

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi adalah suatu proses pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Proses pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain ini berfungsi meningkatkan nilai ataupun daya guna dari sesuatu yang diangkut tersebut. Transportasi dalam kata lain dapat juga disebut dengan pengangkutan. Pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi ditempat tujuan daripada ditempat asalnya. Oleh karena itu, pengangkutan dikatakan memberi nilai kepada barang yang diangkut. Nilai itu akan lebih besar dari biaya yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*).¹

Pengangkutan merupakan suatu hal yang sangat penting dalam suatu negara, dengan adanya pengangkutan atau transportasi kegiatan-kegiatan disuatu negara dapat berjalan dengan lancar. Dalam kehidupan manusia, pengangkutan memegang peranan yang sangat penting. Demikian juga halnya dalam dunia perdagangan, bahkan pengangkutan memegang peranan yang mutlak, sebab tanpa pengangkutan perusahaan akan mengalami kesulitan untuk dapat berjalan. Nilai suatu barang tidak hanya tergantung pada barang itu sendiri, tetapi juga tergantung pada tempat dimana barang itu berada, sehingga dengan pengangkutan nilai suatu barang akan meningkat.² Begitu penting

¹ Ridwan Khairandy, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Revisi Pertama, (Yogyakarta: FH UII Press, 2014), hlm 371.

² Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2013), hlm 153.

pengangkutan dalam dunia perniagaan, mengingat sarana ini sebagai angkutan dari produsen ke agen/grosir, sampai ke konsumen, dari pelabuhan ke gudang, dari pelelangan ikan ke pasar dan lain-lain.³

Indonesia adalah negara kepulauan yang sangat luas dengan letak geografis antar pulau satu dan pulau lainnya berjauhan, kadang kala laut yang memisahkan antara dua pulau lebih luas dari pada pulau yang dipisahkan.⁴ Oleh karena itu di Indonesia pengangkutan secara umumnya dilakukan melalui kegiatan angkutan darat, angkutan laut, dan angkutan udara. Hal ini demi memenuhi kebutuhan pengangkutan diseluruh wilayah Indonesia yang letak geografisnya merupakan negara kepulauan. Terhadap pengangkutan darat, di Indonesia terdapat dua jenis yakni pengangkutan jalan raya dan pengangkutan kereta api. Pengangkutan jalan raya tersebut dibagi atas pengangkutan terhadap orang dan pengangkutan barang.

Di era globalisasi ini transportasi di suatu negara dari waktu ke waktu terus mengalami perkembangan dan kemajuan. Terkait kemajuan bidang transportasi, di Indonesia telah hadir moda transportasi berbasis aplikasi yakni *Go-jek*. *Go-jek* merupakan suatu aplikasi ciptaan PT GO-JEK Indonesia berupa perangkat lunak yang dapat diakses melalui *handphone*. *Go-jek* telah resmi beroperasi di 10 kota besar di Indonesia, termasuk Jakarta, Bandung, Bali, Surabaya, Makassar, Yogyakarta, Medan, Semarang, Palembang, dan

³ Sution Usman Adji, *et. al.*, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1990), hlm 1.

⁴ Toto T. Suriaatmadja, *Pengangkutan Kargo Udara (Tanggung Jawab Pengangkut dalam Dimensi Hukum Udara Nasional dan Internasional)*, (Bandung: Pustaka Bani Quraisy, 2005), hlm 1.

Balikipapan dengan rencana pengembangan di kota-kota lainnya pada tahun mendatang. Masyarakat yang tinggal atau beraktivitas di daerah-daerah tersebut dapat dipastikan sudah tak asing lagi dengan fenomena maraknya ojek yang layanannya berbasis aplikasi seluler ini. Terlebih lagi di awal kemunculannya begitu marak pemberitaan di media-media yang memberitakan terkait meluasnya teknologi aplikasi berfasilitas jasa transportasi ini.

