

BAB III

PEMBAHASAN

3.1 Status Hukum Ojek Online Menurut UULAJ .

Perkembangan teknologi mempengaruhi segala sektor termasuk pengaruhnya terhadap alat transportasi. Berbagai inovasi dilakukan untuk memberikan pelayanan yang baik kepada penumpang dan konsumen. Transportasi ojek berbasis online, seperti GO-Jek hadir dengan tampilan pelayanan transportasi yang modern. Transportasi online tersebut menawarkan sesuatu yang berbeda dengan angkutan umum lainnya, yaitu dengan pesan melalui *smartphone* dengan cara mengunduh aplikasi penyedia jasa layanan transportasi online.

Sepeda motor menurut Pasal 1 butir 20 UULAJ merupakan kendaraan bermotor roda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Keberadaan sepeda motor diakui oleh Undang-Undang, hal tersebut dinyatakan dalam Pasal 47 ayat (2) UULAJ yang mengelompokkan kendaraan bermotor dalam 5 (lima) jenis, yaitu: sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus. Setiap pengguna jalan, terutama pengguna kendaraan bermotor wajib berperilaku tertib serta mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan

keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan maupun yang dapat menimbulkan kerusakan jalan Pasal 105 huruf a dan b UULAJ.

Pertumbuhan jumlah sepeda motor yang semakin pesat ternyata memberi pengaruh positif seperti memudahkan dalam bertransportasi, sepeda motor juga memberi dampak negatif. Dampak negatif yang ditimbulkan antara lain kemacetan di jalan raya (semrawut), tingginya angka kecelakaan yang melibatkan sepeda motor, besarnya sumbangan emisi sepeda motor, boros dalam penggunaan BBM, rawannya tindak kriminal dan lain sebagainya. Meskipun sepeda motor memiliki pengaruh positif yang luar biasa namun kalau jumlahnya terlalu banyak serta tumbuh sedemikian pesatnya maka dampak negatif yang timbul tersebut akan menutupi pengaruh positif yang sudah ada. Oleh karena itu sepeda motor harus dikendalikan dengan suatu pengaturan yang menyeluruh baik dari aspek fisik dari sepeda motor, jumlahnya, prasarananya, peraturannya itu sendiri, sosialisasi/pendidikan yang berkelanjutan, dan penegakan hukumnya.

Jika kita melihat Undang-Undang sebelumnya yakni Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang paling berpengaruh penting dalam pembangunan dan pertumbuhan ekonomi di

Indonesia, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan di Indonesia.

Sedangkan UULAJ menyatakan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Di dalam Pasal 3 UULAJ di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah :

1. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar yang sebagaimana di sebutkan dalam Pasal 4 UULAJ :

1. kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
2. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
3. kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dengan meningkatnya sarana pengangkutan di darat dengan kendaraan bermotor, seiring dengan itu maka pengusaha angkutan diharapkan dapat meningkatkan pelayanan dari berbagai segi yaitu kecelakaan, keamanan,

ketetapan waktu, pencegahan kerusakan, dan kehilangan sehingga kerugian yang diderita oleh pemakai jasa angkutan dapat ditekan seminim mungkin.

Menurut para pakar, pengertian pengangkutan adalah :²⁴

1. Pengangkutan menurut Siregar Muchtaruddin adalah segala kegiatan-kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan orang atau pemegang dan barang atau muatan dari suatu tempat tujuan dengan demikian, apabila rumusan tersebut diteliti maka pengangkutan itu menghasilkan jasa-jasa angkutan sebagai produksinya, yaitu merupakan jasa dalam proses pemindahan barang atau orang.
2. Menurut Abdulkadir Muhammad pengertian pengangkutan adalah proses kegiatan membuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkut, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkut ke tempat yang ditentukan.

