

PERTANGGUNGJAWABAN PERDATA UBER MOTOR TERHADAP PENUMPANG

Agung Pratama Putra

Fakultas Hukum

Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Jalan Semolowaru Nomor 45, Surabaya 60118, Indonesia

082234063858

Abstrak

Era globalisasi saat ini persaingan usaha tidak hanya dilakukan secara langsung namun persaingan dapat dilakukan berbasis teknologi, meningkatnya kemajuan teknologi dari tahun ke tahun yang diikuti dengan sumber daya manusia yang memadai yang menyebabkan pasar modern berbasis teknologipun marak di Indonesia. Jenis penelitian adalah penelitian hukum normative dan menggunakan metode pendekatan undang-undang serta pendekatan konseptual. Uber motor selaku pengangkut tidak dapat dianggap sebagai angkutan umum, karena sepeda motor menyalahi aturan UU LLAJ dan apabila terjadi kerugian terhadap penumpang uber sesuai pasal 1365 KUH PERDATA. Sebaiknya pemerintah merubah UU LLAJ untuk memberikan perlindungan hukum yang jelas bagi penumpangnya. Pemerintah juga harus lebih tegas dalam aturan yang telah dikeluarkan mengenai larangan berlakunya ojek motor. Sebaiknya pemerintah memberikan ganti rugi sesuai pasal 1365 KUH PERDATA dan memberikan perlindungan hukum bagi konsumen.

Kata kunci : Uber motor, Perlindungan konsumen, Pertanggung jawaban Uber motor

A. Pendahuluan

1. Latar Belakang Masalah

Era globalisasi saat ini persaingan usaha tidak hanya dilakukan secara langsung namun persaingan dapat dilakukan berbasis teknologi, meningkatnya kemajuan teknologi dari tahun ke tahun yang diikuti dengan sumber daya manusia yang memadai yang menyebabkan pasar modern berbasis teknologipun marak di Indonesia. Mulai dari belanja kebutuhan pokok, memesan tiket pesawat bahkan memesan jasa transportasi antar jemput dapat dilakukan secara modern dengan menggunakan smartphone di manapun dan kapanpun. Hal ini sangat membantu konsumen atau pengguna jasa karena dinilai lebih efisien dan efektif.

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatannya yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Dalam kehidupan sehari-hari pengangkut memiliki peranan yang sangat penting dan tidak dapat dipisahkan dari aktifitas manusia. Mulai dari zaman kehidupan manusia yang paling sederhana (tradisional) sampai kepada taraf kehidupan manusia yang modern senantiasa di dukung oleh kegiatan pengangkutan. Bahkan salah satu barometer penentu kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan maupun teknologi yang dipergunakan masyarakat tersebut dalam kegiatan pengangkutan.¹

Pengangkut terbagi menjadi dua hal yaitu pengangkutan orang dan atau barang yang peruntukannya umum atau pribadi. Mengenai jalurnya bisa melalui udara seperti pesawat terbang, laut atau perairan seperti kapal atau perahu, dan darat seperti mobil, pedati dan sebagainya. Pentingnya pengangkutan ditunjuk untuk membantu manusia untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. pengangkutan itu merupakan perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang.²

¹ Hasim purba, Hukum Pengangkutan di Laut, Pustaka Bangsa Press, 2005, hlm.3

² Sution Usman Adji, Hukum Pengangkutan di Indonesia, Rineka Cipta, 1991, hlm.1

Menurut H.M.N. Purwosutjipto perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.³

Sedangkan perjanjian pengangkutan menurut subekti perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian, dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.⁴ Pada saat ini sebagaimana besar masyarakat sangat membutuhkan angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya khususnya di kota-kota besar, karena sebagaimana besar masyarakat masih tergolong memiliki ekonomi yang lemah sehingga tidak bisa memiliki kendaraan, dan juga orang-orang memilih naik kendaraan umum dikarenakan di kota-kota besar di Indonesia sering mengalami kemacetan yang membuat orang malas menggunakan kendaraan pribadi, sehingga angkutan umum masih banyak diminati. Namun angkutan ini tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai, terutama di tinjau dari kondisi fisik angkutan umum yang sudah tidak layak, sehingga menyebabkan para penumpang berusaha mencari alternatif angkutan umum lainnya yang dirasa lebih nyaman, aman dan efisien meskipun dengan biaya yang lebih mahal.

Era pengangkutan kendaraan bermotor setiap tahunnya mulai dibutuhkan dan di pergunakan oleh banyak orang, mengenai pengertian kendaraan bermotor tercantum dalam Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (yang selanjutnya disebut UU LLAJ) yang menentukan bahwa "kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel". Pasal 292 UU LLAJ menentukan bahwa "setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping yang mengangkut penumpang lebih dari 1 (satu) orang sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (9) dipidana dengan pidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Dalam perkembangan pengangkutan darat banyak dijumpai kendaraan bermotor roda dua ini digunakan untuk kendaraan umum. Contohnya uber motor.

Perusahaan uber merupakan jasa transportasi darat yaitu taksi. Uber adalah taksi yang memakai aplikasi *mobile* dengan menggunakan mobil yang berplat warna hitam. Uber telah beroperasi di Indonesia sejak pertengahan tahun 2014. Namun dalam perkembangannya uber mempunyai jasa lain seperti uber deliver dan uber motor.

Adapun persyaratan untuk menjadi pengemudi uber motor :

Persyaratan yang dibutuhkan untuk ngojek online dengan Uber Motor sangat mudah, yaitu sebagai berikut :

- 1.Mempunyai SIM C aktif
- 2.Mempunyai motor yang layak (tahun 2008 ke atas), hidup pajak dan STNK aktif
- 3.Memiliki SKCK yang masih berlaku

Persyaratan-persyaratan tersebut di-*scan* atau difoto dengan kualitas yang baik, tidak pecah atau kabur dan tidak terpotong sudut-sudutnya. Setelah itu mengisi formulir online dan melanjutkan untuk mengupload beberapa persyaratan yang sudah ditentukan.⁵

³ H.M.N Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Rineka Cipta, 1991, hlm.3

⁴ Subekti, Hukum Perjanjian, International, 2001, hlm.1

⁵ www.ubermotor.co.id, diakses tanggal 15 desember 2017 pukul 11.00 WIB

Uber motor merupakan layanan transportasi untuk mengangkut orang berjenis sepeda motor, uber ini merupakan alternatif transportasi yang menawarkan perkembangan transformasi dari sistem lama menjadi suatu sistem yang sama sekali berbeda namun sangat cocok dengan kebutuhan masyarakat yang mempunyai mobilitas tinggi saat ini. Uber menawarkan kenyamanan motor *bike* yang cocok untuk kota-kota yang mempunyai kemacetan yang tinggi. Dengan harga rendah dan cukup bersaing dibandingkan dengan jasa angkutan motor lainnya sehingga uber motor mengalami perkembangan dan pertumbuhan yang sangat cepat di tanah air. Namun demikian, permasalahannya adalah kendaraan bermotor roda 2 tidak dapat dikomersilkan hanya untuk mencari keuntungan pribadi saja. Hal ini menyalahi UU LLAJ.

Kendaraan bermotor hanya diperbolehkan menjadi jasa dalam bentuk barang, apabila kendaraan bermotor dijadikan kendaraan umum untuk mengangkut orang juga, pemilik kendaraan wajib melaporkan kepada polisi bahwa ingin mengubah fungsi kendaraan pribadi menjadi kendaraan umum, begitu pun sebaliknya, hal ini diatur dalam ketentuan Pasal 71 ayat (1) huruf b UU LLAJ yang menentukan bahwa "pemilik kendaraan bermotor wajib melaporkan kepada kepolisian negara republik Indonesia jika: b. spesifikasi teknis dan atau fungsi kendaraan bermotor dirubah". Sedangkan untuk angkutan orang di atur dalam Pasal 153 ayat (2) UU LLAJ yang menentukan bahwa "angkutan orang dengan tujuan tertentu dengan menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum".

Apabila pengemudi sepeda motor tetap menggunakan kendaraannya untuk mengangkut orang maka pihak jasa raharja tidak akan memberikan ganti rugi apabila timbul musibah dari pengangkutan tersebut, karena angkutan umum tersebut tidak diakui oleh jasa raharja dengan angkutan orang yang resmi. berlakunya UU LLAJ diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi setiap orang yang terkait dengan penyelenggara jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, supir atau pengemudi serta pengguna jasa.

Pada tanggal 27 febuari 2017 pengemudi uber motor yaitu W ketika sedang mengangkut penumpang bernama H di jalan kalimalang menuju cililitan Jakarta timur. Mengalami kecelakaan tabrakan dengan mobil yang menghantam bumper mobil Toyota Fortuner, dan masuk ke kolong mobil. Akibatnya pengemudi dan penumpang mengalami luka-luka dan dilarikan kerumah sakit pasar rebo di Jakarta timur.⁶

Sehingga ditemukan ada kejadian pengemudi uber motor yang mengalami kecelakaan ketika sedang dalam perjalanan bersama penumpang yang menyebabkan penumpang mengalami luka-luka. Sedangkan UU LLAJ tidak mengatur sepeda motor sebagai kendaraan umum, sehingga bagaimana tanggung jawab apabila terjadi kecelakaan.

2 .Rumusan Masalah

1. Apakah perusahaan angkutan darat uber motor dapat bertanggung jawab terhadap ahli waris penumpang yang mengalami luka-luka atau meninggal dunia yang ditinjau dari UU LLAJ ?
2. Apakah perusahaan angkutan darat uber motor dapat bertanggung jawab terhadap ahli waris penumpang yang mengalami luka-luka atau meninggal dunia yang ditinjau dari KUH PERDATA ?

3. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian Hukum Normatif. Penelitian hukum normatif sendiri merupakan suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum. dan menggunakan metode pendekatan Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*).

⁶ www.tribunnews.com, diakses 30 september 2017 pukul 09.00 wib

Metode pendekatan perundang-undangan digunakan untuk memahami hirarki perundang-undangan dan asas-asas yang ada di dalam peraturan perundang-undangan. Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan Kitab Undang-undang hukum perdata. Karena penulis meneliti mengenai tanggung jawab uber motor terhadap penumpang berdasarkan KUHPperdata.⁷ dan Pendekatan Konseptual, dilakukan manakala penelitian tidak beranjak dari aturan hukum yang ada.⁸ Adapun jenis dan sumber bahan hukum yaitu Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoratif atau yang memiliki otoritas. Bahan hukum primer ini terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim terdiri dari Kitab Undang-undang hukum Perdata, Kitab Undang-undang hukum Dagang, Undang-undang No. 33 tahun 1964 tentang dana pertanggung jawaban kecelakaan penumpang, Undang-undang No.08 tahun 1999 Tentang Perlindungan konsumen Undang-undang No.22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Bahan hukum sekunder ini merupakan bahan-bahan yang berupa tentang publikasi hukum yang tidak resmi. Sebagai bahan hukum sekunder yang terutama adalah buku-buku hukum seperti skripsi, tesis, dan disertasi hukum serta jurnal-jurnal hukum.

Selain itu rancangan Undang-Undang pun juga masuk ke dalam bahan hukum sekunder. Kegunaan bahan hukum sekunder adalah memberikan kepada peneliti semacam petunjuk ke arah mana peneliti melangkah. Bahan hukum tersier ini merupakan jenis bahan di luar hukum yang mencakup seperti kamus-kamus di luar hukum yang ada relevansinya terhadap penelitian penulis.⁹ Teknik pengumpulan bahan hukum dilaksanakan dengan cara penelitian kepustakaan (*library research*) atau disebut juga dengan studi dokumen yang meliputi bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Studi kepustakaan yang dimaksudkan dalam penelitian ini yang diterapkan dengan mempelajari dan menganalisa secara sistematis bahan-bahan yang utamanya berkaitan dengan hukum pengangkutan orang di Indonesia.

Tahap-tahap pengolahan bahan hukum adalah sebagai berikut:¹⁰ pertama, Mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminasi hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak di pecahkan. Kedua, Pengumpulan bahan-bahan hukum dan sekiranya dipandang mempunyai relevansi juga bahan-bahan nonhukum. Ketiga, Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan. Keempat, Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum. dan Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun dalam kesimpulan. Metode analisa bahan hukum ditempuh dengan cara mengkaji materi yang sudah ada serta dianalisa serta dianalisis. Analisis bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deduktif. Pertama, mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminir hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan. Kedua, pengumpulan bahan-bahan hukum. Ketiga, melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan hukum yang telah diajukan. Keempat, menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum. dan

⁷ Peter Mahmud, Metode Penelitian Hukum, Jakarta, Prenada Media, 2009, hlm.134

⁸ *Ibid*, h.177

⁹ *Ibid*, h.181

¹⁰ *Ibid*, h.213

Kelima, memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun di dalam kesimpulan.¹¹

B.Pembahasan

1. Tanggung Jawab Perusahaan Uber Motor Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kerugian Yang Ditinjau Dari UU LLAJ

Kemacetan yang ada membuat ojek berkembang pesat, dari yang tadinya ojek pangkalan sekarang ojek berbasis *smartphone*, walaupun tarifnya tak menentu dikarenakan tergantung jarak pengguna jasa namun ojek masih menjadi moda transportasi umum yang diminati bagi setiap orang. Pada tahun 2016 uber motor hadir di Indonesia untuk mendorong sektor transportasi informal agar dapat beroperasi secara *professional*. *Management* uber motor menerapkan sistem pembagian hasil, pembagiannya adalah 70% untuk pengemudi ojek sedangkan 30% untuk uber motor, namun masih ada bonus mingguan apabila rating dari pengguna jasa baik dan pengemudi menerima order sebanyak 70% dalam seminggu. Uber menawarkan beberapa jasa (layanan) mulai dari memesan makanan, jasa angkutan, dan jasa pengiriman barang. Dengan adanya perusahaan uber ini berguna bagi konsumen guna mempermudah memesan dengan via *smartphone*, pengguna jasa hanya tinggal mengunduh uber aplikasi dari *smartphone* mereka, baru bisa menggunakan layanan uber. Para supir uber motor dengan mudah mendapatkan konsumen karena sudah mengandalkan kemajuan teknologi, tanpa harus menunggu tanpa kepastian untuk jatah narik.

Perusahaan uber bukanlah asli milik Indonesia, uber diciptakan oleh dua pria bernama Travis Kalanick dan Garret Camp, uber lahir pada tahun 2008 di paris perancis. Pada saat itu Kalanick dan Camp yang sedang menghadiri sebuah konferensi kesulitan mendapat taksi, kemudian Tercetus ide di kepala mereka untuk menyelesaikan masalah semacam itu dengan aplikasi baru yang revolusioner. Intinya sederhana saja, akses aplikasi itu dan dapatkan mobil sewaan. Sekarang Uber yang saat ini beroperasi di 300 kota di 58 negara menawarkan tarif yang lebih rendah dari taksi konvensional. Keunggulan itu, di samping bisa dipesan dari mana saja dan kapan saja, membuat layanan Uber banyak diminati dan mengambil pasar taksi konvensional."¹²

Namun perkembangannya uber di Indonesia memiliki beberapa layanan bukan Cuma taksi yaitu uber motor, uber food dan uber send ini dikarenakan konsumen Indonesia masih sering menggunakan kendaraan bermotor sebagai kendaraan umum, namun memang uber motor sangat berkembang pesat yang awalnya hanya di Jakarta namun sekarang sudah ada di beberapa kota lainnya di Indonesia. Disisi lain lowongan untuk bergabung menjadi supir uber motorpun banyak diminati oleh banyak orang dikarenakan pendapatan yang menggiurkan dan jam kerja yang dianggap fleksibel sehingga yang mendaftar pun bukan hanya dari kalangan supir ojek pangkalan saja namun ada juga dari berbagai kalangan. Tetapi uber motor saat ini sedang dalam masalah yang krusial karena tidak adanya aturan yang jelas tentang aturan sepeda motor dapat dijadikan kendaraan umum sehingga apabila terjadi kecelakaan tanggung jawabnya pun belum jelas apakah dibebankan kepada perusahaan uber motor atau pengemudi uber motor. Untuk melegalkan uber motor harus benar-benar ditinjau mulai dari hal keselamatan serta keamanan penumpang. Dari sisi keselamatan, terbukti sepeda motor sebagai alat transportasi yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan, tahun 2016 misalnya, menurut catatan korps lalu lintas (korlantas) polri jumlah kecelakaan yang melibatkan sepeda motor mencapai 32.793.

¹¹*Ibid*,h.241

¹² Detik.com.kisah_kelahiran_uber, diakses tanggal 19 november 2017 pukul 09.15 wib

Uber merupakan perusahaan swasta yang bergerak di bidang transportasi umum, uber motor beroperasi menggunakan kendaraan pribadi milik pengendaranya, yaitu sepeda motor dengan plat berwarna hitam. Biaya transportasi uber motor ditentukan berdasarkan jarak dan tujuan yang dimaksud oleh pengguna jasa uber motor melalui aplikasi google map, sehingga akan tampak berapa kilometer jarak yang akan di tempuh. Tujuan dan wilayah beroperasi uber motor tidak ditentukan dalam trayek karena tujuan dan wilayah uber motor ditentuka berdasarkan dari tujuan pengguna uber motor. Di Indonesia jenis dan fungsi kendaraan di atur dalam pasal 47 ayat 1 UU LLAJ yang menentukan bahwa kendaraan terdiri atas :

- a. Kendaraan Bermotor; dan
- b. Kendaraan Tidak Bermotor.

Uber motor termasuk kedalam kendaraan bermotor sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 47 ayat 1 huruf a UULLAJ. Uber motor dalam beroperasi menggunakan kendaraan bermotor, pasal 1 angka 8 UU LLAJ menentukan bahwa kendaraan bermotor adalah “setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel, termasuk dalam jenis sepeda motor yang di fungsikan sebagai kendaraan bermotor umum”. Pasal 47 ayat 2 UU LLAJ menentukan bahwa kendaraan bermotor dikelompokkan berdasarkan jenis :

- a. Sepeda motor;
- b. Mobil penumpang;
- c. Mobil bus;
- d. Mobil barang; dan
- e. Kendaraan khusus.

Uber motor dalam beroperasi menggunakan kendaraan pribadi milik pengendaranya yaitu sepeda motor sebagaimana yang di tentukan dalam huruf a. Menurut pasal 1 angka 20 UU LLAJ menentukan bahwa sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Pasal 47 ayat 3 menentukan bahwa kendaraan bermotor sebagaimana yang dimaksud pasal 47 ayat 2 adalah kendaraan yang dikelompokkan berdasarkan fungsi :

- a. Kendaraan bermotor perseorangan; dan
- b. Kendaraan bermotor umum.

Uber motor dalam beroperasi menggunakan kendaraan bermotor perseorangan, namun digunakan sebagai kendaraan bermotor umum. kendaraan bermotor umum sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 47 ayat 3 memiliki definisi yang ditentukan dalam pasal 1 angka 10 UU LLAJ adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

Uber motor merupakan perusahaan angkutan umum sebagaimana dimaksud pasal 1 angka 21 yang menentukan bahwa “perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.” Sehingga uber motor dipungut biaya. Ketentuan mengenai kendaraan angkutan umum diatur di dalam pasal 138 UU LLAJ yang menentukan bahwa :

1. Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.
2. Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
3. Angkutan umum orang dan/atau barang hanyadilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Pertama, Saat ini yang menjadi masalah adalah bukan pada aplikasi teknologi informasi melainkan pada sarana atau alat transportasi yang digunakan sebagaimana tertuang dalam UU LLAJ kendaraan roda dua atau sepeda motor tidak dikategorikan sebagai kendaraan bermotor umum. Sesuai dengan UU LLAJ kendaraan roda dua tidak dimaksudkan untuk angkutan publik. Sehingga apabila terjadi kecelakaan siapakah yang berhak bertanggung jawab. Kedua, realitas di masyarakat menunjukkan adanya kesenjangan yang lebar antara kebutuhan transportasi publik dan kemampuan menyediakan angkutan publik yang layak dan memadai. Ketiga, kesenjangan itulah yang di isi oleh ojek dan baru 2 tahun terakhir oleh layanan transportasi berbasis aplikasi di smartphone seperti uber motor. Keempat, atas dasar itu uber motor tetap dipersilahkan tetap beroperasi sebagai solusi sebagai transportasi publik dapat dipenuhi dengan layak. Kelima, terkait aspek keselamatan di jalan raya yang menjadi perhatian pemerintah dianjurkan untuk berkonsultasi dengan korlantas polri. Uber motor harus sesuai ketentuan dengan mengantongi ijin sebagai angkutan umum dengan ditandai dengan menggunakan plat kuning.

Adapun pendapat Ignasius Jonan yang tak mempermasalahakan soal aplikasi yang diluncurkan uber *technology* indonesia, yaitu uber motor "enggak masalah," kata Jonan saat ditemui se usai peluncuran penerbitan lisensi personel operasi pesawat udara di Kemenhub. Terkait larangan berekspansi untuk aplikasi uber dalam jangka waktu untuk mengurus kelengkapan persyaratan kerja sama dengan perusahaan transportasi resmi, Jonan mengatakan larangan berekspansi hanya untuk kendaraan roda empat. Jonan sebelumnya menegaskan bahwa pihaknya sudah memerintahkan uber dan grab untuk mengurus izin transportasi secara resmi, namun instruksi tersebut tidak digubris hingga akhirnya menimbulkan polemik antaroperator transportasi dan di masyarakat. Dia menilai uber dan grab masih bisa beroperasi karena aplikasinya tetap berjalan, jadi tak menghalangi bisnisnya untuk tetap bergerak. Jonan juga tidak menyetujui apabila sepeda motor dijadikan angkutan umum karena tingkat risiko yang tinggi bagi keselamatan penumpang dan pengemudi. "Secara pribadi, saya tidak setuju karena angka kecelakaan transportasi berbasis jalan raya 80-90 persen melibatkan kendaraan roda dua," katanya. Jonan menuturkan, perusahaan seperti taksi uber dan grabcar melanggar Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Rinciannya dalam Pasal 139 Ayat 4, perusahaan transportasinya tidak berbadan hukum, Pasal 173 Ayat 1 tidak memiliki izin penyelenggaraan angkutan, Pasal 53 Ayat 1 tidak melakukan pengujian kendaraan, Pasal 23 Ayat 3 tidak menggunakan tanda nomor tanda kendaraan umum dan Pasal 77, pengemudi tidak memiliki sim A umum.¹³

Ketentuan sepeda motor roda dua yang dijadikan angkutan umum dianggap menyalahi peraturan kepala kepolisian RI Nomor 5 tahun 2012, karena sepeda motor pribadi menggunakan plat hitam. hal tersebut tidak ssesuai dengan angkutan umum lainnya yang menggunakan plat berwarna kuning. Jika pada akhirnya sepeda motor digunakan sebagai angkutan umum maka plat hitam harus di rubah mengikuti aturan yang berlaku. Pasal 39 ayat 3 peraturan kepala kepolisian RI Nomor 5 tahun 2012 yang menentukan :

1. TNKB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 ayat (1) dibuat dari bahan yang mempunyai unsur-unsur pengaman sesuai spesifikasi teknis.
2. Unsur-unsur pengaman TNKB sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berupa logo lant as dan pengaman lain yang berfungsi sebagai penjamin legalitas TNKB.
3. Warna TNKB sebagai berikut:
 - a. dasar hitam, tulisan putih untuk Ranmor perseorangan dan Ranmor sewa;

¹³ www.antarane ws.com, diakses tanggal 27 desemeber 2017 pukul 12.30 WIB.

- b. dasar kuning, tulisan hitam untuk Ranmor umum;
 - c. dasar merah, tulisan putih untuk Ranmor dinas Pemerintah;
 - d. dasar putih, tulisan biru untuk Ranmor Korps Diplomatik negara asing; dan
 - e. dasar hijau, tulisan hitam untuk Ranmor di kawasan perdagangan bebas atau (*Free Trade Zone*) yang mendapatkan fasilitas pembebasan bea masuk dan berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan, bahwa Ranmor tidak boleh dioperasikan/dimutasikan ke wilayah Indonesia lainnya.
4. TNKB diadakan secara terpusat oleh Korlantas Polri.
 5. TNKB yang tidak dikeluarkan oleh Korlantas Polri, dinyatakan tidak sah dan tidak berlaku.
 6. TNKB dipasang pada bagian sisi depan dan belakang pada posisi yang telah disediakan pada masing-masing Ranmor.

Pasal 151 UU LLAJ menentukan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek dalam huruf b disebutkan bahwa angkutan orang dengan tujuan tertentu .tujuan dan wilayah beroperasi uber motor tidak ditentukan dalam trayek karena tujuan dan wilayah uber motor berdasarkan dari tujuan pengguna uber motor. demikian pula jika dikaitkan dengan pasal 153 ayat 2 UU LLAJ menentukan bahwa “Angkutan orang dengan tujuan tertentu diselenggarakan dengan menggunakan mobil penumpang umum atau mobil bus umum. uber motor tidak memenuhi unsur yang ditentukan yang sebagaimana dimaksud dalam pasal 153 ayat 2 UU LLAJ karena beroperasi nya uber motor menggunakan sepeda motor.

Perusahaan angkutan umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan di atur di dalam pasal 237 UU.” Dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang sebagaimana dimaksud dalam pasal 237 UU LLAJ diatur lebih lanjut didalam UU NO 33 tahun 1964 pasal 3 ayat (1) huruf a yang menentukan bahwa :”Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan.”

Pemerintah menunjuk PT.Jasa raharja sebagai asuransi masyarakat Indonesia yang bertujuan memberikan perlindungan masyarakat melalui dua program asuransi sosial yaitu asuransi kecelakaan penumpang alat angkutan umum yang dilaksanakan berdasarkan UU No. 33 tahun 1964 tentang dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan serta asuransi tanggung jawab menurut hukum terhadap pihak ketiga yang dilaksanakan berdasarkan UU No. 34 tahun 1964.¹⁴ Namun dalam hal ini, uber motor tidak menggunakan asuransi jasa raharja sebagaimana asuransi yang ditunjuk oleh Negara tetapi emnggunakan PT Asuransi Allianz Utama Indonesia. Perusahaan uber motor memilih asuransi Allianz karena beranggapan bahwa sepeda motor dapat digunakan untuk kendaraan umum belum diatur secara jelas di dalam UU LLAJ. Namun perusahaan uber motor memiliki itikad baik untuk memberi perlindungan hukum bagi konsumennya.

Santunan dari pihak uber motor pun apabila mengalami kecelakaan pada saat sedang dalam perjalanan sebagai berikut :

- 1.Asuransi kematian akibat kecelakaan lalu lintas hingga Rp 100 juta
- 2.Cacat tetap akibat kecelakaan lalu lintas hingga Rp 100 juta
- 3.Penggantian biaya pengobatan akibat kecelakaan lalu lintas, hingga Rp 10 juta

Untuk mitra pengemudi, perlindungan ini berlaku untuk insiden yang terjadi setelah panggilan perjalanan diterima melalui aplikasi Uber dan mitra pengemudi sedang di dalam perjalanan untuk

¹⁴ <http://www.jasaraharja.co.id>, diakses tanggal 20 desember 2017, pukul 19.00 WIB

menjemput penumpang, sampai dengan berakhirnya perjalanan. Untuk penumpang, perlindungan ini berlaku setelah penumpang menaiki sepeda motor di dalam perjalanan yang diatur melalui aplikasi Uber, sampai dengan berakhirnya perjalanan.¹⁵ Ubermotor tidak hanya memberikan perlindungan bagi pengguna jasa nya saja namun perlindungan asuransi kecelakaan pun diberikan kepada mitra uber motor. Dalam Pasal 191 UU LLAJ menjelaskan bahwa : “Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.”

Dalam Pasal 192 UU LLAJ menjelaskan bahwa tanggung jawab perusahaan angkutan umum yaitu:

1. Perusahaan angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang.
2. Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan.
3. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak Penumpang diangkat dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati.
4. Pengangkut tidak bertanggungjawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.
5. Ketentuan lebih lanjut mengenai besarnya ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah.

Adapun batasan tanggung jawab pengangkut dalam Pasal 194 UU LLAJ yang menjelaskan bahwa :

1. Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan Perusahaan Angkutan Umum.
2. Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian pihak ketiga kepada Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian.

Pasal 240 UU LLAJ menyebutkan hak korban kecelakaan lalu lintas yaitu,

Korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapatkan:

- a. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah;
- b. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas; dan
- c. Santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi.

Pasal 241 UU LLAJ juga menyebutkan bahwa : “Setiap korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak memperoleh pengutamakan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Sehingga dalam hal ini uber motor tidak termasuk dalam kendaraan umum menurut UU LLAJ karena uber motor beroperasi menggunakan sepeda motor roda dua. dan apabila terjadi kecelakaan yang menyebabkan luka-luka atau meninggal dunia maka menurut UU LLAJ karena uber motor tidak termasuk ke dalam kendaraan umum dan UU LLAJ tidak dapat bertanggung jawab.

¹⁵ <http://www.uber.com>, diakses tanggal 22 desember 2017, pukul 13.00 WIB

2. Tanggung Jawab Perusahaan Uber Motor Terhadap Yang Mengalami Kerugian Yang Ditinjau Dari Kitab Undang-undang Hukum Perdata

Pada tanggal 27 febuari 2017 pengemudi uber motor yaitu W ketika sedang mengangkut penumpang bernama h dijalan kalimalang menuju cililitan Jakarta timur. Mengalami kecelakaan tabrakan dengan mobil yang menghantam bumper mobil Toyota Fortuner, dan masuk ke kolong mobil. Akibatnya pengemudi dan penumpang mengalami luka-luka dan dilarikan kerumah sakit pasar rebo di Jakarta timur. Berdasarkan berita di atas uber motor dianggap melanggar ketentuan hukum pasal 153 ayat 2 UU LLAJ yang mengatur tentang ketentuan dan syarat-syarat angkutan umum yang sah menurut undang-undang, maka ubermotor melakukan perbuatan melanggar hukum, apabila terjadi kerugian yang menimpa penumpang akibat penyelenggara uber motor, secara hukum ubermotor dapat dimintai pertanggungjawaban menurut pasal 1365 KUH Perdata. Sesuai dengan KUH Perdata pasal 1365 yang menentukan bahwa "setiap perbuatan yang melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain menyebabkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian mengganti kerugian tersebut".

Uber motor telah memenuhi unsur perbuatan melawan hukum,yaitu:

- 1.Adanya suatu perbuatan
 - 2.Perbuatan tersebut melawan hukum
 - 3.Adanya kesalahan dari pihak pelaku
 - 4.Adanya kerugian korban
 - 5.Adanya suatu perbuatan,pengemudi uber motor yaitu W,pengemudi uber motor mengangkut H pada tanggal 27 februari 2017 dijalan kalimalang menuju cililitan Jakarta timur mengalami kecelakaan tabrakan dengan mobil yang menghantam bumper mobil Toyota Fortuner, dan masuk ke kolong mobil. Akibatnya pengemudi dan penumpang mengalami luka-luka.
- 1.Perbuatan melawan hukum,pasal 153 ayat 2 UU LLAJ yang menentukan bahwa angkutan orang dengan tujuan tertentu diselenggarakan dengan mobil penumpang umum atau mobil bus umum,uber motor menggunakan sepeda motor pribadi. Berdasarkan pasal 39 ayat (3) peraturan kepala kepolisian RI nomor 5 tahun 2012 bahwa plat kuning adalah untuk angkutan umum,seandainya armada yang digunakan uber motor masih tetap menggunakan plat hitam. Asuransi yang digunakan oleh uber motor adalah asuransi Allianz. Seharusnya angkutan umum menggunakan asuransi jasa raharja dan membayar yang telah ditetapkan karena asuransi jasa raharja merupakan asuransi resmi yang ditujuk oleh pemerintah dalam hal kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh angkutan umum.
 - 2.Adanya kesalahan dari pelaku,bahwa W lalai dalam mengendarai sepeda motor sehingga mengakibatkan kecelakaan bagi penumpangnya.
 - 3.Adanya kerugian bagi penumpangnya,setelah kecelakaan terjadi ,H selaku penumpang uber motor mengalami luka-luka.

Uber motor tidak memenuhi ketentuan hukum yang mengatur tentang angkutan umum antara lain pasal 153 ayat 2 UU LLAJ yang menentukan bahwa angkutan orang dengan tujuan tertentu diselenggarakan dengan menggunakan mobil penumpang umum atau mobil bus umum, peraturan kepala kepolisian RI nomor 5 tahun 2012 dan berdasarkan pasal 39 ayat (3) peraturan kepala kepolisian RI nomor 5 tahun 2012 bahwa plat kuning adalah untuk angkutan umum, sedangkan armada yang digunakan uber motor masih tetap menggunakan plat hitam, asuransi yang digunakan oleh uber motor yaitu asuransi Allianz, seharusnya angkutan umum menggunakan jasa raharja dan membayar yang telah di tetapkan karena asuransi jasa raharja merupakan asuransi resmi yang ditunjuk oleh pemerintah dalam hal kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh angkutan umum.

Adapun prinsip tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang sebagai berikut:

Ada 5 prinsip atau teori mengenai tanggung jawab yang dikenal, ialah :¹⁶

- 1.prinsip tanggung jawab atas berdasarkan kesalahan
- 2.prinsip tanggung jawab atas praduga
- 3.prinsip tanggung jawab mutlak
- 4.prinsip tanggung jawab atas praduga pengangkut di anggap selalu tidak bertanggungjawab
- 5.prinsip pembatasan tanggung jawab pengangkut
- 6.Prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas adanya unsur kesalahan

Dilihat dari sejarah perkembangannya, prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan merupakan reaksi terhadap prinsip atau teori tanggungjawab mutlak yang berlaku pada jaman masyarakat primitif. Pada masa itu berlaku suatu rumus (formula): "*a man acts at his peril*" yang berarti bahwa perbuatan apapun yang dilakukan seseorang, bila merugikan orang lain, akan menyebabkan dia di persalahkan melanggar hukum. Dengan perkataan lain, seseorang bertanggung jawab setiap kemungkinan kerugian bagi orang lain sebagai akibat perbuatannya.

1.Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga

Sebagaimana telah disebut di muka prinsip dasar atas dasar praduga yang diterapkan di dalam konvensi warsawa 1929 di berlakukan bagi pengangkutan internasional, perbedaan yang utama antara prinsip utama yang didasarkan semata-mata pada adanya unsur kesalahan adalah bahwa di dalam prinsip yang kedua beban pembuktian beralih dari penggugat (korban) kepada pengampun. Jadi berdasarkan prinsip tanggungjawab atas dasar praduga yang diterapkan didalam konvensi warsawa atau kodonansi, pengangkut adalah *prima facie* bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali dia dapat membuktikan pihaknya telah mengambil sebuah tindakan yang perlu untuk menghindarkan kerugian tersebut atau bahwa hal tersebut tidak memungkinkan dilakukannya. Jadi, pihak penggugat atau korban dapat mengajukan tuntutan untuk memperoleh santunan tanpa harus membuktikan adanya kesalahan dipihak pengangkut. Satu-satunya kewajiban yang harus dia lakukan adalah menunjukkan bahwa kecelakaan atau kejadian yang menyebabkan kerugian tersebut terjadi di dalam pesawat udara atau selama embarkasi atau disembarkasi. Dengan demikian yang dimaksud bahwa tanggungjawab pengangkut berdasarkan praduga berarti tanggung jawab pengangkut tersebut dapat dihindar bahwa pengangkut membuktikan pihak nya tidak bersalah.