Go-jek merupakan aplikasi yang dapat menghubungkan antara pengemudi ojek dengan pengguna jasa ojek. Dengan kata lain aplikasi ini menyediakan informasi yang ditawarkan oleh penyedia layanan sebagai pihak ketiga. *Go-jek* menyediakan beberapa macam informasi layanan antara lain adalah:⁵

1. *Go-ride* : layanan transportasi sepeda motor
2. *Go-car* : layanan transportasi mobil
3. *Go-food* : layanan pesan antar makanan
4. *Go-send* : layanan kurir instan pengantaran barang
5. *Go-massage* : layanan jasa pijat
6. *Go-clean* : layanan jasa kebersihan
7. *Go-tix* : layanan informasi acara dengan pembelian tiket

Dari layanan yang diberikan *Go-jek* tersebut di atas pada dasarnya adalah bertujuan untuk memudahkan masyarakat dalam kegiatan pengangkutan di beberapa perkotaan di Indonesia yang sering mengalami kemacetan. Dalam

⁵ Dikutip dari <https://www.go-jek.com/> yang diakses tanggal 30 september 2016.

hal proses pengangkutan umum, *Go-jek* rata-rata melayani pengangkutan dengan moda sepeda motor sebagai alat angkut, yakni dengan mengangkut barang atau orang dengan dipungut biaya tertentu. Seperti yang telah disebutkan di atas, pada aplikasi *Go-jek* terdapat layanan *Go-send*. Layanan *Go-send* merupakan layanan kurir instan atau angkutan barang yang dapat mengirim surat atau barang dengan menggunakan sepeda motor sebagai alat angkut. *Go-send* merupakan inovasi baru dalam pelayanan pengangkutan barang, karena dapat mengantarkan barang dengan cepat dalam waktu 60 menit.

Berkembangnya *platform* teknologi aplikasi yang memfasilitasi jasa transportasi seperti *Go-jek* ini menyebabkan munculnya reaksi dan tekanan terhadap para pelaku usaha agar menjalankan usahanya berdasarkan izin yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Di sisi lain melalui website resminya, PT GO-JEK Indonesia dengan tegas menyatakan bahwa PT GO-JEK Indonesia adalah suatu perseroan yang didirikan berdasarkan hukum Negara Republik Indonesia. *Go-jek* adalah perusahaan teknologi dan bukanlah perusahaan transportasi atau kurir sehingga tidak memberikan layanan transportasi atau kurir. *Go-jek* tidak mempekerjakan penyedia layanan dan tidak bertanggung jawab atas setiap tindakan dan/atau kelalaian penyedia layanan. *Go-jek* hanya merupakan sarana untuk memudahkan pencarian atas layanan.⁶

Go-jek hadir dengan menuai pro-kontra dari beberapa pihak. *Go-jek* dinilai tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ada. *Go-jek* dalam pelaksanaannya, melakukan kegiatan pengangkutan umum dengan

⁶ Dikutip dari <https://www.go-jek.com/terms>, yang diakses tanggal 30 September 2016.

menggunakan sepeda motor, dimana sepeda motor tidak termasuk sebagai kendaraan bermotor umum yang dapat digunakan untuk kegiatan pengangkutan umum. Kendaraan bermotor umum yakni kendaraan yang digunakan untuk angkutan orang dan/atau barang dengan memungut biaya tertentu. Dalam Pasal 47 Ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak disebutkan bahwa sepeda motor merupakan kendaraan bermotor umum,⁷ sedangkan jika kita lihat pada Pasal 138 Ayat (3) mewajibkan angkutan umum orang dan/atau barang dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. Begitupun dalam hal kegiatan pengangkutan umum barang yang dilakukan melalui layanan *Go-send*, dalam Undang-Undang tersebut di atas pada Pasal 137 Ayat (3) diatur bahwa angkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan mobil barang.⁸ Dari uraian di atas maka timbulah masalah terkait pelaksanaan pengangkutan barang yang dilaksanakan oleh *go-jek* tersebut, selain itu juga akan timbul masalah terkait tanggung jawab dalam pelaksanaan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor itu sendiri.

