PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ATAS KECELAKAAN PENUMPANG JASA TRANSPORTASI *ONLINE* (STUDI LAYANAN *GO-RIDE* YANG DISELENGGARAKAN OLEH PT GOJEK INDONESIA)

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Guna Memperoleh
Gelar Sarjana (Strata-1) pada Fakultas Hukum
Universitas Islam Indonesia
Yogyakarta

Oleh:

Mahendra Arga Giantama

No. