

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Perkembangan industri transportasi saat ini berkembang dengan sangat pesat. Setiap tahun terjadi peningkatan jumlah kendaraan baik kendaraan mobil penumpang, mobil bis, mobil barang, maupun sepeda motor. Dari keempat moda transportasi tersebut peningkatan jumlah sepeda motor dari tahun ketahun adalah yang paling tinggi.¹

Data yang bersumber dari Badan Pusat Statistik menerangkan bahwa peningkatan jumlah sepeda motor dari tahun 2015 ke 2016 adalah sebesar 6.268.815 unit atau meningkat sebesar 6,34% (Badan Pusat Statistik, 2018). Di bawah ini merupakan tabel perkembangan jumlah kendaraan bermotor periode 2015 sampai dengan 2017.²

Tabel 1. 1 Jumlah Kendaraan Bermotor

Jenis	2015	2016	2017
Mobil Penumpang	13.480.973	14.580.666	15.493.068
Mobil Bis	2.420.917	2.486.898	2.509.258
Mobil Barang	6.611,028	7.063.433	7.523.550
Sepeda Motor	98.882.267	105.150.082	113.030.793

Sumber : <https://www.bps.go.id>

¹ Ayu Aziah dan Popon Rabia Adawia, “Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia)”, Jurnal Index Cakrawala, Tangerang, 2018, hlm. 149

² <https://www.bps.go.id>, “Pertumbuhan kendaraan di Indonesia tahun 2017”, diakses tanggal 10 Oktober 2019

Terjadinya peningkatan jumlah kendaraan bermotor tentunya searah dengan peningkatan kemacetan di Indonesia terutama di kota-kota besar. Sehingga untuk dapat menunjang *mobilitas* masyarakat yang tinggi, sangat diperlukan moda *transportasi* yang *efektif* untuk dapat menghindari atau mengurangi kemacetan. Permasalahan *transportasi* perkotaan umumnya meliputi kemacetan lalu lintas, parkir, angkutan umum, *polusi* dan masalah ketertiban lalu lintas.³

Menurut beberapa media dan artikel yang penulis *research* bahwa kemacetan lalu lintas akan selalu menimbulkan dampak *negatif*, baik terhadap pengemudinya sendiri maupun ditinjau dari segi ekonomi dan lingkungan. Bagi pengemudi kendaraan, kemacetan akan menimbulkan ketegangan (*stress*). Selain itu juga akan menimbulkan dampak *negatif* ditinjau dari segi ekonomi yang berupa kehilangan waktu karena waktu perjalanan yang lama serta bertambahnya biaya operasi kendaraan mulai dari bensin, perawatan mesin, karena seringnya kendaraan berhenti.

Selain itu, timbul pula dampak *negatif* terhadap lingkungan yang berupa peningkatan *polusi* udara karena gas racun *CO* (*karbon monoksida*) serta peningkatan gangguan suara kendaraan. Pedal rem dan gas yang silih berganti digunakan akan menyebabkan penambahan *polusi* udara serta kebisingan karena deru suara kendaraan. Kemudian untuk menghilangkan *stress*, para pengemudi akan lebih sering menggunakan klakson sehingga menimbulkan kebisingan. Masalah *transportasi* perkotaan yang lain adalah

³ Ayu Aziah dan Popon Rabia Adawia, *Loc. Cit.*,

masalah parkir. Masalah ini tidak hanya terbatas di kota-kota besar saja. Tidak ada *fasilitas* parkir di dekat pasar-pasar. Beberapa supermarket hanya mempunyai tempat parkir yang begitu sempit, yang hanya dapat menampung beberapa kendaraan roda empat saja. Beberapa gedung pertunjukan, seperti gedung bioskop bahkan tidak mempunyai fasilitas parkir untuk kendaraan roda empat.

Permasalahan lain yang tak kalah pentingnya ialah *fasilitas* angkutan umum. Angkutan umum perkotaan, yang saat ini didominasi oleh angkutan bus dan *mikrolet* masih terasa kurang nyaman, kurang aman dan kurang *efisien*. Angkutan massal seperti kereta api masih kurang berfungsi untuk angkutan umum perkotaan. Berdesak-desakan di dalam angkutan umum sudah merupakan pandangan sehari-hari di kota-kota besar.

Pemakai jasa angkutan umum masih terbatas pada kalangan bawah dan sebagian kalangan menengah. Orang-orang berdasi masih enggan memakai angkutan umum, karena *comfortability* angkutan umum yang masih mereka anggap terlalu rendah, dibandingkan dengan kendaraan pribadi yang begitu nyaman dengan pelayanan dari pintu ke pintu.

Sementara itu sistem angkutan umum massal yang *modern* sebagai bagian *integral* dari ketahanan daya dukung kota (*city survival*) masih dalam tahap rancangan dan perencanaan dan belum berada di dalam alur utama (*mainstream*) kebijakan dan keputusan pemerintah dalam rangka menciptakan sistem *transportasi* kota yang berimbang, *efisien* dan *berkualitas*.

Belum terciptanya sistem angkutan umum *modern* (selanjutnya disingkat dengan SAUM) sebagai atribut menuju kota "*metropolitan*" dan oleh karenanya belum merupakan *alternatif* yang patut diperhitungkan bagi pembuat perjalanan merupakan pembenaran dari pemakaian kendaraan pribadi *okupansi* rendah yang tidak *efisien*.

Oleh karena selama beberapa *dekade* belakangan ini tidak ada langkah terobosan yang berarti, maka antrian dan kemacetan lalu-lintas yang berkepanjangan pada setiap *koridor* dan pusat kota, dan sebagai akibatnya pemborosan besar-besaran dari energi BBM serta polusi udara, akan terus menjadi menu sehari-hari dari para pembuat perjalanan di perkotaan. Untuk menjawab kebutuhan masyarakat tersebut, saat ini telah lahir beberapa perusahaan penyedia *aplikasi transportasi online*.

Menurut Bambang Susantono, bahwa *transportasi* merupakan sarana yang umum digunakan untuk mengangkut barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain. *Transportasi online* adalah salah satu contoh pengembangan teknologi berbasis *aplikasi* disambut cukup baik di awal kemunculannya karena dianggap sebagai salah satu *inovasi* terbaik saat ini⁴.

Pada abad 21, Amajida mengatakan bahwa *teknologi* telah mendorong berkembangnya masyarakat digital (*digital society*). Masyarakat kini dapat terhubung dengan *internet* sepanjang waktu dan perangkat digital pun *terkoneksi* dengan *internet* hampir di semua lokasi. *Smartphone* dan *tablet computers* dapat dengan mudah dibawa sepanjang waktu.

⁴ *Op. Cit.*, hlm. 150

Menggunakan akses *internet* sebagai tulang punggung, moda *transportasi* ojek berbasis *aplikasi android* juga menggunakan *fitur GPS* sebagai pendukung pelayanan. GPS memberikan manfaat dalam hal *navigasi* dan penempatan. Penggunaan *fitur GPS* sebagai bentuk dari teknologi memberikan kesempatan untuk memperoleh kepastian mengenai jarak, waktu dan arah. *Fitur GPS* yang digunakan pada moda *transportasi* ojek mampu melacak keberadaan armada tersebut, sehingga pengguna dapat memperoleh peluang untuk mendapatkan kepastian dalam hal jarak dan waktu.

Dengan diawali oleh kehadiran perusahaan PT *Go-Jek* Indonesia pada tahun 2011 yang didirikan oleh Nadiem Makarim. Nadiem Makarim menciptakan *Go-Jek*, sebuah layanan antar jemput dengan ojek modern berbasis pesanan. Ojek yang merupakan kendaraan motor roda dua ini menjadi *transportasi* yang sangat *efektif*. *Aplikasi* ini memungkinkan para user untuk dapat memesan ojek secara *online*. PT *Gojek* Indonesia dikenal sebagai ojek yang *modern* dan *profesional*.

Dimana para *driver* telah dilengkapi dengan *handphone* berbasis *android* dengan tujuan memudahkan para *driver* dalam berhubungan dengan para *user* dan dapat dengan mudah memperoleh *rute* terbaik untuk melakukan pengantaran penumpang. Seiring dengan berjalannya waktu saat ini perusahaan PT *Gojek* Indonesia telah berkembang dengan pesat, sehingga peneliti tertarik untuk menganalisa perkembangan industri *transportasi online* di era *disruptif* saat ini.

Fenomena ojek *online* adalah satu dari banyak perubahan atau *evolusi* yang memanfaatkan teknologi. *Evolusi* dari pemanfaatan ini juga bisa terjadi di *segmen-segmen* lain. Untuk pertama pro dan kontra tetap ada, tapi perlahan tapi pasti masyarakat yang menilai, masyarakat yang menentukan berguna tidak sebuah *transformasi teknologi*.⁵

Ojek adalah salah satu moda *transportasi* andalan bagi masyarakat Indonesia. Kemampuan moda *transportasi* ini yang sangat dinamis membuatnya banyak digemari masyarakat untuk menjangkau kawasan yang jauh dari *halte*, terminal, atau *transportasi publik* lainnya. *Rating* ojek semakin meningkat sejak munculnya *aplikasi mobile*-nya. Dimulai dari sana ojek mulai banyak mendapatkan pekerjaan baru selain mengantarkan penumpang.⁶

Perlahan tetapi pasti masyarakat sudah mulai akrab dengan ojek *online*. *Ekspansi Go-Jek* ke beberapa kota yang terjadi dalam kurun waktu singkat dan masuknya *Grab* dan *Uber* sebagai layanan dari luar negeri yang juga membawa pamor ojek *online* meluas keseluruh Indonesia.

Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 10 menyatakan bahwa Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut biaya. Sedangkan berdasarkan Pasal 1 angka 20 Undang-undang Lalu Lintas Angkutan Jalan menyatakan bahwa:

⁵ <https://dailysocial.id/post/ojek-online-yang-semakin-dekat-dengan-masyarakat-indonesia>, Tgl 18 September 2019

⁶ <https://dailysocial.id/post/ojek-online-yang-semakin-dekat-dengan-masyarakat-indonesia>, 20 September 2019

“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”.⁷

Dan *transportasi* digunakan masyarakat untuk memperlancar *aktivitas* sehari-hari. Setiap orang membutuhkan *transportasi* dalam berbagai kegiatannya seperti bekerja, bersekolah, bepergian maupun *aktivitas* lainnya. Banyaknya orang yang masih tergantung dengan angkutan umum ini nampaknya tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai, terutama ditinjau dari kapasitas angkut.

Kemajuan *teknologi* di bidang *transportasi*, menjadi kenyataan sosial budaya yang terjadi di masyarakat, bahwa saat ini *internet* sangat berpengaruh kepada warga masyarakat dalam menjalani kehidupan masyarakat. Maraknya pengguna *smartphone*, baik *sistem android* maupun *iOS* menjadikan masyarakat bergantung pada *smartphone* serta *internet*.

Berkaitan dengan kebutuhan masyarakat soal *transportasi* yang *relatif* murah dan mudah didapatkan, maka terobosan baru telah dimunculkan oleh para pengusaha muda yang mengembangkan *inovasi* baru dalam penyediaan jasa transportasi Ojek *online* atau ojek *daring*. Meskipun Ojek *online* atau ojek *daring* ini diminati sebagian besar masyarakat kota Jakarta serta kota-kota besar lainnya di Indonesia, namun kehadirannya tak terlepas dengan masalah sosial budaya *psikologis*, yang boleh dikatakan sebagai masalah

⁷ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

antropologi psikologi, yaitu jenis *transportasi* tersebut telah membuat resah para tukang ojek pangkalan (*konvensional*).

Sebab, mereka dianggap sebagai penyebab utama penghasilan ojek pangkalan menurun. Oleh karenanya sebagian besar pengemudi ojek pangkalan menolak hadirnya Ojek *online* ini di Kota Jakarta. *Aktivitas* mahasiswa pada umumnya juga tidak terlepas dengan kepentingan pendukung lain seperti penyiapan pangan, mengurus pakaian, kesehatan, dan lain-lain kegiatan sosial budaya seperti ke gereja, ke masjid, berorganisasi, seni dan olah raga, dan lain-lain.

Demikian juga kegiatan perkuliahan yang serba disiplin menuntut mahasiswa hadir tepat waktu, akan secara langsung terkait dengan pemanfaatan alat transportasi khususnya Ojek *online*. Meskipun pada Ojek *online*, pengguna tidak bisa memilih *driver* sesuai keinginannya, misalnya mahasiswi menginginkan driver Ojek *online* yang juga perempuan, maupun yang laki-laki dengan laki-laki, sulit untuk terpenuhi, namun angkutan umum jenis roda dua ini tetap disukai atau diminati mahasiswa laki-laki dan perempuan, dan masyarakat kota Jakarta pada umumnya.⁸

Seluruh identitas pengendara sudah diketahui secara pasti karena perusahaan pengelola telah melakukan proses *verifikasi* terlebih dahulu sebelum melakukan kerjasama kemitraan. Terdapat beberapa hal yang bisa diketahui oleh pelanggan saat memesan ojek yaitu:

⁸<http://www.suduthukum.com/2017/03/ojek-online.html> diakses pada tanggal 19 September 2019

1. Identitas Pelanggan
2. Mudah menemukan tukang ojek
3. Tidak perlu tawar menawar
4. Bisa menemukan pengendara yang tahu lokasi tujuan
5. Mengetahui harga secara pasti sebelum berangkat.
6. Foto pengendara

Sedangkan dari sisi pengendara atau *rider*, tukang ojek yang selama ini harus menawarkan jasa ke pelanggan yang lewat kini tidak perlu lagi menawarkan jasanya. Karena yang perlu dilakukan oleh seorang pengendara adalah memutuskan menerima atau tidak menerima tawaran yang tertera pada *aplikasi* tersebut. Dari pihak *driver* atau pengendara, terdapat beberapa kelebihan yang bisa diperoleh yaitu:

1. Tidak perlu menawarkan jasanya ke setiap orang yang lewat.
2. Tidak perlu nongkrong dipangkalan
3. Pulang ke rumah berarti tidak ada *order*
4. Tidak perlu berhadapan dengan pelanggan yang tawar berlebihan.
5. Mengetahui tujuan pelanggan sebelum berangkat.

Adapun beberapa kelebihan ojek *online* ini adalah sebagai berikut:

1. Pelayanan yang lebih *profesional*
2. Layanan pesan antar
3. Mempunyai standar *tarif*
4. *Diskon* dan harga *promosi*
5. Tidak perlu kepangkalan
6. *Potensi* kerja paruh waktu

Namun, bukan berarti ojek *online* tidak memiliki kekurangan. Berikut adalah beberapa kekurangan atau keluhan dari pengguna media sosial yang memakai jasa ojek *online*:

1. Menambah kemacetan
2. *Konflik* dengan ojek *konvensional*
3. Jaringan sering bermasalah
4. Kurangnya pemahaman masyarakat pada *Aplikasi Online*
5. Tersebarnya data pribadi

6. Banyak *driver* yang tidak berhati-hati dalam perjalanan
7. Bear kemungkinan tidak saling mengenal dengan *driver*.

Pengertian angkutan menurut pasal 1 angka 3 Undang-undang Lalu Lintas Angkutan Jalan adalah “perpindahan orang dan / atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan diruang lalu lintas jalan”.⁹ Sepeda motor termasuk dalam *klasifikasi* jenis kendaraan pribadi, namun saat ini sepeda motor juga melakukan fungsi angkutan umum yaitu mengangkut orang dan/atau barang dengan memungut biaya yang telah disepakati. Angkutan orang menurut PP Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan dalam Pasal 4 ayat (1) adalah angkutan orang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor sebagaimana dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a berupa Sepeda Motor, Mobil Penumpang atau Mobil Bus.¹⁰

Seperti halnya kita lihat angkutan umum yang berada di jalan-jalan yang membuat kemacetan dan kendaraan yang tidak membuat penumpang nyaman, banyaknya tindak *kriminal* yang terjadi pada transportasi *konvensional* juga mengurangi ketertarikan masyarakat untuk menggunakan *transportasi konvensional*.¹¹

Pengertian ojek menurut J.S. Badudu dan Sutan Mohammad Zain dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia, adalah sepeda motor yang dibuat menjadi kendaraan umum untuk memboncengi penumpang ketempat

⁹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹⁰ Pasal 1 angka 10 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jo Pasal 1 angka 5 PP Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

¹¹ <https://lucakristiani.wordpress.com> diakses pada tanggal 20 September 2019

tujuannya.¹² Sedangkan menurut pendapat para sarjana, ojek adalah sepeda atau sepeda motor yang disewakan dengan cara memboncengkan penyewanya.¹³

Ojek *konvensional* pun memiliki kelebihan yang berbeda dengan ojek *online*, seperti :

1. Harga dapat ditawar
2. Melestarikan *bisnis* komunikasi lokal agar tidak dimonopoli perusahaan.
3. Tidak perlu menunggu pengemudi *Go-jek*, bisa langsung mencari ojek *konvensional* yang mangkal diluar.
4. Dapat memilih *driver* yang dikenal
5. Lebih *fleksibel* dalam perubahan tempat tujuan, waktu penjemputan dan lain-lain.

Sedangkan kekurangan penggunaan ojek *konvensional* adalah sebagai berikut :

1. Harus pergi ke pangkalan jika tidak ada yang lewat disaat dimana posisi berada.
2. *Tarif* kemungkinan lebih besar bagi *konsumen* yang tidak mengetahui jarak yang akan ditempuh.
3. Tidak adanya jaminan bagi *konsumen* jika terjadi *insiden* yang tidak diinginkan.
4. Tidak adanya jaminan bagi *konsumen* tentang :
 - a) Keahlian/*skill* dari pengemudi ojek;
 - b) *Legalitas* kepemilikan kendaraan yang digunakan oleh pengemudi ojek; dan
 - c) Alasan ojek *konvensional* menolak gabung ojek *online*

Perusahaan ojek *online* pun telah melakukan beberapa cara untuk mengajak mereka untuk bergabung, namun malah penolakan yang terjadi.

Penolakan ini tentu saja beralasan, para ojek *konvensional* ingin

¹² J.S. Badudu dan Sutan Mohammad Zain, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, PT. Integraphic, Jakarta, 1994, hlm. 48.

¹³ Peter Salim dan Yenny Salim, *Kamus Bahasa Indonesia*, Edisi 1, Jakarta, 1991, hlm. 38.

mempertahankan paguyuban yang lebih memegang tinggi asas kekeluargaan. Selain itu, alasan mereka alasan mereka yang menolak adalah mereka merasa “*ribet*” dengan segala aturan yang harus mereka patuhi. Bahkan ada pula yang keberatan dengan tata cara untuk bergabung dengan *Go-jek* yang dianggap berbelit dengan harus melengkapi beberapa dokumen yang dibutuhkan.

Adapun tugas Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan yang diantaranya adalah sebagai berikut :

- 1) Perumusan kebijakan teknis dibidang lalu lintas dan angkutan jalan;
- 2) Penyelenggaraan urusan pemerintah dan pelayanan umum dibidang lalu lintas dan angkutan jalan; dan
- 3) Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan.

Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyelenggarakan *fungsi*, diantaranya:¹⁴

- 1) Merencanakan kegiatan dan program dibidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 2) Penyiapan bahan pengendalian dan pengawasan *manajemen* Lalu Lintas dan rekayasa Lalu Lintas dan bimbingan keselamatan dan ketertiban Lalu Lintas;
- 3) Penyiapan penyusunan dan penetapan jaringan *transportasi* Jalan ;
- 4) Penyiapan pemberian perijinan, pelayanan dan pengendalian kelebihan muatan dan tertib pemanfaatan jalan;
- 5) Penyiapan dan koordinasi dengan bidang-bidang dan *instansi* terkait dalam rangka *transportasi* lokal;
- 6) Pembinaan Pengendalian, *Monitoring*, Evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan tugas;
- 7) Mengkoordinasikan dan menyiapkan rencana pengoperasian prasarana *transportasi* jalan;
- 8) Penyiapan dan *koordinasi* dengan bidang-bidang dan instansi terkait dalam rangka penyusunan *transportasi* lokal;

¹⁴ Andrew R. Cecil, *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Nuansa Cendikia, Jakarta, 2011, hlm. 31.

- 9) Menyelenggarakan administrasi di lingkungan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kementerian Perhubungan Indonesia semakin berkembang sinkron dengan kebutuhan. Pada masa Kabinet Pembangunan IV berlangsung dari 19 Maret 1983 hingga Maret 1988, Kementerian Perhubungan atau Departemen Perhubungan mulai memiliki beberapa *direktorat*. Pembagian *direktorat* tersebut dibedakan atas jenis alat transportasi. Yaitu, *Direktorat Perhubungan Darat*, *Direktorat Perhubungan Laut*, *Direktorat Perhubungan Udara*.

Pemerintah melalui Kementrian Perhubungan secara resmi mengeluarkan aturan untuk layanan transportasi berbasis *aplikasi online* dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek seperti taksi, angkutan sewa, *carter*, pariwisata dan lainnya.

Terkait dengan berbagai hal *positif* maupun *negatif* berkaitan dengan transportasi *ojek online*, maka sebagai kenyataan sosial budaya sebagai landasan *ontologis* utama penulisan tesis ini, penulis menemukan *fenomena* atau realitas transportasi *ojek online* yang menunjukkan gejala *booming*.