Maka berdasarkan uraian-uraian di atas penulis bermaksud untuk melakukan penelitian mendalam mengenai masalah tersebut yang dituliskan dalam judul penelitian: **PELAKSANAAN PENGANGKUTAN BARANG MENGGUNAKAN SEPEDA MOTOR MELALUI LAYANAN *GO-SEND* DALAM APLIKASI *GO-JEK*.**

⁷ Lihat Pasal 47 Ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁸ Lihat Pasal 137 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah pelaksanaan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan *go-send* dalam aplikasi *go-jek* termasuk dalam kegiatan pengangkutan barang berdasarkan peraturan perundang-undangan terkait angkutan jalan yang berlaku di Indonesia?
2. Bagaimana tanggung jawab hukum apabila terjadi kerugian dalam pelaksanaan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan *go-send* dalam aplikasi *go-jek*?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan *go-send* dalam aplikasi *go-jek* apakah termasuk dalam kegiatan pengangkutan barang berdasarkan peraturan perundang-undangan terkait angkutan jalan yang berlaku di Indonesia.
2. Untuk mengetahui tanggung jawab hukum apabila terjadi kerugian dalam pelaksanaan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan *go-send go-jek*.

D. Orisinalitas Penelitian

Berdasarkan penelusuran kepustakaan yang dilakukan di Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, penulisan atau penelitian mengenai Pelaksanaan Pengangkutan Barang Menggunakan Sepeda Motor Melalui Layanan *Go-send* dalam aplikasi *Go-jek* belum pernah dilakukan.

Sedangkan berdasarkan penelusuran internet, penulis menemukan beberapa topik yang hampir serupa dengan penelitian ini namun dengan kajian yang berbeda, diantaranya adalah:

1. Tahun 2016, Universitas Pasundan, Dwi Nur Aini Habibah, melakukan penelitian dengan judul Aspek Hukum yang Timbul dari Kegiatan Usaha Ojek Berbasis Aplikasi atau Online (*Go-Jek*). Pada penelitian tersebut penulis yang bersangkutan secara garis besar mengangkat tiga pokok masalah yaitu mengenai aspek hukum yang timbul dari kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi, perlindungan hukum terhadap pengemudi dan pengguna jasa, serta upaya pemerintah terkait kegiatan usaha tersebut. Penelitian tersebut berbeda dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis. Pada penelitian tersebut meneliti jenis pengangkutan secara umum yang dilaksanakan oleh go-jek. Sedangkan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis lebih memfokuskan secara khusus pada pengangkutan barangnya yakni pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan aplikasi go-jek. Penulis juga tidak membahas masalah perlindungan hukum serta upaya pemerintah seperti halnya yang dilakukan pada penelitian tersebut.

2. Tahun 2016, Universitas Sumatera Utara, Ivana Sarah Sidabutar, melakukan penelitian dengan judul Aspek Perlindungan Hukum Pengguna Jasa (Penumpang) Transportasi Online Berbasis Aplikasi Ditinjau Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Angkutan Jalan (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Medan). Pada penelitian tersebut penulis yang bersangkutan secara garis besar mengangkat tiga pokok masalah yaitu mengenai aturan hukum terkait jasa pengangkutan darat online berbasis aplikasi, perlindungan hukum terhadap pengguna jasa pada jenis pengangkutan tersebut, serta bentuk ganti rugi kepada pengguna jasa dalam hal terjadi kecelakaan atas jenis pengangkutan tersebut. Penelitian tersebut berbeda dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis. Perbedaan pertama, pada penelitian tersebut meneliti tentang semua jenis pengangkutan berbasis aplikasi, jadi semua pengangkutan yang berbasis aplikasi akan dikaji. Sedangkan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis nanti berfokus pada pengangkutan berbasis aplikasi yang dilaksanakan oleh go-jek. Kedua, masalah yang diangkat pada penelitian tersebut menitikberatkan mengenai perlindungan hukum bagi pengguna jasa serta bentuk ganti rugi dalam hal terjadi kecelakaan, hal ini jelas berbeda dengan masalah yang diangkat dalam penelitian penulis karena penulis dalam penelitian ini tidak mengangkat kedua masalah tersebut. Ketiga, pada penelitian tersebut mengangkat studi kasus yang terjadi di Kota Medan. Sedangkan

pada penelitian penulis tidak terfokus pada studi kasus yang terjadi di kota medan.

Berdasarkan uraian-uraian yang telah dikemukakan di atas, maka penulis menyimpulkan bahwa penelitian ini memiliki perbedaan fokus terhadap kajian yang dilakukan, selain itu penelitian ini adalah orisinal dan layak untuk diteliti. Namun apabila diluar pengetahuan penulis ternyata telah ada penelitian serupa dengan penelitian ini, maka diharapkan penelitian ini dapat melengkapi penelitian sebelumnya serta dapat menambah literatur ilmu hukum khususnya dalam bidang hukum perdata.

E. Tinjauan Pustaka

1. Pengangkutan Secara Umum

Berdasarkan Pasal 1 Angka (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.⁹ Sedangkan pengangkutan disini dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat lain tertentu.

Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim barang dan/atau penumpang dimana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang kesuatu tempat

⁹ Lihat Pasal 1 Angka (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

tujuan tertentu, dan pihak-pihak pengirim barang dan/atau penumpang mengikatkan dirinya pula untuk membayar ongkos angkutannya.¹⁰

Dari pengertian di atas dapat diketahui bahwa pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim atau penumpang. Sifat dari perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban sendiri-sendiri. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim atau penumpang berkewajiban untuk membayar uang angkutan.¹¹

Pengaturan hukum pengangkutan di Indonesia dapat ditemukan dalam beberapa peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur masalah pengangkutan, yakni:¹²

1. KUHD
2. UU No. 13 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
3. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
4. UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
5. UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Legislasi tersebut diikuti oleh peraturan pelaksanaannya.

¹⁰ Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang*, (Yogyakarta: FH UII Press, 2006), hlm 183.

¹¹ Zainal Asikin, *loc. cit.*

¹² Ridwan Khairandy, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia, op. cit.*, hlm 372.

Secara umum terdapat beberapa fungsi pengangkutan:¹³

1. Berperan dalam hal ketersediaan barang (*availability of goods*)
2. Stabilisasi dan penyamaan harga (*stabilization and equalization*)
3. Penurunan harga (*price reduction*)
4. Meningkatkan nilai tanah (*land value*)
5. Terjadinya spesialisasi antar wilayah (*territorial division of labour*)
6. Berkembangnya usaha skala besar (*large scale production*)
7. Terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk dalam kehidupan

2. Pengangkutan Barang Melalui Darat

Kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari suatu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain (*part of destination*), maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan kata lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan/pengiriman barang-barangnya.¹⁴

Pengangkutan adalah proses pemindahan barang dari pengiriman ke tempat tujuan. Dengan demikian, terdapat tiga komponen dasar dalam pengangkutan barang yaitu: Pengirim, Jasa angkut (alat angkutan), dan Penerima. Pengangkutan sebagai sebuah proses atau kegiatan memerlukan alat pengangkutan untuk mengangkut barang atau penumpang, atau membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan

¹³ Zainal Asikin, *op. cit.*, hlm 156.

¹⁴ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, (Jakarta: PT Rineka Cipta, 1995), hlm 1.

dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.¹⁵

Pengangkut secara umum adalah orang atau siapa saja, baik dengan persetujuan *charter* menurut waktu (*time charter*) atau *charter* menurut perjalanan, baik dengan suatu persetujuan lain mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya maupun sebagian melalui pengangkutan.¹⁶

Dalam hal pengangkutan barang, pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi ditempat tujuan daripada ditempat asalnya. Oleh karena itu, pengangkutan dikatakan memberi nilai kepada barang yang diangkut. Nilai itu akan lebih besar dari biaya yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*).

Menurut Sri Rejeki Hartono bahwa pada dasarnya pengangkutan mempunyai dua nilai kegunaan, yaitu:¹⁷

1) Kegunaan Tempat (*Place Utility*)

Dengan adanya pengangkutan berarti terjadi perpindahan barang dari suatu tempat, dimana barang tadi dirasakan kurang bermanfaat, ke tempat lain yang menyebabkan barang tadi menjadi lebih bermanfaat.