2.Prinsip tanggung jawab mutlak

Dengan prnsip tanggungjawab mutlak dimaksudkan tanggungjawab tanpa keharusan untuk membuktikan adanya kesalahan atau dengan perkataan lain suatu prinsip tanggungjawab yang memandang 'kesalah' sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.

3.tanggung jawab atas praduga pengangkut dianggap tidak selalu bertanggung jawab

Dalam prinsip ini, pengangkut dianggap tidak memiliki tanggungjawab. Dalam hal ini, bukan berarti pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawabnya ataupun dinyatakan bebas tanggungan atas benda yang diangkutnya, tetapi terdapat pengecualian-pengecualian dalam mempertanggung jawabkan suatu kejadian atas benda dalam angkutan.

4.pembatasan tanggungjawab pengangkut

Prinsip ini berkaitan dengan prinsip-prinsip tanggungjawab sepenuhnya yang dikaitkan dengan pembaerian ganti kerugian, yang merupakan timbangan dari menguatnya posisi atau kedudukan

¹⁶E.Saefullah Wiradipradja, Tanggung Tawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Naisonal, Liberty Yogyakarta, 1989, hlm.20-35

pengguna jasa angkutan melakukan beban pembuktian atas terjadinya suatu kerugian dan tidak bolehnya mengadakan suatu perjanjian yang meniadakan tanggungjawab.

Melihat kelima prinsip ini bahwa pengangkutan darat, laut, udara termasuk dalam jenis prinsip tanggung jawab pengangkut mutlak, karena pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini merupakan prinsip melindungi dan menguntungkan pengguna jasa angkutan karena pengangkut wajib memberikan ganti kerugian pada korban atau pengguna jasa angkutan tanpa mempermasalahkan apakah pengangkut telah melakukan kesalahan atau kelalaian. Selain menguntungkan bagi pengguna jasa angkutan, prinsip ini sesungguhnya juga menguntungkan pengangkut, karena tidak perlu penyelesaian perkara melalui pengadilan yang memakan waktu lama dan memerlukan biaya yang tinggi, sehingga prinsip tanggungjawab mutlak ini lebih efisien dalam penerapan penyelesaian masalah.

Berdasarkan uraian di atas, uber motor bukan merupakan alat angkutan yang resmi di Indonesia karena uber motor tidak memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan mengenai angkutan umum sehingga apabila terjadi kerugian yang dialami oleh penumpang uber motor maka tidak dapat dimintakan pertanggung jawaban UU LLAJ melainkan uber motor bertanggung jawab berdasarkan pasal 1365 KUH Perdata dan prinsip tanggung jawab pengangkut.

C. Penutup

Berdasarkan uraian dan pembahasan masalah pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa Uber motor selaku pengangkut tidak dapat dianggap sebagai angkutan umum, karena sepeda motor tidak termasuk dalam kategori angkutan umum di dalam UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas angkutan jalan dan apabila penumpang mengalami kecelakaan yang mengakibatkan kerugian maka tidak dapat dipertanggung jawabkan berdasarkan UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas angkutan jalan. Dan apabila terjadi kerugian terhadap penumpang uber motor, maka pengemudi uber motor bertanggung jawab atas perbuatan yang melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain yang karena salahnya, maka wajib mengganti kerugian tersebut dan perusahaan uber motor bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang akibat pengemudi berdasarkan pasal 1365 KUH Perdata.

Saran yang bisa saya sampaikan Sebaiknya pemerintah merubah undang-undang no.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan untuk memberikan perlindungan hukum yang jelas bagi penumpangnya. Pemerintah juga harus lebih tegas dalam aturan yang telah dikeluarkan mengenai larangan berlakunya ojek motor. Pemerintah harus menyediakan angkutan umum yang memadai, aman serta nyaman bagi warga negaranya, karena dengan adanya ojek seperti ini menunjukkan bahwa indonesia belum memiliki angkutan umum yang layak dan aman bagi warga negaranya. Dan Sebaiknya para konsumen memilih kendaraan umum yang aman dan sudah jelas dijamin oleh undang-undang untuk dinaiki agar tidak ada tumpang tindih apabila terjadi sesuatu yang tidak diinginkan.

Daftar Bacaan

- E.Saefullah wiradipradja, tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan udara internasional dan nasional, Liberty Yogyakarta, 1989
- Purba Hasim, Hukum pengangkutan di laut, Pustaka Bangsa Press, 2005
- Purwosutjipto H.M.N, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Rineka Cipta, 1991
- Mahmud Peter, Metode Penelitian Hukum, Jakarta, Prenada Media, 2009
- Usman Sution Adji, Hukum pengangkutan di Indonesia, Rineka cipta, 1991
- Subekti, Hukum Perjanjian International, Prenada Media, 2001
- www.ubermotor.co.id, diakses tanggal 15 desember 2017 pukul 11.00 WIB
- www.tribunnews.com, diakses 30 september 2017 pukul 09.00 wib
- Detik.com.kisah kelahiran uber, diakses tanggal 19 november 2017 pukul 09.15 wib
- www.antaranews.com, diakses tanggal 27 desember 2017 pukul 12.30 WIB.
- www.jasaraharja.co.id, diakses tanggal 20 desember 2017, pukul 19.00 WIB
- www.uber.com, diakses tanggal 22 desember 2017, pukul 13.00 WIB