Penulis menganalisa dan memiliki kesimpulan sementara dimana *fenomena* tersebut telah terjadi adanya pergeseran pengetahuan mahasiswa serta seluruh lapisan masyarakat lainnya terkait pemanfaatan ojek pangkalan dan *transportasi* umum yaitu mikrolet, ke *ojek online* sebagai alat *transportasi* utama- nya.

Berdasarkan *fenomena* keberhasilan transportasi *ojek online* yang penulis sebut *booming* ini, menjadikan penulis tertarik melakukan *riset* untuk mengkaji masalah transportasi *ojek online* secara *empiris* atau *sosiologis*, dalam hal karena banyaknya dan hampir seluruh lapisan masyarakat memanfaatkannya.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan oleh penulis diatas, maka penulis tertarik untuk menganalisis lebih lanjut tentang perlindungan hak dan kewajiban *driver ojek online* dengan dasar perjanjian kemitraan yang penulis tinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan dan aturan hukum lainnya dalam bentuk penulisan tesis yang diberi judul : “ **Perlindungan Hukum Hak dan Kewajiban Driver Ojek Online Dengan Dasar Perjanjian Kemitraan Ditinjau Dari Hukum Positif Indonesia** ”.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah yang mengadung *fenomena*, data dan fakta serta pokok-pokok pikiran, maka yang menjadi rumusan masalah yang harus dijawab dalam penulisan ini adalah:

1. Apakah aturan hukum yang mengatur tentang hak dan kewajiban seorang *driver ojek online* di Indonesia?
2. Apakah perlindungan hukum hak dan kewajiban *driver ojek online* dengan dasar Perjanjian Kemitraan ditinjau dari Hukum Positif Indonesia?

C. Maksud dan Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi maksud penulis dalam melakukan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bagaimana aturan hukum yang mengatur tentang hak dan kewajiban seorang *driver* ojek *online* di Indonesia; dan
2. Untuk mengetahui bagaimana perlindungan hukum hak dan kewajiban *driver* ojek *online* dengan dasar Perjanjian Kemitraan ditinjau dari Hukum Positif Indonesia

Sedangkan tujuan yang diharapkan penulis dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini bermanfaat untuk menambah wawasan penulis terhadap ilmu hukum terutama mengenai perlindungan hukum terhadap hak dan kewajiban *driver* ojek *online*.
2. Sebagai sumbangan pemikiran bagi *almamater* khususnya Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Kristen Indonesia, terutama mahasiswa yang berminat mengkaji lebih jauh terhadap transportasi *online*.
3. Untuk menambah informasi sekaligus sebagai *koleksi* perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Kristen Indonesia.

D. Kerangka Teori dan Konsep

1. Kerangka Teoritis

Jasa transportasi *online* merupakan pemberian suatu kinerja atau tindakan dari satu pihak kepada pihak lain. Pada umumnya jasa diproduksi dan dikonsumsi secara bersamaan, di mana interaksi antara pemberi jasa dan penerima jasa mempengaruhi hasil jasa tersebut.¹⁵

Menurut Undang-Undang Nomor 42 Tahun 2009 dalam Pasal 1, yang dimaksud dengan jasa adalah setiap kegiatan pelayanan yang berdasarkan suatu perikatan atau perbuatan hukum yang menyebabkan suatu barang, *fasilitas*, kemudahan, atau hak tersedia untuk dipakai, termasuk jasa yang dilakukan untuk menghasilkan barang karena pesanan atau permintaan dengan bahan dan atas petunjuk dari pemesan.¹⁶

Menurut Utomo, *transportasi* adalah:

- (1) pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan,
- (2) salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak *geografis* barang dan orang sehingga akan menimbulkan adanya transaksi.

Sedangkan menurut Sukarto, *transportasi* adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan, atau mesin. Konsep

¹⁵ Freddy Rangkuti, *Measuring Customer Satisfaction, Teknik Mengukur dan Strategi Meningkatkan Kepuasan Pelanggan Plus Analisis Kasus PLN-JP*, Jakarta, PT Gramedia Pustaka Utama, 2006, hlm. 26.

¹⁶ Juli Rarnawati dan Retno Indah Hernawati, *Dasar-Dasar Perpajakan*, Yogyakarta, Deepublish, 2016, hlm. 279.

transportasi didasarkan pada adanya perjalanan antara *origin* dan tujuan.¹⁷ Usaha *transportasi* bukan hanya berupa gerakan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan cara dan *kondisi* yang statis, akan tetapi *transportasi* itu selalu diusahakan perbaikan dan kemajuannya sesuai dengan perkembangan peradaban dan *teknologi*.

Dengan demikian *transportasi* selalu diusahakan perbaikan dan peningkatan, sehingga akan tercapai *efisiensi* yang lebih baik.¹⁸ *Transportasi* merupakan sarana yang sangat penting dan *strategis* dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara.¹⁹

Menurut Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No.14 tahun 1992, dijelaskan bahwa *transportasi* merupakan dinamika perpindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. *Transportasi* diselenggarakan dengan tujuan agar terwujud lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, tertib, nyaman dan *efisien*. Lalu lintas dan angkutan jalan di sini dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Oleh karena itu pemerintah beserta jajarannya harus bertanggungjawab terhadap

¹⁷ Setiani, Baiq. *Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara*. Jurnal Ilmiah Widya, 2015, hlm.104

¹⁸ Utami, Setyaningsih Sri. *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen dalam Menggunakan Jasa Transportasi PT. Solo Central Taxi di Surakarta. Ekonomi dan Kewirausahaan*, 2012, hlm.35

¹⁹ Undang-Undang RI Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, hlm. 27- 28.

terselenggaranya *transportasi* yang sesuai dengan kepentingan dan kebutuhan masyarakat.