Berdasarkan pengertian pengangkutan, maka untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan harus memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:

1. Harus ada pengangkut;
2. Harus ada yang diangkut atau pemakai jasa;
3. Perjanjian tersebut bersifat timbal balik;

²⁴ Andi Sri Rezky Wulandari, Buku Ajar Hukum Dagang, Mitra Wacana Media, Bogor, 2014, hal. 118-119

4. Harus ada ongkos.

Sifat dalam perjanjian pengangkutan darat adalah.²⁵

1. Bersifat *Konsensual*, perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup lisan, asal ada persetujuan kehendak (*konsensus*).
2. Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim. Adapun sifat perjanjian pengangkutan adalah timbal balik artinya bahwa kedua belah pihak, baik pihak pengangkut maupun pihak-pihak pengirim mempunyai kedudukan yang sama dan saling memenuhi kewajibannya. Kewajiban pemakai jasa angkutan adalah membayar ongkos angkutan, sedangkan kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Istilah menyelenggarakan angkutan berarti pengangkutan itu dapat dilakukan sendiri oleh – pengangkut atau dilakukan oleh orang lain atas perintahnya. Perjanjian pengangkutan darat sama halnya dengan perjanjian timbal balik lainnya mempunyai sifat-sifat tertentu yang membedakan dengan perjanjian lainnya.
3. Istilah selamat mengandung arti bila pengangkutan berjalan dengan selamat maka akan menjadi tanggung jawab pengangkut. Keadaan tidak selamat pada umumnya mengandung dua arti yaitu barangnya tidak ada,

²⁵ *Ibid.*

lenyap atau musnah, mungkin disebabkan terbakar, tenggelam, dicuri orang atau karena sebab lain.

4. Sedangkan arti yang kedua yaitu barangnya ada tetapi rusak sebagian atau seluruhnya, sehingga barang tersebut tidak bisa dipergunakan sebagaimana mestinya. Di samping keadaan tidak selamat juga mengandung arti bila terjadi kecelakaan pada penumpang, hal ini bisa terjadi karena kesalahan pengangkut, keadaan alam, atau juga karena kesalahan penumpang sendiri.
5. Hubungan hukum antara pengangkut darat barang atau penumpang mempunyai kedudukan hukum yang sama. Artinya kedudukan antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim bersifat koordinasi, perjanjian pengangkutan darat tidak didasarkan pada hubungan hukum.
6. Untuk terjadinya suatu perjanjian pengangkutan darat, maka tidak perlu dilakukan secara tertulis, atau dengan kata lain perjanjian pengangkutan darat dilakukan secara lisan saja. Perjanjian pengangkutan darat mempunyai sifat yang khas yaitu bersifat campuran.

Peristiwa hukum merupakan salah satu jenis fakta hukum. Peristiwa hukum dalam bahasa Belanda disebut *rechtsfeit*, sedangkan dalam bahasa Inggris disebut *legal fact*. Peristiwa hukum ada tiga jenis, yaitu peristiwa hukum yang terjadi karena perbuatan, karena kejadian, dan karena keadaan. Suatu peristiwa disebut peristiwa hukum jika diatur dan diberi akibat oleh hukum. Setiap peristiwa hukum selalu menimbulkan hubungan hukum yang

berdimensi kewajiban dan hak pihak-pihak, kerugian dan keuntungan pihak-pihak. Oleh karena itu, peristiwa hukum yang terjadi itu ad ayang dikehendaki oleh pihak-pihak karena menguntungkan dan ada pula yang memang tidak dikehendaki oleh pihak-pihak karena menimbulkan kerugian atau kerusakan.

Apabila dihubungkan dengan pengangkutan, lingkup peristiwa hukum pengangkutan meliputi hal-hal berikut ini:²⁶

1. Perbuatan Hukum Pengangkutan yang Dikehendaki oleh Pihak-Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan

Meliputi pengadaan perjanjian pengangkutan, penentuan hak dan kewajiban pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, penyelenggaraan pengangkutan, berakhirnya pengangkutan dan perjanjian pengangkutan.

2. Kejadian Hukum Pengangkutan yang Tidak Dikehendaki Oleh Pihak-Pihak dalam Pengangkutan

Meliputi musibah atau kecelakaan yang terjadi sebelum, selama, atau sesudah penyelenggaraan pengangkutan, misalnya, kecelakaan lalu lintas, tenggelamnya kapal, jatuhnya pesawat udara, ataupun kereta api keluar rel.

²⁶ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit*, hal. 121-122

3. Keadaan Hukum Pengangkutan yang Juga Tidak Dikehendaki oleh Pihak-Pihak dalam Pengangkutan

Meliputi situasi atau kondisi yang terjadi dalam pengangkutan, yang menjadi kendala kelangsungan pengangkutan, misalnya, kemacetan lalu lintas, mogoknya alat pengangkut, terjadi huru-hara selama pengangkutan, putusnya jalan karena longsor, ataupun jalan raya yang dijadikan tempat parkir dan tempat pedagang kaki lima.

Terjadinya perjanjian pengangkutan selalu didahului oleh perbuatan negosiasi timbal balik antara pihak pengirim/penumpang dan pihak pengangkut perbuatan negosiasi tersebut tidak ada pengaturan terperinci dalam undang-undang, yang ada hanya pernyataan “persetujuan kehendak” (*toestemming*) atau “persepakataan” (*consesus*) sebagai salah satu unsur pasal 1320 KUHPdt Indonesia. Perbuatan negosiasi untuk mencapai persetujuan kehendak atau persepakataan tersebut hanya dapat diketahui melalui teori-teori perjanjian yang dapat ditelusuri dalam literatur ilmu hukum dan kebiasaan yang hidup dalam masyarakat bisnis pengangkutan²⁷.

a. Teori kehendak

Teori kehendak (*wilstheorie*) dikemukakan oleh **Hofmann**. Teori ini bertujuan untuk menentukan secara pasti saat kapan telah terjadi suatu persetujuan kehendak (*toestemming*) atau persepakataan (*consesus*) yang menjadi dasar mengikatnya perjanjian. Menurut teori ini, perjanjian

²⁷ *Ibid.*

dinyatakan terjadi dan mengikat pada saat pihak-pihak sudah mencapai persetujuan kehendak atau persepakatan tersebut dinyatakan dengan tegas dalam bentuk perkataan yang diucapkan atau dalam bentuk perbuatan nyata yang patut dan mengikat pihak-pihak. Jadi, persetujuan kehendak atau persepakatan itu timbul sebagai akibat proses negoisasi antara kedua pihak.

b. Teori Penerimaan

Teori penerimaan (*ontvangst theorie*) dikemukakan oleh **Opzoomer**. Teori penerimaan ini untuk menentukan secara pasti saat kapan pihak yang satu menerima penawaran dari pihak yang lain menjadi dasar mengikannya perjanjian. Menurut teori ini, perjanjian dinyatakan terjadi dan mengikat pada saat penawaran pihak yang satu benar-benar diterima oleh pihak yang lain, secara konkret dibuktikan dengan perkataan atau perbuatan nyata (menerima); dengan dokumen hukum (bukti penerima), misalnya telegram balasan, surat persetujuan; menurut teknologi informasi kini, seperti *faximille*, *short message service* (SMS), ataupun jawaban melalui telepon biasa atau telepon genggam (HP).

c. Teori penawaran dan penerimaan

Teori ini umum nya berkembang di negara-negara *Anglo Saxon* yang berbasis *common law*. Teori ini dikenal dengan sebutan *offer* dan *acceptance theory* yang bertujuan untuk menentukan titik temu antara

penawaran dan penerimaan sehingga dapat diketahui secara pasti saat perjanjian terjadi dan mengikat pihak-pihak. Menurut teori ini, proses penawaran (*offer*) dari pihak yang satu dihadapkan dengan proses penerimaan (*acceptance*) oleh pihak yang lain dan sebaliknya guna mencapai kecocokan kehendak yang diharapkan oleh pihak-pihak secara timbal balik. Titik temu penawaran dan penerimaan secara timbal balik menciptakan persepakatan sebagai perjanjian yang mengikat pihak-pihak.

