota Padang Panjang

Sumber: diolah dari hasil wawancara dan analisis peraturan, 2026.

Gambar 1 memperlihatkan bahwa perusahaan jasa ekspedisi menempati posisi terbawah dalam struktur hubungan, yakni sebagai pihak yang terhubung dengan penjual melalui perjanjian pengangkutan sebagaimana diatur Pasal 86 sampai dengan Pasal 90 KUHDagang sekaligus pemberian kuasa berdasarkan Pasal 1792 KUHPerdata, terhubung dengan platform melalui perjanjian kerja sama baku, namun tidak memiliki hubungan kontraktual apa pun dengan pembeli meskipun justru pada titik itulah penyerahan barang dan penagihan pembayaran terjadi. Temuan ini menjadi dasar bagi seluruh analisis selanjutnya, karena posisi ekspedisi yang berada di titik pertemuan fisik antara penjual dan pembeli tidak diikuti oleh posisi hukum yang setara dengan kedua pihak tersebut.

Kedudukan Hukum Perusahaan Jasa Ekspedisi dalam Tiga Lapis Hubungan

Temuan kedua berkaitan dengan konsistensi kedudukan ekspedisi pada masing-masing lapisan hubungan hukum. Dalam hubungannya dengan pembeli, narasumber kurir menjelaskan bahwa mereka kerap menjadi pihak pertama yang menerima komplain meskipun tidak mengetahui isi barang dan tidak memiliki kewenangan atas kesesuaiannya; ketika pembeli kecewa, kurir hanya dapat menjelaskan bahwa persoalan isi barang seharusnya dikomunikasikan dengan penjual. Keterangan ini sejalan dengan pernyataan konsumen bahwa apabila barang tidak sesuai pesanan, yang bertanggung jawab adalah penjual, bukan kurir yang hanya bertugas mengantarkan paket. Adapun dalam hubungannya dengan platform, kerja sama berlangsung melalui syarat dan ketentuan layanan COD yang telah baku dan tersedia pada sistem, bukan melalui perjanjian yang dinegosiasikan secara individual, sehingga penjual selaku pengguna platform hanya memilih opsi ekspedisi yang telah tersedia tanpa mengetahui secara rinci isi perjanjian kerja sama antara platform dan ekspedisi. Ringkasan temuan pada ketiga lapisan hubungan tersebut disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Pemetaan Kedudukan Hukum Perusahaan Jasa Ekspedisi pada Tiga Lapis Hubungan

Lapisan Hubungan	Bentuk Hubungan yang Ditemukan	Dasar Hukum	Kedudukan Ekspedisi	Implikasi bagi Pemulihan Kerugian
Ekspedisi–Penjual	Tidak tertulis bilateral; tunduk pada klausula baku *marketplace*; praktik *drop off* dan *pick up*	Pasal 86–90 KUHDagang; Pasal 1792 dan Pasal 1808 KUHPerdata	Pengangkut sekaligus penerima kuasa	Hak menuntut penggantian biaya tersedia, tetapi sarana pembuktian lemah
Ekspedisi–Pembeli	Terbatas pada penyerahan barang dan penerimaan pembayaran; tanpa negosiasi mengenai isi barang	Pasal 1457 KUHPerdata (asas relativitas)	Tidak ada hubungan kontraktual	Tidak dapat menuntut atas dasar wanprestasi; terbuka melalui Pasal 1365 KUHPerdata
Ekspedisi–Platform	Kontrak elektronik baku berupa syarat dan ketentuan layanan COD	Permendag No. 57/M-DAG/PER/12/2017; Pasal 71 PP PMSE	Mitra penyedia jasa logistik	Tidak disebut sebagai subjek yang dilindungi dalam PP PMSE

Sumber: diolah dari hasil wawancara dan analisis peraturan, 2026.

Tabel 2 memperlihatkan bahwa pada ketiga lapisan tersebut, kedudukan ekspedisi konsisten berada di luar perjanjian jual beli. Sebagai penyelenggara usaha logistik, ekspedisi tunduk pada Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 57/M-DAG/PER/12/2017 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Usaha Logistik di Indonesia, sementara platform selaku

Penyelenggara Perdagangan Melalui Sistem Elektronik diwajibkan menyediakan mekanisme yang memastikan pengembalian dana konsumen apabila terjadi pembatalan pembelian sebagaimana diatur Pasal 71 PP PMSE. Temuan penting di sini adalah bahwa tidak satu pun ketentuan tersebut menempatkan ekspedisi sebagai subjek yang dilindungi, padahal secara operasional perannya bersifat sentral dan tidak tergantikan dalam penyelenggaraan transaksi COD berbasis platform.

Temuan pada lapisan hubungan ekspedisi–penjual memperlihatkan karakter yang khas. Meskipun tidak dituangkan dalam dokumen tertulis tersendiri, kesepakatan telah terjadi secara diam-diam sejak penjual menyerahkan barang dan menyetujui syarat layanan COD, baik melalui *drop off* maupun *pick up*, sehingga unsur kesepakatan dalam Pasal 1320 KUHPerdata tetap terpenuhi. Perjanjian yang terbentuk melalui syarat dan ketentuan baku semacam ini dikategorikan sebagai perjanjian standar yang keabsahannya tetap diakui sepanjang telah disetujui oleh pihak yang tunduk padanya, meskipun pihak tersebut tidak turut merumuskan isi klausulnya. Namun sifat hubungan yang adhesif tersebut menimbulkan konsekuensi praktis yang merugikan ekspedisi, karena ketiadaan dokumen bilateral yang eksplisit menyulitkan ekspedisi apabila hendak menuntut penggantian biaya operasional kepada penjual berdasarkan Pasal 1808 KUHPerdata. Hubungan kontraktual tersebut terjalin secara tidak langsung melalui platform sebagai perantara, bukan sebagai hubungan bipartit yang lazim dalam perjanjian pengangkutan konvensional, sehingga hak normatif ekspedisi untuk memperoleh penggantian biaya sesungguhnya ada tetapi sarana pembuktiannya bergantung sepenuhnya pada rekam jejak elektronik *marketplace* yang tidak dikuasai langsung oleh ekspedisi.