Seluruh *aktifitas* yang berhubungan dengan pemenuhan pelayanan jasa *transportasi* haruslah dapat dinikmati oleh seluruh pengguna jasa *transportasi*. Kepuasan merupakan *indikator* terpenting dalam hal pelayanan, dalam melihat tingkat kepuasan maka masyarakat pengguna jasa perlu diberi kesempatan untuk menilai kinerja angkutan umum secara *objektif* dan terukur.²⁰

Kata *transportation* diartikan oleh *Black Law Dictionary* sebagai *the removal of goods or persons from one place to another by a carrier*, dimana dalam bahasa Indonesia lebih kurang diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kata selanjutnya adalah kata *online* yang dalam bahasa Indonesia sering diterjemahkan sebagai “dalam jaringan”, atau yang lebih dikenal dalam singkatan “*daring*”. Pengertian *online* adalah keadaan *komputer* yang *terkoneksi* atau terhubung ke jaringan *internet*.²¹

Pengertian *transportasi online* adalah pelayanan jasa *transportasi* yang berbasis *internet* dalam setiap kegiatan *transaksinya*, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap

²⁰ Idris, Zilhardi. *Kajian Tingkat Kepuasan Pengguna Angkutan Umum di DIY*, dinamika TEKNIK SIPIL, Vol. 9, hlm.191

²¹ Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Jurnal Harian, Jakarta, 2013, hlm. 9

pelayanan jasa itu sendiri.²² *Transportasi online* adalah salah satu bentuk dari penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan *teknologi*.

Adapun tujuan dan manfaat lahirnya jasa *transportasi* berbasis *aplikasi online* adalah sebagai berikut:

- a. Praktis dan mudah digunakan, layanan jasa transportasi berbasis *aplikasi online* ini cukup menggunakan telepon pintar yang sudah menggunakan *internet* dan *aplikasi* jasa transportasi *online* yang ada di dalamnya, kita dapat melakukan pemesanan layanan jasa transportasi.
- b. *Transparan*, dengan jasa transportasi berbasis *aplikasi online* ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap *informasi* jasa transportasi *online* secara detail seperti nama *driver*, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, *lisensi* pengemudi dan lain sebagainya.
- c. Lebih terpercaya, maksudnya di sini lebih terpercaya adalah para pengemudi atau *driver* sudah terdaftar di dalam perusahaan jasa transportasi berbasis *aplikasi online* ini berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) sehingga dapat *me-minimalisir* risiko kerugian terhadap pengguna jasa transportasi ini.
- d. Adanya asuransi kecelakaan bagi pengguna dan pengemudi, salah satu perusahaan jasa transportasi berbasis *aplikasi online* yaitu *Go-Jek* telah melakukan kerja sama dengan perusahaan asuransi *Allianz* dalam memberikan perlindungan asuransi kecelakaan bagi para pengguna jasa transportasi *Go-Jek*.²³

Menurut Undang-Undang Informasi dan *Transaksi Elektronik*

Pasal 1 ayat (6) menyatakan bahwa penyelenggaraan sistem *elektronik*

²² Pratama, Geistiar Yoga, and Aminah Suradi. *Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*. Diponegoro Law Journal, Semarang, 2014, hlm. 2-3

²³ <http://www.ojekindonesia.net/2016/09/manfaat-yang-kita-dapat-dengan-adanya.html>. pada hari Sabtu, 22 September 2019

adalah pemanfaatan sistem *elektronik* oleh penyelenggara negara, orang, badan usaha, dan/atau masyarakat.²⁴ Penyedia *aplikasi* jasa transportasi berbasis *aplikasi online* merupakan penyelenggara sistem *elektronik* sebagai penghubung *driver* kendaraan dengan para pengguna jasa, yang merupakan bagian inti dari lahirnya jasa *transportasi* berbasis *aplikasi online* ini, sebagai penyedia *aplikasi* memiliki peranan kunci dalam keberhasilan dalam sistem jasa *transportasi* berbasis *aplikasi online*, dikarenakan penyedia layanan *aplikasi* merupakan penghubung antara permintaan dan penawaran yakni penyedia *aplikasi* atau perusahaan *aplikasi*, *driver*, dan pengguna jasa *transportasi* berbasis *aplikasi online*.

Pengendara yaitu orang yang mengemudikan kendaraan bermotor. Pengemudi yang baik merupakan orang yang sudah mengembangkan kemampuan dasar mengemudi, kebiasaan mengemudi, kondisi yang tepat, dan penilaian suara yang baik serta sehat mental dan jasmani. Sebuah sikap tanggung jawab dan kehati-hatian merupakan hal yang paling penting. Sikap kehati-hatian pengemudi akan melakukan hal yang tepat atau mengambil tindakan pencegahan yang aman dan tepat. Batas keselamatan harus dijaga dan pemberian kelonggaran dibuat untuk menghindari kecelakaan.²⁵

²⁴ Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, Pasal 1 ayat 6.