Beberapa teori di atas bisa menjadi acuan bagaimana ojek *online* bisa menjadi alat transportasi umum, yang dimana di era serba teknologi seperti sekarang ini masyarakat membutuhkan alat transportasi yang cepat, mudah dan mempunyai harga yang lebih terjangkau dari pada alat transportasi umum pada umumnya. Di sini ojek online berpotensi bisa menjadi salah satu media untuk membuka lapangan kerja bagi masyarakat, yang di mana kita ketahui Indonesia masih lah negara yang sedang berkembang, Jadi negara bisa menekan angka kemiskinan dan mengurangi jumlah pengangguran.

Di balik aplikasi transportasi adalah suatu Perseroan Terbatas (PT) sebagaimana dimaksud dalam UU No. 40 Tahun 2007 Perseroan Terbatas. Perusahaan ini modalnya dapat berasal dari dalam negeri maupun luar negeri. Pada umumnya mereka bukan merupakan perusahaan transportasi seperti perusahaan penyedia jasa taksi atau bis umum, namun perusahaan ini terdaftar sebagai perusahaan *multi-service* yang menyediakan banyak jasa.

Untuk memahami tanggung jawab hukum perusahaan penyedia aplikasi transportasi, harus dipahami bahwa usaha melalui teknologi aplikasi bukan merupakan suatu klasifikasi bidang usaha. Dalam Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) diatur mengenai usaha melalui teknologi aplikasi. Hal ini dikarenakan teknologi aplikasi dalam hal ini berfungsi sebagai penghubung kegiatan usaha, dan bukan bidang usaha secara khusus. Hal ini menyebabkan perusahaan-perusahaan seperti Gojek dan Grabtaxi menyatakan diri sebagai perusahaan teknologi, karena kegiatan usaha mereka adalah menjalankan dan mengembangkan suatu teknologi aplikasi yang kemudian digunakan untuk menghubungkan penyedia usaha dan pengguna jasa.

Di UULAJ sendiri sepeda motor belum bisa menjadi alat transportasi umum, akan tetapi pemerintah dapat merevisi UULAJ agar ojek bisa legal di mata hukum. Adapun di berbagai negara yang sudah mulai melegalkan sepeda motor menjadi salah satu alat transportasi umum, contoh nya saja di Perancis, Belgia, Inggris, Amerika, Russia dan Spanyol. Mungkin pemerintah bisa mencontoh bagaimana sukses nya negara lain bisa mengembangkan sepeda motor menjadi alat transportasi umum dan juga pemerintah bisa memberikan solusi agar bagaimana sepeda motor bisa diterima sebagai alat transportasi umum sekarang ini agar tidak terjadi pro dan kontra yang berkelanjutan.

3.2 Bentuk Pertanggung Jawaban Perusahaan Transportasi Online Terhadap Pengguna Jasa Ojek Online.

Perkembangan transportasi yang meningkat telah memberikan kemajuan yang luar biasa kepada konsumen karena ada banyak sekali jenis dan macam jasa transportasi yang dapat dipilih oleh para konsumen. Perkembangan globalisasi didukung oleh teknologi informasi dan telekomunikasi yang memberikan ruang gerak yang sangat bebas dalam setiap transaksi perdagangan, sehingga barang/jasa yang dipasarkan bisa dengan mudah dikonsumsi.

Permasalahan yang dihadapi konsumen tidak hanya sekedar bagaimana memilih jasa transportasi, tetapi jauh lebih kompleks dari itu yang menyangkut pada kesadaran semua pihak, baik pengusaha, pemerintah maupun konsumen itu sendiri tentang pentingnya perlindungan konsumen. Pengusaha menyadari bahwa mereka harus menghargai hak-hak konsumen, dalam hal ini para pengusaha transportasi online harus memiliki jasa yang berkualitas dan aman untuk digunakan, mengikuti standar yang berlaku, dan harga yang sesuai.