Pada lapisan hubungan ekspedisi–pembeli, penelitian menemukan bahwa interaksi keduanya di lapangan terbatas pada dua tindakan, yaitu penyerahan fisik barang dan penerimaan pembayaran sesuai nominal yang tercantum pada sistem, tanpa disertai kesepakatan atau negosiasi apa pun mengenai isi maupun kualitas barang. Interaksi tersebut lebih bersifat pelaksanaan tugas administratif daripada hubungan hukum yang setara, terlebih karena kurir tidak berada dalam posisi untuk membela diri secara bebas ketika menghadapi pembeli yang marah, mengingat keterikatan mereka pada sistem penilaian aplikasi. Temuan ini penting karena menunjukkan bahwa ketiadaan hubungan kontraktual antara ekspedisi dan pembeli bukan hanya persoalan konstruksi normatif, melainkan juga tercermin secara nyata dalam pola interaksi keduanya di lapangan.

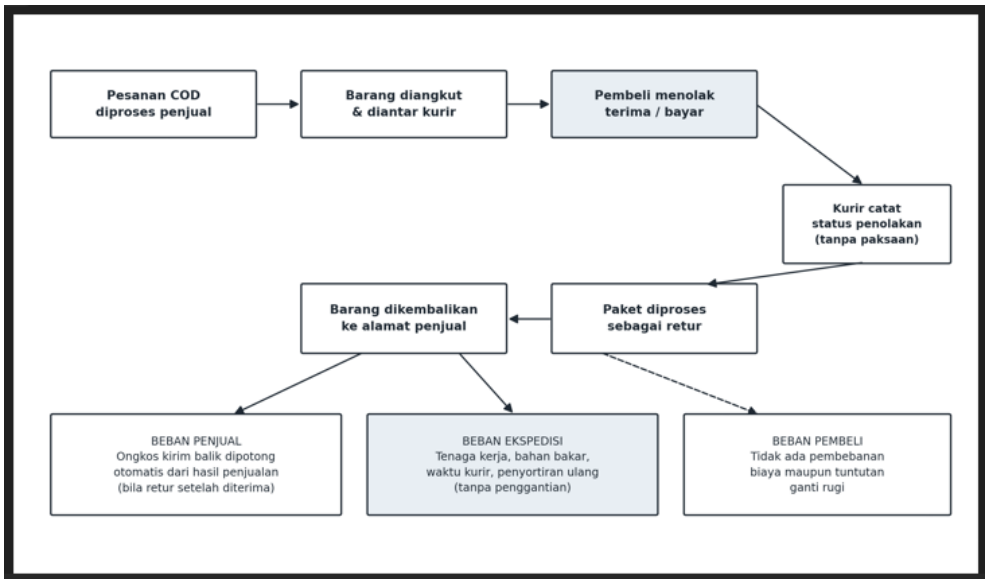
Konsistensi tersebut juga tampak dari persepsi seluruh narasumber. Pelaku usaha menegaskan bahwa ekspedisi hanya menjalankan jasa pengiriman dan tidak semestinya dibebani seluruh kerugian yang timbul dari hubungan jual beli antara penjual dan pembeli, sedangkan narasumber kurir menyatakan tidak memiliki kewenangan maupun keterlibatan dalam menentukan isi, kualitas, atau kesesuaian barang yang dikirim. Dengan demikian, tidak ditemukan perbedaan pandangan di antara kelima narasumber mengenai batas peran ekspedisi, meskipun mereka mewakili kepentingan yang berbeda dalam rantai transaksi.

Bentuk Kerugian dan Mekanisme Penyelesaiannya

Temuan ketiga berkaitan dengan apa yang terjadi ketika pembeli melakukan wanprestasi. Ketika pembeli menolak menerima atau membayar paket, kurir mencatat status penolakan sesuai prosedur dan membawa kembali paket tersebut untuk diproses sebagai retur, tanpa memaksa pembeli untuk menerima atau membayar, dan paket yang diretur selanjutnya

dikembalikan langsung ke alamat penjual melalui jasa kirim yang sama. Alur penanganan beserta pembebanan biayanya digambarkan pada Gambar 2.

Alur penanganan penolakan paket COD dan pembebanabiaya] (gambar2 alur penolakan cod.png)



Gambar 2. Alur Penanganan Penolakan Paket COD dan Pola Pembebanan Biaya
Sumber: diolah dari hasil wawancara, 2026.

Dari sisi pembiayaan, ditemukan pola yang tidak simetris. Apabila pembeli menolak paket sebelum barang diterima, penjual pada umumnya tidak dibebani biaya tambahan; sebaliknya, apabila pembeli melakukan retur setelah barang diterima, penjual wajib menanggung ongkos kirim balik yang dipotong langsung dari hasil penjualan setelah proses pengiriman selesai. Adapun biaya operasional yang telah dikeluarkan ekspedisi dan kurir, seperti tenaga kerja, bahan bakar kendaraan, waktu kurir, dan proses penyortiran ulang, tidak tercakup dalam mekanisme pemotongan tersebut dan pada praktiknya tetap ditanggung sendiri oleh pihak ekspedisi tanpa mekanisme penggantian. Bahkan ditemukan praktik kurir harus menalangi terlebih dahulu pembayaran pembeli yang baru dilunasi melewati waktu yang ditentukan. Sebaran pembebanan tersebut dirangkum pada Tabel 3.

Tabel 3. Sebaran Pembebanan Kerugian Akibat Wanprestasi Pembeli dalam Transaksi COD

Jenis Biaya/Kerugian	Pihak yang Menanggung	Mekanisme Pembebanan	Tersedia Penggantian?
Ongkos kirim balik (retur setelah barang diterima)	Penjual	Pemotongan otomatis dari hasil penjualan oleh sistem *marketplace*	Ya
Ongkos kirim (penolakan sebelum barang diterima)	Ditanggung sistem/tidak dibebankan pada penjual	Ketentuan layanan platform	Tidak relevan
Tenaga kerja, bahan bakar, waktu kurir, penyortiran ulang	Perusahaan ekspedisi	Tidak ada mekanisme; ditanggung internal	Tidak
Dana talangan pembayaran pembeli	Kurir	Pelunasan menyusul di luar tenggat	Tidak pasti

Kerugian akibat kesalahan data alamat/nomor telepon	Perusahaan ekspedisi	Tidak ada mekanisme; kelalaian administratif penjual	Tidak

Sumber: diolah dari hasil wawancara, 2026.

Tabel 3 memperlihatkan temuan yang menjadi inti persoalan penelitian ini, yaitu bahwa pihak yang secara langsung menimbulkan kerugian, yakni pembeli yang menolak menerima atau membayar barang, justru merupakan satu-satunya pihak yang sama sekali tidak menanggung akibat finansial dari perbuatannya. Sebaliknya, ekspedisi yang tidak memiliki keterlibatan apa pun dalam substansi transaksi jual beli menanggung jenis biaya yang paling banyak dan paling tidak terjangkau oleh mekanisme penggantian mana pun. Mekanisme pemotongan otomatis biaya retur dari hasil penjualan yang berjalan melalui sistem *marketplace* pada dasarnya merupakan wujud kewajiban Penyelenggara Perdagangan Melalui Sistem Elektronik untuk memastikan pengembalian dana konsumen apabila terjadi pembatalan pembelian, sehingga secara tidak langsung turut berfungsi sebagai instrumen pemulihan sebagian kerugian, meskipun tujuan utamanya adalah melindungi kepentingan konsumen dan bukan kepentingan ekspedisi. Dengan kata lain, mekanisme yang berjalan efektif untuk kerugian yang bersifat rutin dan bernilai kecil, tetapi tidak dirancang untuk mengakomodasi penggantian biaya operasional non-material seperti tenaga kerja dan waktu kurir.

Terkait sumber wanprestasi, ditemukan bahwa kontribusi pihak penjual terhadap kerugian ekspedisi bukan berupa wanprestasi dalam pengertian ingkar janji kontraktual, melainkan kelalaian administratif seperti kesalahan atau ketidaklengkapan data alamat dan nomor telepon pembeli yang menyebabkan pengiriman gagal. Dengan demikian, mekanisme yang berjalan di lapangan secara empiris lebih banyak merespons wanprestasi pembeli dibandingkan wanprestasi penjual, sementara kerugian ekspedisi justru berasal dari kedua sumber tersebut.

Bentuk Perlindungan Hukum yang Ditemukan

Temuan keempat berkaitan dengan bentuk perlindungan hukum yang senyatanya diterima ekspedisi. Perusahaan ekspedisi telah memiliki standar operasional prosedur internal yang mengatur proses pengiriman, pembayaran COD, penolakan paket, dan mekanisme retur, termasuk arahan agar kurir tidak memaksakan pembayaran kepada pembeli yang menolak, sementara klausul kerja sama yang melekat pada syarat dan ketentuan layanan COD di *marketplace* turut mengatur pembagian biaya retur antara penjual dan ekspedisi. Namun hasil wawancara secara konsisten menunjukkan bahwa upaya hukum formal, baik perdata maupun pidana, belum pernah ditempuh oleh perusahaan ekspedisi maupun kurir di Kota Padang Panjang, karena penyelesaian kerugian selama ini selalu diarahkan kembali ke jalur internal perusahaan. Pemetaan ketersediaan dan keterpakaian instrumen perlindungan tersebut disajikan pada Tabel 4.

Tabel 4. Ketersediaan dan Keterpakaian Instrumen Perlindungan Hukum bagi Perusahaan Jasa Ekspedisi

Dimensi	Instrumen	Dasar Hukum/Sumber	Status di Lapangan
Preventif	Standar operasional prosedur internal perusahaan	Kebijakan internal ekspedisi	Tersedia dan berjalan
Preventif	Klausul pembagian biaya retur pada layanan COD	Syarat dan ketentuan baku *marketplace*	Tersedia dan berjalan
Represif	Tuntutan penggantian biaya kepada penjual selaku pemberi kuasa	Pasal 1808 KUHPerdata	Tersedia, belum pernah digunakan
Represif	Gugatan wanprestasi	Pasal 1238 dan Pasal 1243 KUHPerdata	Tersedia, terkendala asas relativitas
Represif	Gugatan perbuatan melawan hukum kepada pembeli	Pasal 1365 KUHPerdata	Tersedia, belum pernah digunakan
Represif	Jalur pidana atas ancaman terhadap kurir	Pasal 335, 368, dan 369 ayat (1) KUHP	Tersedia, belum pernah digunakan

Sumber: diolah dari hasil wawancara dan analisis peraturan, 2026.

Tabel 4 memperlihatkan temuan pokok penelitian ini, yaitu bahwa perlindungan hukum yang benar-benar berjalan bagi ekspedisi di Kota Padang Panjang baru mencakup dimensi preventif, sedangkan seluruh instrumen represif berstatus tersedia secara normatif namun belum pernah diaktifkan. Kedua bentuk perlindungan preventif yang ditemukan sejalan dengan konsep perlindungan hukum preventif menurut Philipus M. Hadjon, yang menekankan pencegahan sengketa melalui pengaturan yang mendahului tindakan definitif yang berpotensi merugikan.

Efektivitas Pelaksanaan dan Kendala yang Ditemukan

Temuan kelima berkaitan dengan sebab belum berjalannya instrumen represif tersebut. Hasil wawancara menunjukkan bahwa hingga saat penelitian dilakukan belum ditemukan kasus dugaan penipuan yang memanfaatkan sistem COD maupun tindakan pengancaman yang serius terhadap kurir di Kota Padang Panjang, sehingga instrumen represif belum pernah teruji efektivitasnya. Kurir menuturkan bahwa ketika menghadapi pembeli yang bersikap tidak menyenangkan, mereka cenderung menahan diri karena terikat pada sistem penilaian aplikasi yang dapat berujung pada teguran atau pemutusan hubungan kerja apabila menerima laporan negatif dari pengguna, sementara manajemen menyatakan bahwa aturan yang ada sudah memberikan dasar hukum secara umum, tetapi dalam praktik masih diperlukan kejelasan mengenai posisi perusahaan ekspedisi dan kurir ketika terjadi masalah antara penjual dan pembeli. Pemetaan kendala berdasarkan kerangka lima faktor yang memengaruhi penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto disajikan pada Tabel 5.

Tabel 5. Pemetaan Kendala Efektivitas Perlindungan Hukum bagi Ekspedisi di Kota Padang Panjang

Faktor	Temuan di Lapangan
Hukum/undang-undang	Tidak ada pengaturan eksplisit mengenai posisi dan hak ekspedisi dalam UUPK maupun PP PMSE
Penegak hukum (pelaku usaha ekspedisi)	Rendahnya inisiatif menempuh jalur formal akibat ketidaktahuan serta pertimbangan biaya dan waktu
Sarana/fasilitas	Kantor cabang tingkat kota tidak memiliki divisi hukum internal; bergantung pada kantor pusat
Masyarakat	Ketimpangan posisi tawar kurir akibat sistem penilaian berbasis aplikasi
Kebudayaan hukum	Penyelesaian secara kekeluargaan dan internal lebih diutamakan daripada jalur formal

Sumber: diolah dari hasil wawancara dan analisis, 2026.

Berkaitan dengan aspek pembuktian, penelitian ini juga menemukan bahwa bukti transaksi COD berupa riwayat pemesanan pada aplikasi *marketplace*, resi pengiriman, catatan status pengantaran pada sistem internal ekspedisi, maupun tangkapan layar komunikasi antara penjual dan pembeli seluruhnya tersedia dan berkedudukan sebagai dokumen elektronik yang sah, mengingat Pasal 5 ayat (1) UU ITE menempatkan informasi dan dokumen elektronik beserta hasil cetaknya sebagai alat bukti hukum yang sah yang merupakan perluasan dari alat bukti yang sah sesuai hukum acara yang berlaku di Indonesia. Dengan demikian, kendala yang dihadapi ekspedisi bukan terletak pada ketiadaan alat bukti, melainkan pada ketidaktahuan mengenai langkah hukum yang tersedia dan pada ketiadaan pengaturan yang menegaskan kedudukannya.

Pembahasan

Kedudukan Ekspedisi sebagai Pengangkut dan Penerima Kuasa: Konfirmasi Temuan terhadap Norma

Temuan pada Gambar 1 dan Tabel 2 menunjukkan bahwa kedudukan perusahaan jasa ekspedisi dalam transaksi COD di Kota Padang Panjang konsisten pada ketiga lapis hubungan hukumnya, yaitu sebagai pengangkut sekaligus penerima kuasa dari penjual, sebagai pihak tanpa hubungan kontraktual dengan pembeli, dan sebagai mitra penyedia jasa logistik terhadap platform. Konsistensi tersebut memperoleh pembenaran normatif berlapis. Secara doktrinal, perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri menyelenggarakan pengangkutan barang dengan selamat sampai ke tempat tujuan, sedangkan pengirim mengikatkan diri membayar biaya pengangkutan, terlepas dari ada atau tidaknya hubungan hukum lain yang mendasari pengiriman barang tersebut. Rumusan ini secara tegas memisahkan perjanjian pengangkutan dari perjanjian pokok yang melatarbelakanginya, sehingga ekspedisi yang mengangkut barang hasil transaksi jual beli tidak dengan sendirinya menjadi pihak dalam transaksi tersebut. Penegasan tersebut diperkuat oleh Pasal 1457 KUHPerdata yang menempatkan jual beli sebagai perjanjian antara penjual dan pembeli semata.

Temuan bahwa hubungan ekspedisi dengan penjual tidak dituangkan dalam dokumen tertulis bilateral tidak melemahkan keabsahan hubungan tersebut. Perjanjian standar yang lahir dari klausula baku tetap diakui keabsahannya sepanjang telah disetujui oleh pihak yang tunduk padanya, meskipun pihak tersebut tidak turut merumuskan isi klausulnya. Praktik drop off

maupun pick up yang ditemukan di lapangan justru memperkuat dalil bahwa kesepakatan telah terjadi secara diam-diam sejak penjual menyerahkan barang dan menyetujui syarat layanan COD, sehingga unsur kesepakatan dalam Pasal 1320 KUHPerdata tetap terpenuhi tanpa memerlukan tanda tangan di atas kertas. Dengan demikian, jawaban atas rumusan masalah pertama menjadi jelas: ekspedisi berkedudukan sebagai pihak ketiga yang menjalankan dua hubungan hukum yang berbeda sekaligus, yakni pengangkutan berdasarkan Pasal 86 sampai dengan Pasal 90 KUHDagang dan pemberian kuasa berdasarkan Pasal 1792 KUHPerdata, tanpa pernah berpindah menjadi pihak dalam perjanjian jual beli.

Akar Penyebab Kerentanan: Asas Relativitas yang Berjalan Satu Arah

Justru dari kejelasan kedudukan itulah kerentanan ekspedisi bersumber. Dalam teori hukum kontrak, hubungan semacam ini dikenal sebagai relative privaatrechtelijke werking, yaitu bahwa suatu perjanjian pada asasnya hanya mengikat para pihak yang membuatnya dan tidak menimbulkan hak maupun kewajiban bagi pihak ketiga di luar perjanjian tersebut. Asas ini pada satu sisi melindungi pembeli dari tuntutan kontraktual langsung oleh ekspedisi, tetapi pada sisi lain menempatkan ekspedisi pada posisi tanpa instrumen kontraktual untuk memulihkan kerugiannya sendiri. Wanprestasi hanya dapat dituntut oleh pihak dalam perjanjian yang dilanggar, sementara ekspedisi bukan pihak dalam perjanjian jual beli yang dilanggar pembeli. Inilah paradoks yang menjadi urgensi penelitian ini: kejelasan status normatif yang seharusnya melindungi ekspedisi dari pembebanan tanggung jawab justru sekaligus menutup akses ekspedisi terhadap pemulihan kerugian.

Penyebab kedua bersifat struktural, yakni bentuk hubungan yang adhesif dan tidak langsung. Hubungan antara marketplace dan pihak ekspedisi terbentuk melalui kerja sama berbasis syarat dan ketentuan yang ditetapkan marketplace, sejalan dengan pola hubungan antara marketplace dan penjual. Dalam kajian hukum telematika, hubungan hukum antara penyelenggara sistem elektronik dan mitra penyedia layanan pendukung, termasuk jasa logistik, dikonstruksikan sebagai kontrak elektronik yang lahir dari persetujuan atas syarat dan ketentuan yang ditampilkan dalam sistem, dan keabsahannya diakui sepanjang memenuhi prinsip konsensualisme. Konsekuensinya, sebagaimana tampak pada Tabel 2, hak normatif ekspedisi untuk memperoleh penggantian biaya berdasarkan Pasal 1808 KUHPerdata sesungguhnya tersedia, tetapi sarana pembuktiannya bergantung sepenuhnya pada rekam jejak elektronik platform yang tidak dikuasai langsung oleh ekspedisi.

Penyebab ketiga adalah kekosongan pengaturan. Undang-Undang Perlindungan Konsumen menempatkan ekspedisi sebagai pelaku usaha jasa yang dibebani kewajiban ganti rugi kepada konsumen, sementara PP PMSE mengatur kewajiban platform menyediakan mekanisme pengembalian dana konsumen dan layanan pengaduan serta penyelesaian sengketa yang berorientasi pada konsumen dan pelaku usaha. Tidak satu pun ketentuan tersebut menempatkan ekspedisi sebagai subjek yang dilindungi. Pengaturan yang tersedia bagi ekspedisi hanya Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 57/M-DAG/PER/12/2017 yang bersifat teknis-administratif mengenai penyelenggaraan usaha logistik. Terbentuklah pola pengaturan yang timpang: ekspedisi diatur sebagai pihak yang dapat dituntut, tetapi tidak diatur sebagai pihak yang dapat menuntut.

Ketimpangan Alokasi Risiko dalam Praktik Penyelesaian Kerugian

Ketiga penyebab tersebut bermuara pada ketimpangan yang terbaca jelas pada Tabel 3 dan Gambar 2. Pihak yang secara langsung menimbulkan kerugian, yaitu pembeli yang

menolak menerima atau membayar barang, justru merupakan satu-satunya pihak yang sama sekali tidak menanggung akibat finansial dari perbuatannya, sedangkan ekspedisi yang tidak memiliki keterlibatan apa pun dalam substansi jual beli menanggung jenis biaya terbanyak tanpa mekanisme penggantian. Dari perspektif hukum kontrak, pembagian biaya retur antara penjual dan pembeli sebagaimana ditemukan di lapangan sebenarnya mencerminkan bentuk alokasi risiko yang lazim dalam klausul kontrak niaga modern, di mana pihak yang paling dekat dengan sumber risiko dibebani kewajiban menanggung akibatnya. Persoalannya, prinsip tersebut hanya diterapkan sebagian: risiko dialokasikan kepada penjual, tetapi tidak pernah dialokasikan kepada pembeli yang merupakan sumber risiko sesungguhnya, dan sama sekali tidak mengenal pemulihan bagi ekspedisi.

Padahal secara doktrinal, keadaan pembeli menolak membayar meskipun telah terjadi kesepakatan dikategorikan sebagai wanprestasi, yaitu keadaan debitur tidak melaksanakan apa yang telah diperjanjikan, baik berupa tidak memenuhi prestasi sama sekali, terlambat memenuhi prestasi, maupun memenuhi prestasi secara tidak sebagaimana mestinya. Dalam transaksi COD, batas waktu pelaksanaan prestasi telah ditentukan secara implisit, yaitu pada saat kurir tiba di lokasi dan barang siap diserahkan, sehingga penolakan pembeli pada saat itu termasuk dalam pengecualian Pasal 1238 KUHPerdata dan dapat langsung dikualifikasikan sebagai kelalaian tanpa memerlukan somasi formal lebih dahulu, yang membuka hak menuntut ganti rugi berdasarkan Pasal 1243 KUHPerdata. Dengan kata lain, unsur wanprestasi telah terpenuhi secara sempurna; yang tidak tersedia hanyalah pihak yang berhak mengaktifkannya, karena hak tersebut melekat pada penjual, bukan pada ekspedisi yang menanggung kerugiannya.

Ketimpangan ini diperparah oleh batas tanggung jawab yang tidak dirumuskan secara eksplisit. Kewajiban seorang pihak dalam perjanjian timbal balik pada dasarnya dibatasi oleh ruang lingkup prestasi yang diperjanjikan, sehingga pihak tersebut tidak dapat dimintai pertanggungjawaban atas hal-hal di luar cakupan prestasinya. Literatur hukum pengangkutan niaga menegaskan bahwa tanggung jawab pengangkut secara prinsipil terbatas pada keselamatan fisik barang selama masa pengangkutan dan tidak meluas kepada substansi hubungan hukum yang mendasari pengiriman. Prinsip praduga bertanggung jawab yang tercermin dalam Pasal 468 KUHD pun hanya membebani pengangkut atas barang yang rusak atau tidak diserahkan, dengan kemungkinan pembebasan apabila dapat dibuktikan sebab-sebab di luar kesalahannya. Namun karena batas tersebut hanya hidup dalam SOP internal dan tidak dirumuskan sebagai klausul tertulis, ekspedisi tetap rentan disalahkan oleh konsumen atas ketidaksesuaian barang yang sebenarnya merupakan tanggung jawab penjual, sebagaimana tercermin dari maraknya sengketa COD yang viral di media.