²⁵ Anggraini, Dini, *Studi Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor Di Kota Samarinda*. eJournal Sosiatri-Sosiologi, Samarinda, 2013, hlm.14-15

2. Konsep

Kedudukan *driver* adalah perseorangan yang berdiri sendiri selaku pemilik kendaraan atau penanggung jawab terhadap kendaraan yang digunakan. *Driver* memanfaatkan *aplikasi* yang telah disediakan perusahaan penyedia *aplikasi online* untuk mendapatkan pesanan yang diterima akan tercantum alamat yang dituju, nama, nomor *handphone* dan foto pengguna layanan. Kemudian pengendara akan menuju tempat di mana pemesan jasa *transportasi* tersebut berada. *Driver* memiliki kewajiban dalam memberikan pelayanan berupa keamanan, keselamatan dan kenyamanan.

Pengguna layanan jasa adalah orang yang berinteraksi dengan perusahaan sebelum proses *produksi* selesai, karena mereka adalah pengguna produk.²⁶ Pengguna layanan jasa transportasi berbasis *aplikasi online* adalah masyarakat yang umumnya membutuhkan pelayanan *transportasi* yang cepat, aman, nyaman dan murah.

Beberapa contoh perusahaan jasa *transportasi* berbasis *aplikasi Online* di Indonesia yaitu:

Go-Jek adalah sebuah perusahaan *teknologi* berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor *informal* di Indonesia *gojek.com*. Saat ini *Go-Jek* bermitra dengan sekitar 200.000 pengendara ojek yang berpengalaman dan terpercaya di

²⁶ Yola, Melfa, and Duwi Budiarto, *Analisis kepuasan konsumen terhadap kualitas pelayanan dan harga produk pada supermarket dengan menggunakan metode Importance Performance Analysis (IPA)*. Jurnal Optimasi Sistem Industri, 2013, hlm. 302

Indonesia, untuk menyediakan berbagai macam layanan, termasuk *transportasi* dan pesan antar makanan. Kegiatan *Go-Jek* bertumpu pada tiga nilai pokok:

- 1) Kecepatan
- 2) *Inovasi*
- 3) Dampak sosial

Fasilitas yang didapatkan para *Driver Go-Jek* bukan hanya dari sistem bagi hasil yang menguntungkan mereka juga mengatakan bahwa pendapatan mereka meningkat semenjak bergabung sebagai mitra, mereka juga mendapatkan santunan kesehatan dan kecelakaan, serta mendapat akses ke lebih banyak pelanggan melalui *aplikasi ojek online Go-Jek*.²⁷

Grab adalah sebuah *alternatif* layanan transportasi untuk mereka yang ingin lebih cepat dan aman sampai ke tujuan. *Grab* merupakan *aplikasi layanan transportasi terpopuler* di Asia Tenggara yang menyediakan layanan *transportasi* untuk menghubungkan lebih dari 10 juta penumpang dan 185.000 pengemudi di seluruh wilayah Asia Tenggara.²⁸

Uber adalah perusahaan *aplikasi* yang menyediakan layanan taksi. *Uber* adalah layanan sewa mobil sesuai permintaan yang memungkinkan penumpang atau *konsumen* menyewa sopir pribadi melalui *aplikasi iPhone* dan *Android*. Layanan ini menggunakan perangkat lunak

²⁷ Septanto, Henri. 2016, *Ekonomi Kreatif dan Inovatif Berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike*, Bina Insani ICT Journal, hlm. 215

²⁸ *Ibid.*, hlm. 215

pengiriman untuk mengirim sopir terdekat dari lokasi *konsumen* dan *Uber* akan mengirim mobil taksi untuk konsumen. Layanan ini menyediakan pembayaran tanpa uang tunai yang membebaskan biaya kendaraan langsung pada kartu kredit di akun *konsumen*. *Uber* diketahui melakukan kerja sama dengan para pemilik mobil pribadi.²⁹

E. Metode Penelitian

Metode adalah proses, prinsip-prinsip dan tata cara memecahkan suatu masalah, sedangkan penelitian adalah pemeriksaan secara hati-hati, tekun dan tuntas terhadap suatu gejala untuk menambah pengetahuan manusia. Oleh karenanya pada saat melakukan penelitian seseorang harus memperhatikan ilmu pengetahuan yang menjadi induknya.

Menurut Soerjono Soekanto yang dimaksud dengan penelitian hukum adalah kegiatan ilmiah yang didasarkan pada *metode*, *sistematika*, dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau segala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya.³⁰

Maka penulis melakukan penelitian hukum *normatif* tentang perlindungan hukum hak dan kewajiban *driver* ojek *online* dengan dasar perjanjian kemitraan ditinjau dari hukum positif Indonesia, dengan menggunakan metode pendekatan sebagai berikut:

²⁹ Ismawan, Dian Ranu, and Aminah Suradi. *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Atas Penggunaan Taksi Uber Ditinjau Dari UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*. Diponegoro Law Journal, Semarang, 2016, hlm.2

³⁰ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1986, hlm. 32.

1. Jenis dan Sifat Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan penelitian hukum *normatif* atau penelitian hukum *doktrinal* yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka, dengan cara mengumpulkan dan menganalisis, menelusuri serta *mengelaborasi* lebih mendalam atas semua data, *informasi* serta sumber-sumber atau *literatur* yang berkaitan dengan pokok bahasan sebagai sumber data yang *relevan* dan *obyektif* dan nyata sehingga dapat membantu dalam pembahasan.