Dalam pada itu, hakikat perlindungan konsumen menyiratkan keberpihakan kepada kepentingan-kepentingan (hukum) konsumen. Adapun kepentingan konsumen menurut Resolusi Perserikatan Bangsa-Bangsa No.39/248 tentang *Guidelines for Consumer Protection*, sebagai berikut.²⁸

²⁸ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2014, hal. 115

1. Perlindungan konsumen dari bahaya-bahaya terhadap kesehatan dan keamanannya.
2. Promosi dan perlindungan kepentingan sosial ekonomi konsumen.
3. Tersedianya informasi yang memadai bagi konsumen untuk memberikan kemampuan mereka melakukan pilihan yang tepat sesuai kehendak dan kebutuhan pribadi.
4. Pendidikan Konsumen
5. Tersedianya upaya ganti rugi yang efektif
6. Kebebasan untuk membentuk organisasi konsumen atau organisasi lainnya yang relevan dan memberikan kesempatan kepada organisasi tersebut untuk menyuarakan pendapatnya dalam proses pengambilan keputusan yang menyangkut kepentingan mereka.

Pemerintah menyadari bahwa diperlukan undang-undang serta peraturan-peraturan yang berkaitan dengan berpindahnya barang dan jasa dari pengusaha ke konsumen. Pemerintah juga bertugas untuk mengawasi berjalannya peraturan serta undang-undang tersebut dengan baik. Tujuan penyelenggaraan, pengembangan dan pengaturan perlindungan konsumen yang direncanakan adalah untuk meningkatkan kesadaran konsumen, dan mendorong pelaku usaha dalam menyelenggarakan kegiatan usahanya dengan penuh rasa tanggung jawab. Yang perlu disadari oleh konsumen adalah mereka mempunyai hak yang dilindungi oleh UUPK.

Baik konsumen dan produsen memiliki hak dan kewajiban dalam transportasi, tidak berbeda dengan di bidang lainnya. Dalam transportasi pun

banyak memiliki permasalahan. Maka itu diperlukannya suatu perlindungan yang baik bagi konsumen atau pun pelaku usaha. Namun karena kedudukan konsumen yang lebih sedikit memiliki otoriter maka cenderung ke bentuk perlindungan konsumen. Sesuai dengan pasal 4 UUPK :

Hak Konsumen adalah :

1. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
2. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
3. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
5. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
6. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen;
7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
8. Hak untuk mendapatkan dispensasi, ganti rugi dan/atau penggantian jika barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
9. Hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan yang lain.

Hak pelaku usaha adalah :

1. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
2. Hak untuk mendapatkan perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik;
3. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen.

Kewajiban konsumen adalah :

1. Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan;
2. beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
3. membayar dengan nilai tukar yang disepakati;

4. mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Kewajiban pelaku usaha adalah :

1. beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
2. memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan;
3. memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
4. menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;
5. memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan.

Hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu:²⁹

1. Tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*)

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini dianut dalam pasal 1365 KUHPdt tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*). Aturan khusus ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.

²⁹ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit*, hal. 43

Pasal 1365 KUHPdt, yang lazim dikenal dengan sebagai pasal tentang perbuatan melawan hukum, mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok, yaitu:³⁰

1. adanya perbuatan;
2. adanya unsur kesalahan;
3. adanya kerugian yang diderita;
4. adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

2. Tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, ia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Tidak bersalah artinya tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan pengangkut. Berkaitan dengan prinsip tanggung jawab ini, dalam doktrin hukum pengangkutan khususnya, dikenal empat variasi:³¹

²⁹ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Op. Cit*, hal. 93

³¹ *Ibid hal. 95.*

- a. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab kalau ia dapat membuktikan, kerugian yang ditimbulkan oleh hal-hal di luar kekuasaannya.
- b. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, ia mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian.
- c. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, kerugian yang timbul karena kesalahannya.
- d. Pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerugian itu ditimbulkan oleh kesalahan/kelalaian penumpang atau karena kualitas/mutu barang yang diangkut tidak baik.

3. Tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat: "Pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apa pun dalam penyelenggaraan penangkutan ini".

Dalam Undang-Undang pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak diatur mungkin karena alasan bahwa

pengangkut yang berusaha di bidang jasa pengangkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Namun, tidak berarti bahwa pihak-pihak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Pihak-pihak boleh saja menjajikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Juga prinsip ini digunakan, dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya, dimulai pada dokumen pengangkutan.

Kecelakaan (*accident*) adalah peristiwa hukum pengangkutan berupa kejadian atau musibah; yang tidak dikehendaki oleh pihak-pihak; terjadi sebelum, dalam waktu, atau sesudah penyelenggaraan pengangkutan; karena perbuatan manusia atau kerusakan alat pengangkut sehingga menimbulkan kerugian material, fisik, jiwa, atau hilangnya mata pencarian bagi pengangkut.³²

Di dalam pengangkutan orang, kecelakaan adalah resiko dimana bisa terjadi pada saat dan tak terduga. Kecelakaan lalu lintas menurut pasal 1 UULAJ angka 24 adalah sebagai berikut :

Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Kecelakaan lalu lintas sendiri di dalam pasal 229 ayat 1 UULAJ digolongkan menjadi:

1. Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:

³² Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit*, hal. 225

- a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
 - b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
 - c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.
2. Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
 3. Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
 4. Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Di dalam UULAJ tersebut terdapat perlindungan bagi korban lalu lintas dan hak korban untuk menuntut ganti rugi di dalamnya. Menurut pasal 240 UULAJ dijelaskan:

Korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapatkan:

1. pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah
2. ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas; dan
3. santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi

Ganti kerugian merupakan hak korban kecelakaan lalu lintas dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas. Di dalam pasal 234 UULAJ disebutkan:

1. Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi.
2. Setiap Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi.
3. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat tidak berlaku jika:
 - a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
 - b. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau

- c. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Menurut UU No 34 Tahun 1964 Jo PP No 18 Tahun 1965 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan menjelaskan bahwa korban yang berhak atas santunan adalah setiap orang yang berada di luar angkutan lalu lintas jalan yang menjadi korban akibat kecelakaan dari penggunaan alat angkutan lalu lintas jalan serta setiap orang atau mereka yang berada di dalam suatu kendaraan bermotor dan ditabrak, dimana pengemudi kendaraan bermotor yang penyebab kecelakaan, termasuk dalam hal ini para penumpang kendaraan bermotor dan sepeda motor pribadi. Bagi pengemudi yang mengalami kecelakaan merupakan penyebab terjadinya tabrakan dua atau lebih kendaraan bermotor, maka baik pengemudi maupun penumpang kendaraan tersebut tidak dijamin dalam UU No 34 tahun 1964 jo PP no 18 tahun 1965 termasuk korban pejalan kaki atau pengemudi/penumpang kendaraan bermotor yang dengan sengaja menerobos palang pintu kereta api yang sedang difungsikan.

Jadi, dapat disimpulkan bahwa bentuk pertanggungjawaban atas kecelakaan lalu lintas yang hanya mengakibatkan kerugian materi tanpa korban jiwa adalah dalam bentuk penggantian kerugian.