Komparasi dengan Penelitian Terdahulu dan Penegasan Kebaruan

Hasil penelitian ini menunjukkan perbedaan orientasi yang tegas dibandingkan penelitian terdahulu. Kajian mengenai perlindungan hukum bagi kurir ekspedisi e-commerce pada sistem COD di Kabupaten Semarang menyimpulkan bahwa kedudukan kurir maupun perusahaan ekspedisi adalah sebagai pihak yang menjalankan kuasa dari penjual, sehingga kerugian akibat wanprestasi pembeli semestinya menjadi tanggung jawab penjual selaku pemberi kuasa. Penelitian ini mengonfirmasi kesimpulan tersebut pada tataran kedudukan, tetapi melangkah lebih jauh dengan membuktikan bahwa pembebanan kepada penjual pun tidak pernah terjadi dalam praktik: Tabel 3 memperlihatkan bahwa penjual hanya menanggung

ongkos kirim balik melalui pemotongan otomatis sistem, sementara biaya tenaga kerja, bahan bakar, waktu kurir, dan penyortiran ulang tetap ditanggung ekspedisi. Temuan ini menunjukkan bahwa kesimpulan normatif penelitian terdahulu belum terealisasi pada tataran empiris.

Perbedaan kedua tampak dari kajian mengenai tanggung jawab pihak ekspedisi dalam transaksi pengiriman barang, yang menempatkan ekspedisi sebagai pihak yang bertanggung jawab dalam ranah pengangkutan dan terpisah dari ranah jual beli. Kajian tersebut menganalisis ekspedisi sebagai pihak yang dituntut, sedangkan penelitian ini menganalisis ekspedisi sebagai pihak yang dirugikan. Perbedaan ketiga, dan yang paling menentukan bagi kebaruan penelitian ini, berkaitan dengan kajian mengenai privity of contract dalam perjanjian pengiriman barang. Kajian tersebut menunjukkan bahwa meskipun konsumen secara formal bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan antara pengirim dan ekspedisi, konsumen tetap memiliki kedudukan hukum untuk menuntut dalam hal terjadi kelalaian pengiriman yang merugikannya, sejalan dengan pandangan bahwa kedudukan konsumen sebagai pihak yang menerima langsung dampak pelaksanaan suatu perjanjian menjadi pertimbangan penting dalam menentukan siapa yang berhak menuntut ganti rugi.

Penelitian ini mendalilkan bahwa pelonggaran doktrin privity tersebut semestinya berlaku dua arah. Jika konsumen yang bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan diakui memiliki legal standing untuk menuntut ekspedisi, maka secara analog ekspedisi yang juga bukan pihak dalam perjanjian jual beli semestinya dapat mendalilkan kedudukan serupa untuk menuntut pembeli. Konsistensi penerapan asas relativitas perjanjian semestinya diikuti pula dengan konsistensi pengakuan hak pihak ketiga di luar kontrak untuk menuntut ganti rugi, sehingga tidak hanya konsumen yang diuntungkan oleh pelonggaran doktrin tersebut, tetapi juga pihak ketiga lain yang senyatanya dirugikan. Inilah pergeseran sudut pandang yang membedakan penelitian ini dari seluruh kajian terdahulu yang secara seragam menempatkan ekspedisi pada posisi tergugat.

Solusi: Aktivasi Instrumen yang Tersedia dan Penguatan Regulasi

Berdasarkan analisis tersebut, solusi yang ditawarkan penelitian ini bertingkat. Pada tingkat pertama, instrumen yang telah tersedia perlu diaktifkan. Tabel 4 memperlihatkan bahwa seluruh instrumen represif berstatus tersedia namun belum pernah digunakan. Terhadap penjual, ekspedisi dapat menuntut penggantian biaya operasional berdasarkan Pasal 1808 KUHPerdata yang mewajibkan pemberi kuasa mengembalikan persekot dan biaya yang telah dikeluarkan penerima kuasa dalam menjalankan kuasanya. Terhadap pembeli, jalur yang tepat bukan gugatan wanprestasi yang terhalang asas relativitas, melainkan gugatan perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata. Gugatan ini diakui sebagai instrumen yang jangkauannya lebih luas dibandingkan gugatan wanprestasi karena tidak terbatas pada hubungan kontraktual dan dapat diajukan oleh maupun terhadap pihak mana pun yang perbuatannya menimbulkan kerugian, sepanjang memenuhi unsur perbuatan melawan hukum, kesalahan, kerugian, dan hubungan kausal. Ironisnya, instrumen yang paling longgar persyaratannya inilah yang paling jarang diketahui dan dimanfaatkan oleh pelaku usaha ekspedisi cabang daerah.

Persoalan pembuktian yang lazim dikhawatirkan sesungguhnya tidak menjadi penghalang. Pasal 5 ayat (1) UU ITE menempatkan informasi dan dokumen elektronik beserta hasil cetaknya sebagai alat bukti hukum yang sah, dan Pasal 5 ayat (2) menegaskannya sebagai perluasan alat bukti yang sah menurut hukum acara yang berlaku. Riwayat pemesanan, resi

pengiriman, catatan status pengantaran, dan tangkapan layar komunikasi seluruhnya berkedudukan sebagai dokumen elektronik yang sah untuk membuktikan telah terjadinya kesepakatan sekaligus wanprestasi pembeli. Adapun terhadap perbuatan yang disertai ancaman kekerasan terhadap kurir, jalur pidana tetap terbuka melalui Pasal 335, Pasal 368, dan Pasal 369 ayat (1) KUHP.