¹⁵ Zainal Asikin, *op. cit.* hlm 154.

¹⁶ *Ibid.*, hlm 154.

¹⁷ *Ibid.*, hlm 154.

2) Kegunaan Waktu (*Time Utility*)

Dengan adanya pengangkutan berarti dapat dimungkinkan terjasinya suatu perpindahan suatu barang dari suatu tempat ke tempat lain di mana barang itu lebih diperlukan tepat pada waktunya

Perjanjian pengangkutan barang adalah suatu perjanjian antara pengangkut dan pengirim untuk mengangkut dan memindahkan barang milik pengirim ke tempat tujuan dengan selamat, dengan membayar biaya pengangkutan.¹⁸

Dalam perjanjian pengangkutan barang, pihak pengangkut yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan, barang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif angkutan sesuai yang telah diperjanjikan.¹⁹ Sedangkan pengirim jika kita lihat dalam KUHD tidak mengatur definisi pengirim secara umum. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan barang dari pengangkut. Dalam bahasa inggris pengirim disebut consigner, khusus pada pengangkutan perairan pengirim disebut shipper.²⁰

Menurut Ridwan Khairandy, penerima barang dalam kerangka perjanjian pengangkutan tidak menjadi para pihak. Penerima merupakan

¹⁸ *Ibid.*, hlm 169.

¹⁹ *Ibid.*, hlm 163.

²⁰ *Ibid.*, hlm 164.

pihak ketiga yang berkepentingan atas penyerahan barang.²¹ Pihak penerima barang yakni sama dengan pihak pengirim dalam hal pihak pengirim dan penerima merupakan subjek yang berdeda. Namun adakalanya pihak pengirim barang juga adalah sebagai pihak yang menerima barang yang diangkut ditempat tujuan. Dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri, mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan.²²

Dalam kegiatan pengangkutan melalui darat, terdapat dua jenis pengangkutan, yakni pengangkutan jalan raya dan pengangkutan kereta api, dan dalam ulasan ini akan dibatasi pada pengangkutan barang di jalan raya. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada Pasal 47 Ayat (1) disebutkan bahwa kendaraan terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor masih dikelompokkan lagi berdasarkan jenisnya, sebagai berikut:

a. Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.²³ Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut

²¹ Ridwan Khairandy, *Pokok-Pokok Hukum Dagang, op. cit.*, hlm 376.

²² Zainal Asikin, *op. cit.*, hlm 164.

²³ Lihat Pasal 1 Angka (8) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

biaya. Dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 47 Ayat (2), kendaraan bermotor terbagi atas:

1) Sepeda motor

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.²⁴

2) Mobil penumpang

Mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3500 kilogram.²⁵

3) Mobil bus

Mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 kilogram.²⁶

4) Mobil barang

Mobil barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.²⁷

²⁴ Lihat Pasal 1 Angka (20) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁵ Lihat Pasal 1 Angka (10) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

²⁶ Lihat Pasal 1 Angka (11) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

²⁷ Lihat Pasal 1 Angka (12) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

5) Kendaraan khusus

Kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain:²⁸

- Kendaraan bermotor Tentara Nasional Indonesia.
- Kendaraan bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- Alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (*stoomwaltz*), *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane*.
- Kendaraan khusus penyandang cacat.

b. Kendaraan tidak Bermotor

Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.²⁹

3. Tanggung Jawab dalam Pengangkutan

Titik sentral setiap pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut pada umumnya adalah tentang prinsip tanggung jawab (*Liability Principle*) yang diterapkan. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu bergantung kepada keadaan tertentu, baik ditinjau secara makro (sesuai dengan perkembangan masyarakat), maupun ditinjau secara mikro (sesuai dengan perkembangan dunia angkutan yang bersangkutan, baik darat, laut, atau udara).³⁰

²⁸ Lihat Penjelasan Pasal 47 Ayat (2) huruf e UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁹ Lihat Pasal 1 Angka (9) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Linta dan Angkutan Jalan.

³⁰ E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, (Yogyakarta: Liberty, 1989), hlm 19.

Setidak-tidaknya ada 3 (tiga) prinsip atau teori mengenai tanggung jawab yang dikenal, ialah: prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault principle*), prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*), prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict liability principle*).³¹

Cara membedakan prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut pada dasarnya diletakkan pada masalah pembuktian, yaitu mengenai ada tidaknya kewajiban pembuktian, dan kepada siapa beban pembuktian dibebankan dalam proses penuntutan.³²

a. Prinsip Tanggung Jawab berdasarkan Kesalahan (*Liability based on Fault Principle*)

Menurut sejarahnya, tanggung jawab berdasarkan kesalahan pada mulanya dikenal dalam kebudayaan Babylonia kuno. Dalam bentuknya yang lebih moderen, prinsip ini dikenal pada tahap awal pertumbuhan hukum Romawi termasuk dalam doktrin “*culpa*” dalam *lex aquila*. *Lex aquila* menentukan bahwa kerugian baik disengaja ataupun tidak harus selalu diberikan santunan.³³

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu.

³¹ *Ibid.*, hlm 19.

³² Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang, op. cit.*, hlm 184-185.

³³ Ridwan Khairandy, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia, op. cit.*, hlm 377-378.

Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut.³⁴

Dalam prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan, pembuktian kesalahan tergugat harus dilakukan oleh penggugat (yang dirugikan). Sebagai contoh prinsip ini di Indonesia dianut dalam pasal 1365 KUHPerdata,³⁵ yakni bunyinya adalah tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian pada seorang lain, mewajibkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut.³⁶ Pasal ini mengharuskan pemenuhan unsur-unsur untuk menjadikan suatu perbuatan melanggar hukum dapat dituntut ganti rugi, yaitu:³⁷

1. Adanya perbuatan melawan hukum dari tergugat.
 2. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya
 3. Adanya kerugian yang diderita akibat kesalahan tersebut
- b. Prinsip Tanggung Jawab berdasarkan Praduga (*Presumption of Liability Principle*)

Menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia

³⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1998), hlm 37.

³⁵ Toto T. Suriaatmadja, *op. cit.*, hlm 25.

³⁶ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2014), hlm 346.

³⁷ Toto T. Suriaatmadja, *loc. cit.*

tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Yang dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari.³⁸

Pada dasarnya prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga adalah juga prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan (*liability based on fault*), tetapi dengan pembalikan beban pembuktian (*omkering van de bewijslaast, shifting of the burden of proof*) kepada pihak tergugat.³⁹ Perbedaan yang utama antara prinsip tanggung jawab yang didasarkan semata-mata pada adanya unsur kesalahan dan “*presumption of liability*” adalah bahwa di dalam prinsip yang kedua beban pembuktian beralih dari penggugat (korban) kepada pengangkut.⁴⁰ Artinya, bahwa penggugat selalu dianggap salah sehingga ia mempunyai beban untuk membuktikan bahwa ia tidak bersalah dengan mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari tanggung jawabnya.⁴¹

c. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability Principle*)

Di dalam prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability* atau *absolute liability*) tergugat atau pengangkut selalu bertanggung jawab

³⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1991), hlm 28.

³⁹ Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang*, *op. cit.*, hlm 188.

⁴⁰ E. Saefullah Wiradipradja, *op. cit.*, hlm 30.

⁴¹ Toto T. Suriaatmadja, *op. cit.*, hlm 27.

tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah.⁴² Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat: “pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini”.⁴³

Terkait prinsip tanggung jawab mutlak ini biasa disebut (*absolute liability*) dan (*strict liability*). Kedua istilah tersebut beberapa pakar ada yang membedakannya, tetapi ada juga yang mempersamakannya. Menurut Bin Cheng sebagaimana yang dikutip oleh E. Saefullah, meskipun baik secara teoritis maupun praktis sulit mengadakan perbedaan yang tegas di antara kedua istilah tersebut, namun Bin Cheng menunjukkan adanya perbedaan pokok antara kedua istilah tersebut.

Pada “strict liability” terdapat hubungan kausalitas antara orang yang benar-benar bertanggung jawab dengan kerugian. Semua hal yang biasanya dapat membebaskan tanggung jawab tetap diakui kecuali hal-hal yang mengarah pada pernyataan tidak bersalah. Sedangkan “absolute liability” akan timbul kapan saja keadaan yang menimbulkan tanggung jawab tersebut ada tanpa mempermasalahkan oleh siapa atau

⁴² Ridwan Khairandy, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, op. cit., hlm 382-383.

⁴³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, op. cit., hlm 41.

bagaimana terjadinya kerugian tersebut.⁴⁴ Dengan demikian dalam absolute liability tidak diperlukan hubungan kausalitas dan hal-hal yang dapat membebaskan dari tanggung jawab hanya yang dinyatakan secara tegas dalam perundang-undangan.⁴⁵

F. Definisi Operasional

Untuk mengantarkan pada pemahaman yang benar perlu kiranya penulis menerangkan pengertian dan batasan judul tersebut di atas sehingga jelas bagi kita segala pengertian yang ada di dalamnya.

Arti kata pelaksanaan itu sendiri dikutip dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah proses, cara, perbuatan melaksanakan. Jadi dapat disimpulkan penulis pelaksanaan yang dimaksud adalah suatu proses menjalankan sesuatu hal tertentu.⁴⁶

Seperti yang telah diuraikan di atas, berdasarkan Pasal 1 Angka 3 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan bahan dan/atau orang dari tempat asal ke tempat tujuan.

Sepeda motor menurut Pasal 1 Angka 20 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan

⁴⁴ E. Saefullah Wiradipradja, *op. cit.*, hlm 37.

⁴⁵ Toto T. Suriaatmadja, *op. cit.*, hlm 30.

⁴⁶ Dikutip dari <http://kbbi.web.id/pelaksanaan> yang diakses tanggal 1 Oktober 2016.

atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

Layanan aplikasi adalah suatu layanan berbasis komputer untuk pelanggan melalui sistem elektronik atau suatu jaringan. Dalam hal ini aplikasi yang dimaksud adalah *Go-jek*. *Go-jek* merupakan suatu aplikasi perangkat lunak yang dapat diakses melalui *handphone/smartphone*, dimana aplikasi ini berfungsi sebagai sarana untuk menghubungkan antara pengemudi dengan pengguna jasa ojek. Dengan kata lain aplikasi ini menyediakan informasi yang ditawarkan oleh penyedia layanan sebagai pihak ketiga. Jenis layanan yang dapat diminta melalui aplikasi ini antara lain adalah kurir instan, transportasi, pengiriman makanan, pembelian pribadi, dan lain-lain. Adapun yang menjadi bahan penelitian penulis adalah layanan *go-send* yakni layanan kurir instan atau angkutan barang yang dapat mengirim surat atau barang dengan menggunakan sepeda motor sebagai alat angkut.

Dari uraian pengertian-pengertian di atas jadi yang dimaksud dengan Pelaksanaan Pengangkutan Barang Menggunakan Sepeda Motor melalui Layanan *Go-send* dalam Aplikasi *Go-Jek* adalah melihat bagaimana pelaksanaan pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan dipungut biaya tertentu dan menggunakan sepeda motor, dalam hal ini kendaraan beroda dua yang didapatkan dengan cara mengakses layanan *Go-send* pada aplikasi *Go-jek*. Berdasarkan kegiatan pengangkutan barang tersebut akan dikaji apakah termasuk dalam kegiatan pengangkutan barang sesuai dengan peraturan perundang-undangan terkait angkutan jalan yang berlaku dan

juga mengkaji bagaimana tanggung jawab hukum apabila terjadi kerugian dalam pelaksanaan pengangkutan barang tersebut yakni siapa pihak yang harus bertanggung jawab serta tanggung jawabnya seperti apa.

G. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini akan menggunakan metode penelitian hukum normatif, yang dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif (*normatif legal research*) yakni dilakukan melalui kajian terhadap Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku dan bahan-bahan hukum yang berhubungan dengan penelitian ini.

2. Metode Pendekatan Masalah

Dalam penelitian ini metode pendekatan masalah yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) yakni pendekatan yang mendasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas. Selain itu adalah pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yakni pendekatan yang mendasarkan pada konsep-konsep dalam ilmu hukum yang berkaitan langsung dengan masalah dalam penelitian ini.

3. Metode Analisis Data

Dalam menganalisis data, penulis menggunakan teknik analisis kualitatif yaitu data yang telah diperoleh akan diuraikan dalam bentuk keterangan dan penjelasan, selanjutnya akan dikaji berdasarkan peraturan

perundang-undangan, konsep dalam hukum, dan argumentasi dari peneliti sendiri.

4. Sumber Data

Data yang dikumpulkan oleh penulis dalam penelitian ini dilakukan melalui pengumpulan data sekunder. Metode pengumpulan data sekunder terbagi atas tiga, yaitu :

- a. Bahan hukum primer yaitu, peraturan dasar seperti Peraturan Perundang-Undangan yang meliputi Undang-Undang, Peraturan Pemerintah.
- b. Bahan hukum sekunder adalah buku-buku atau literatur yang memberikan penjelasan tentang bahan hukum primer
- c. Bahan hukum tersier adalah kamus, bahan dari internet yang dapat memberikan penjelasan tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

5. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini teknik pengumpulan data sekunder dilakukan melalui studi kepustakaan yakni dengan mengumpulkan data dan meneliti melalui sumber bacaan yang berhubungan dengan judul penelitian ini, bersifat teoritis ilmiah yang dapat dipergunakan sebagai dasar dalam penelitian dan menganalisa masalah-masalah yang dihadapi. Penelitian yang dilakukan dengan membaca serta menganalisa peraturan perundang-undangan maupun dokumentasi lainnya seperti karya ilmiah para sarjana,

majalah, surat kabar, internet, maupun sumber teoritis lainnya yang berkaitan dengan materi penelitian.

H. Kerangka Skripsi

Penelitian ini akan disusun dalam empat bab yang antara bab pertama hingga bab terakhir akan disambungkan menjadi satu kesatuan pemikiran yaitu mengkaitkan teori-teori dan norma hukum dengan permasalahan yang terjadi.

Bab I (Pendahuluan) merupakan kerangka pikir yang menjawab mengapa penelitian ini disusun, teori-teori apa yang digunakan serta bagaimana penelitian ini disusun hingga mencapai kesimpulan. Dalam bab ini terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, orisinalitas penelitian, tinjauan pustaka, definisi operasional, metode penelitian, dan sistematikan penulisan.

Bab II (Tinjauan Umum Pelaksanaan Pengangkutan Barang) merupakan penjelasan secara mendalam mengenai teori-teori yang berhubungan dengan masalah dalam penelitian ini. Dalam bab ini akan dijelaskan secara teoritis mengenai pengangkutan secara umum, pengangkutan barang melalui darat, tanggung jawab dalam pengangkutan barang. Dari paparan ini diharapkan dapat mengantarkan penulis pada penyelesaian terhadap pokok persoalan yang menjadi fokus penelitian.

Bab III (Pelaksanaan Pengangkutan Barang Menggunakan Sepeda Motor melalui Layanan *Go-send* dalam Aplikasi *Go-Jek*) berisi data berupa hasil penelitian dan pembahasan mengenai pelaksanaan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan *go-*

send dalam aplikasi *go-jek* dengan meninjau peraturan perundang-undangan, bahan hukum, buku-buku, dan lain-lain yang nantinya dapat menjawab rumusan masalah pada bab pertama.

Bab IV (Penutup) berisi kesimpulan jawaban atas permasalahan yang menjadi objek penelitian setelah dilakukannya pembahasan oleh penulis dan juga berisi saran berupa rekomendasi terhadap hasil kesimpulan dalam skripsi dari penulis atas penelitian ini.