Besaran nilai penggantian kerugian dapat ditentukan berdasarkan putusan pengadilan atau dapat juga dilakukan diluar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat dengan catatan kerugian tersebut terjadi pada kecelakaan lalu lintas ringan. Namun apabila korban kecelakaan lalu lintas meninggal dunia maka berdasar Pasal 235 ayat

1 UULAJ pengemudi, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum memberikan ganti kerugian wajib kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman. Namun pemberian ganti kerugian atau bantuan tersebut tidak serta merta menggugurkan tuntutan perkara pidana sebagaimana yang dimaksud Pasal 230 UULAJ:

Perkara Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Tanggung jawab yang ada dalam pelaksanaan jasa transportasi berbasis online bermacam-macam. Mulai dari tanggung jawab terhadap kualitas pelayanan, privasi pengguna jasa, pajak, asuransi, sampai dengan keamanan transportasi itu sendiri. Letak tanggung jawab ini kemudian menjadi sangat penting bagi Pemerintah, agar atas jasa transportasi tersebut kemudian jelas, siapa saja yang bertanggung jawab atas pelaksanaannya.

Merujuk pada negara di luar Indonesia yang melegalkan sepeda motor untuk alat transportasi umum, banyak sekali aturan yang sangat ketat agar sepeda motor bisa dijadikan alat transportasi umum yang aman dan nyaman, seperti halnya di Perancis yang dimana untuk menjadi supir taxi sepeda motor saja harus mempunyai surat izin mengemudi khusus, memiliki surat kepolisian yang menyebutkan tidak pernah terlibat tindakan kriminalitas, mempunyai pengalaman mengemudikan motor selama lima tahun dan motor yang digunakan tidak boleh lebih dari empat tahun.

Di dalam ketentuan penggunaan yang dibuat salah satu penyedia jasa aplikasi yaitu GO-Jek, mengatakan bahwa:

Namun, kami peduli akan keselamatan pengguna Aplikasi dan, atas pertimbangan pribadi semata dan sepenuhnya, kami bersedia untuk memberikan bantuan keuangan jika pengguna mengalami kecelakaan, menderita cedera atau meninggal saat dijemput oleh Penyedia Layanan. Bantuan kami hanya berlaku sejak pengguna dijemput oleh Penyedia Layanan sampai pengguna mencapai tujuannya. Mohon mengingatkan Penyedia Layanan jika anda merasa tidak nyaman dengan cara Penyedia Layanan menyediakan layanan transportasi. Jumlah bantuan keuangan akan ditentukan berdasarkan kebijakan kami.

Hal ini menunjukkan terdapat hubungan antara perusahaan penyedia aplikasi transportasi online dengan jasa transportasi yang dihubungkan olehnya. Dalam menyikapi hal ini, bagi perusahaan penyedia aplikasi transportasi perlu untuk menyelenggarakan *training*, memperketat syarat dan ketentuan kepada para pengendara motor atau pengendara mobil. Sebab di tangan merekalah perusahaan penyedia aplikasi transportasi dipertaruhkan.

Mencermati kegiatan bisnis teknologi aplikasi, terdapat beberapa hal yang dinilai perlu diperhatikan oleh Pemerintah sehingga dapat memberikan kepastian hukum terhadap penyelenggaraan bisnis di sektor ini. Hal tersebut, antara lain:³³

1. Kedudukan pelaku usaha teknologi aplikasi dalam segi bisnis, dimana sebagai penyedia jasa teknologi aplikasi, pelaku usaha teknologi aplikasi menghubungkan konsumen dengan pelaku usaha penyedia barang dan jasa;

³³ <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt56795249c6e94/menyibak-tanggung-jawab-hukum-penyedia-aplikasi-transportasi-broleh--bimo-prasetio-dan-sekar-ayu-primandani->, pada tanggal 09-06-2016 pukul 06:01

2. Pemisahan tanggung jawab antara pelaku usaha teknologi aplikasi dengan penyedia barang dan jasa. Dimana, perusahaan teknologi aplikasi tidak dapat diminta pertanggung jawaban apabila terjadi kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh penyedia barang dan jasa.

Bukan hal yang baru jika perkembangan teknologi berkembang lebih dahulu dari pada hukum yang mengaturnya. Pelaku usaha dan masyarakat sangat berharap agar pemerintah dapat aturan yang tepat, jelas dan harmonis agar tidak saling bertentangan dengan hukum yang berlaku di Indonesia.