Pada tingkat kedua, aktivasi instrumen saja tidak memadai karena Tabel 5 memperlihatkan bahwa kendala tidak berhenti pada faktor hukum. Kerangka lima faktor yang memengaruhi penegakan hukum menunjukkan kelemahan yang tersebar pada seluruh lapisan: ketiadaan pengaturan eksplisit, rendahnya inisiatif pelaku usaha, ketiadaan divisi hukum pada kantor cabang, ketimpangan posisi tawar kurir akibat sistem penilaian aplikasi, serta budaya penyelesaian kekeluargaan. Karena itu solusi harus mencakup penguatan regulasi yang secara eksplisit menegaskan kedudukan ekspedisi sebagai pihak ketiga penyelenggara COD dalam PP PMSE beserta peraturan pelaksananya, kewajiban platform merumuskan klausul kerja sama yang rinci mengenai pembagian tanggung jawab, serta perumusan batas tanggung jawab ekspedisi sebagai klausul tertulis dan bukan sekadar pemahaman implisit melalui SOP internal.

Proyeksi Dampak Penerapan Solusi

Apabila solusi tersebut ditempuh, dampak pertama yang diperoleh adalah beralihnya perlindungan hukum bagi ekspedisi dari dimensi preventif semata menuju dimensi represif yang berfungsi. Perlindungan preventif menekankan pencegahan sengketa melalui pengaturan yang mendahului tindakan definitif yang berpotensi merugikan, dan dimensi inilah yang selama ini berjalan melalui SOP dan klausul layanan. Dengan diaktifkannya dimensi represif, ekspedisi memperoleh kepastian bahwa kerugian yang ditanggungnya bukan risiko yang harus diterima begitu saja, melainkan kerugian yang memiliki jalur pemulihan.

Dampak kedua bersifat preventif secara tidak langsung. Kejelasan bahwa pembatalan sepihak transaksi COD dapat berakibat tuntutan ganti rugi akan menekan perilaku wanprestasi pembeli, sekaligus mengurangi beban retur yang selama ini menjadi sumber kerugian terbesar sebagaimana tampak pada Gambar 2. Dampak ketiga menyentuh posisi kurir sebagai individu pekerja, yang selama ini menahan diri karena keterikatan pada sistem penilaian aplikasi; perumusan batas tanggung jawab yang eksplisit akan memisahkan secara tegas persoalan kesesuaian barang yang menjadi tanggung jawab penjual dari persoalan pengangkutan yang menjadi tanggung jawab ekspedisi, sehingga kurir tidak lagi menjadi sasaran komplain atas hal yang berada di luar kewenangannya. Dampak keempat bersifat sistemik, yakni terwujudnya proporsionalitas antara peran ekonomis dan pengakuan hukum. Platform yang mengendalikan seluruh arus data dan dana dalam ekosistem COD berada pada posisi paling mampu memikul sebagian tanggung jawab, sehingga pengaturan yang menyentuh posisi tersebut akan menutup kesenjangan antara peran sentral ekspedisi dan perlindungan minim yang selama ini diterimanya.

Tidak disyaratkan sebagai korban langsung; kedudukan hukum menggugat lahir dari kapasitasnya mewakili kepentingan umum, sebagaimana para penggugat dalam Putusan Nomor 1206 K/Pdt/2024 yang mengajukan gugatan bukan semata-mata karena kerugian pribadi mereka, melainkan mewakili kepentingan masyarakat luas yang berpotensi dirugikan pinjaman *online* ilegal. Kelonggaran *legal standing* ini adalah salah satu ciri paling khas dari CLS, karena tanpa kelonggaran ini,

KESIMPULAN

Penelitian ini bertujuan menganalisis kedudukan hukum perusahaan jasa ekspedisi dalam transaksi e-commerce bersistem Cash on Delivery serta pelaksanaan penyelesaian kerugian dan bentuk perlindungan hukum yang diperolehnya atas wanprestasi pembeli di Kota Padang Panjang. Temuan utama menunjukkan bahwa ekspedisi berkedudukan konsisten sebagai pengangkut sekaligus penerima kuasa penjual pada seluruh lapis hubungan hukumnya, sehingga tidak dapat dibebani tanggung jawab atas wanprestasi penjual maupun pembeli. Namun kejelasan kedudukan tersebut berbalik menjadi kerentanan, karena justru menutup akses ekspedisi terhadap pemulihan kerugian. Pemetaan pembebanan biaya membuktikan bahwa pembeli sebagai sumber kerugian merupakan satu-satunya pihak yang tidak menanggung akibat finansial apa pun, sementara seluruh instrumen represif yang tersedia secara normatif belum pernah sekalipun diaktifkan.

Kontribusi penelitian ini terletak pada pembalikan sudut pandang terhadap ekspedisi, dari pihak yang lazim dianalisis sebagai tergugat menjadi pihak yang dirugikan, sekaligus pada dalil bahwa pelonggaran doktrin *privity of contract* semestinya berlaku dua arah dan tidak hanya menguntungkan konsumen. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa ketidakefektifan perlindungan represif tidak bersumber dari kekosongan hukum semata, melainkan dari kelemahan yang tersebar pada seluruh faktor penegakan hukum, termasuk ketiadaan divisi hukum pada kantor cabang dan budaya penyelesaian internal. Signifikansi praktisnya, penelitian ini menyediakan pijakan bagi perumusan klausul kerja sama dan peraturan pelaksana yang menempatkan ekspedisi sebagai subjek yang dilindungi, bukan sekadar mitra pelaksana teknis.

Keterbatasan penelitian ini terletak pada cakupan lokus tunggal berskala kota kecil dengan jumlah narasumber terbatas, ketiadaan data kuantitatif mengenai volume dan nilai kerugian retur, serta belum tersedianya kasus sengketa yang telah diuji melalui jalur formal sehingga efektivitas instrumen represif hanya dapat dinilai secara potensial. Penelitian selanjutnya disarankan menguji efektivitas gugatan perbuatan melawan hukum sebagai sarana pemulihan kerugian ekspedisi, mengukur besaran kerugian operasional secara kuantitatif, serta melakukan studi perbandingan pada wilayah dengan karakteristik dan volume transaksi *Cash on Delivery* yang berbeda.