Dan jika dilihat dari sifatnya, penelitian ini bersifat *deskriptif analitis* yaitu penelitian yang memberikan gambaran secara *sistematis, factual* dan akurat mengenai bagaimana para penegak hukum terutama hakim dalam menerapkan hukum sehingga memberikan putusan yang seadil-adilnya bagi para pencari keadilan di negara hukum seperti Negara Kesatuan Republik Indonesia yang kita cintai ini.

2. Data dan Sumber Data

Dalam penelitian hukum *normatif* data yang digunakan adalah data *sekunder*, dan jenis sumber data yang digunakan adalah:

a. Bahan Hukum *Primer*

Bahan hukum *primer* adalah bahan yang menjadi sumber utama dalam penelitian ini. Bahan hukum *primer* yaitu:

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Tidak Dalam Trayek, Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 348 Tahun 2019 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi.

b. Bahan Hukum *Sekunder*

Bahan hukum *sekunder* adalah bahan hukum yang mempunyai *fungsi* untuk memperkuat dan memberikan penjelasan terhadap bahan hukum *primer*. Bahan hukum *sekunder* berupa hasil penelitian sebelumnya yaitu skripsi, tesis, makalah, jurnal, internet, buku-buku, literatur serta pendapat para ahli yang berkaitan dengan *objek* penelitian.

c. Bahan Hukum *Tersier*

Bahan hukum *tersier* adalah bahan hukum yang berfungsi untuk memberikan penjelasan terhadap bahan hukum *primer* dan bahan hukum *sekunder* seperti kamus hukum dan/atau kamus bahasa, ataupun artikel yang dapat membantu penelitian ini.

3. Analisis Data

Setelah data diperoleh dan dikumpulkan, data tersebut dipelajari dan diklasifikasikan sesuai dengan masalah pokok. Kemudian dibahas dengan cara *analisis kualitatif* yaitu dengan cara mendiskripsikan atau menggambarkan selanjutnya membandingkan antara data dengan peraturan perundang-undangan atau pendapat para ahli dan hasil analisis selanjutnya penulis menguraikan dalam bentuk kalimat yang sederhana dan *sistematis*.

Metode penarikan kesimpulan dilakukan dengan cara *deduktif* yaitu, metode penarikan kesimpulan dari hal-hal yang bersifat umum yaitu data yang diteliti, kepada ketentuan hukum yang bersifat khusus. Maksudnya adalah ketentuan hukum yang bersifat umum seperti ketentuan hukum tentang aturan hukum yang mengatur tentang hak dan kewajiban seorang *driver ojek online* di Indonesia; dan perlindungan hukum hak dan kewajiban *driver ojek online* dengan dasar Perjanjian Kemitraan ditinjau dari hukum

positif Indonesia. Sedangkan ketentuan hukum yang bersifat khusus adalah bagaimana terjadinya hak dan kewajiban seorang *driver ojek online* dan bagaimana terjadinya mulai proses sampai ditanda tangannya Perjanjian Kemitraan tersebut.

F. Sistematika Penulisan

Untuk menyusun suatu karya ilmiah diperlukan suatu susunan perincian pemikiran yang teratur dan berurutan. Tesis yang berjudul: “ **Perlindungan Hukum Hak dan Kewajiban *Driver Ojek Online* Dengan Dasar Perjanjian Kemitraan Ditinjau Dari Hukum Positif Indonesia**” merupakan salah satu tulisan ilmiah yang masing masing bab merupakan kelanjutan dari bab sebelumnya yang ditulis secara *sistematik* oleh karena itu penulis akan membagi dalam lima bab dengan sistematika sebagai berikut.

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisikan latar belakang, permasalahan maksud dan tujuan penelitian, ruang lingkup penelitian, metode penelitian dan *sistematika* penulisan, yang menggambarkan garis besar penelitian.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini memuat tentang tinjauan pustaka tentang hukum yang mengatur tata pelaksanaan *transportasi online*, aturan yang mengatur hak-hak para pelaku ojek *online*, mulai dari *driver*,

perusahaan penyedia *aplikasi*, penumpang yang menggunakan jasa angkutan ojek *online*.

BAB III : ATURAN HUKUM YANG MENGATUR HAK DAN KEWAJIBAN DRIVER OJEK ONLINE DI INDONESIA.

Bab ini memuat tentang aturan hukum yang mengatur hak dan kewajiban driver ojek online dengan dasar perjanjian kemitraan dalam sistem hukum perjanjian yang berlaku secara umum di Indonesia. Baik mengenai *subjek* hukum, perbuatan hukum, beban pertanggungjawaban secara perdata dan juga objek hukum yang sedang diperjanjikan.

BAB IV : PERLINDUNGAN HUKUM HAK DAN KEWAJIBAN DRIVER OJEK ONLINE DENGAN DASAR PERJANJIAN KEMITRAAN DITINJAU DARI HUKUM POSITIF INDONESIA.

Bab ini memuat tentang bagaimana konsep dan *implementasi* hukum positif nasional Indonesia dalam mengatur dan melindungi hak dan kewajiban para pihak, *driver ojek online*. Dan bagaimana kah hukum yang sudah dalam melindungi *driver ojek online* ketika timbul sengketa hukum atas perbuatan hukum masing-masing pihak, baik perusahaan yang menyediakan *aplikasi* dan *driver* yang menggunakan *aplikasi*,

dan masyarakat yang menggunakan *aplikasi* dan jasa *transportasi online* tersebut.

BAB V : PENUTUP

Bab ini merupakan bagian penutup dimana diuraikan dan dijelaskan mengenai kesimpulan dan tesis ini serta saran saran dari penulis.