REFERENSI

Alid, I. H., Ekaningsih, L., Tohari, M., & Waruwu, B. J. (2024). Perlindungan Hukum bagi Kurir Ekspedisi E-Commerce pada Sistem Cash On Delivery di Kabupaten Semarang. *UNES Law Review*, *6*(4), 10880–10887. https://doi.org/10.31933/unesrev.v7i1.2067

Arifin, M. (2021). Membangun Konsep Ideal Penerapan Asas Iktikad Baik dalam Hukum Perjanjian. *Jurnal Ius Constituendum*, *5*(1). https://doi.org/10.26623/jic.v5i1.2119

Faqih, G. A., Djumardin, & Munandar, A. (2023). Klausula Baku dalam Perjanjian Jual Beli Melalui E-Commerce Menurut Hukum Positif Indonesia. *Jurnal Risalah Kenotariatan*, *4*(2). https://risalah.unram.ac.id/index.php/risalah/article/view/188

Gunawan, B. (2023). Analisis Problematika dalam Transaksi Cash on Delivery (CoD) pada Online Marketplace System. *Academos: Jurnal Hukum dan Tatanan Sosial*, *2*(2), 190–202.

Harahap, A. M. (n.d.). Perlindungan Hukum terhadap Kurir Jika Terjadi Ketidaksesuaian Pengiriman Barang terhadap Konsumen dalam Transaksi Cash On Delivery (COD). *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*.

https://ji.unbari.ac.id/index.php/ilmiah/article/viewFile/3465/1772
Hutajulu, D., Novel, S., Lestari, W., & Tarina, D. (2025). Perlindungan Hukum terhadap Konsumen dalam Melakukan Transaksi E-Commerce. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, *11*(6C), 41–53.
Juwitasari, N., Sulistyani RS, D., Junaidi, M., & Soegianto. (2021). Perlindungan Konsumen terhadap Pengguna Jasa Ekspedisi. *USM Law Review*, *4*(2), 688–701. https://doi.org/10.26623/julr.v4i2.4249
Novita, Y. D., & Santoso, B. (2021). Urgensi Pembaharuan Regulasi Perlindungan Konsumen di Era Bisnis Digital. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, *3*(1), 46–58.
Palapessy, P. M., Berlianty, T., & Kuahaty, S. S. (2023). Tanggung Jawab Pihak Ekspedisi dalam Transaksi Pengiriman Barang. *PAMALI: Pattimura Magister Law Review*, *3*(2), 139–147. https://doi.org/10.47268/pamali.v3i2.1413
Pangestuti, E., Hakim, A. R., & Hendratno, L. (2022). Perlindungan Hukum bagi Korban Transaksi Jual Beli Online di Indonesia. *Yustitiabelen*, *8*(2), 167–177.
Putri Ramadhani, Y. E., Fitrian, A., & Wibisono, A. (2024). Perlindungan Hukum Penjual terhadap Pembatalan Sepihak oleh Pembeli pada Sistem Cash on Delivery. *AL-MANHAJ: Jurnal Hukum dan Pranata Sosial Islam*, *5*(2), 2575–2588. https://doi.org/10.37680/almanhaj.v5i2.3472
Qois, G. N., Chumaida, Z. V., & Subagyono, B. S. A. (2023). Redefining Privity of Contract: The Untapped Rights of Consumers in Goods Delivery Agreements. *Rechtsidee*, *11*(1). https://doi.org/10.21070/jihr.v12i1.980
Ridwan. (2025). Analisis Tanggung Jawab Hukum Pembeli atas Wanprestasi dalam Transaksi E-Commerce dengan Metode Pembayaran Cash On Delivery. *Media Hukum Indonesia (MHI)*. https://ojs.daarulhuda.or.id/index.php/MHI/article/view/1272
Rokfa, A. A., Tanda, A. R. P., Anugraheni, A. D., & Kristanti, W. A. (2022). Penyelesaian Sengketa Sistem Pembayaran Cash On Delivery (COD) pada Media E-Commerce. *Jurnal Bina Mulia Hukum*, *6*(2), 161–173. https://doi.org/10.23920/jbmh.v6i2.533
Rustiana, R. A. C., & Yuliawan, I. (2023). Perlindungan Hukum terhadap Konsumen Pengiriman Barang pada Jasa Ekspedisi Darat di Kabupaten Semarang. *Rampai Jurnal Hukum*, *2*(2).
Saprida, Umari, Z. F., & Raya, F. (2023). Legalitas Transaksi Jual Beli Online di Indonesia. *Ekonomica Sharia: Jurnal Pemikiran dan Pengembangan Ekonomi Syariah*, *8*(2), 315–336. https://doi.org/10.36908/esha.v8i2.668
Sari, N. D. (2024). Analisis Perlindungan Hukum bagi Kurir dalam Kasus COD Melalui Transaksi E-Commerce. *Proceedings Series on Social Sciences and Humanities*, *17*, 300–304. https://doi.org/10.30595/pssh.v17i.1168
Setjoatmadja, S., & Puspitasari, D. (2024). Akibat Hukum Pembatalan Jual Beli Sepihak Melalui Marketplace oleh Pembeli dengan Sistem Pembayaran Cash On Delivery (COD) Ditinjau dari KUHPerdata. *INNOVATIVE: Journal of Social Science Research*, *4*(3), 4443–4457.
Wibisana, M., Neltje, J., & Fitriana, D. (2023). Perlindungan Hukum bagi Pelaku Usaha terhadap Tindakan Pembatalan Pembayaran oleh Konsumen E-Commerce dalam Sistem Cash on Delivery (COD) Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. *Krtha Bhayangkara*, *17*(2), 437–464.
Wiryawan, I. W. G. (2021). Urgensi Perlindungan Kurir dalam Transaksi E-Commerce dengan Sistem COD (Cash On Delivery). *Jurnal Analisis Hukum*, *4*(2), 187–202.
Wulandari, N. P. S., & Sarjana, I. M. (2021). Tanggung Gugat Pembeli Akibat Wanprestasi dalam Transaksi E-Commerce Melalui Metode Cash on Delivery. *Jurnal Kertha Wicara*, *10*(11).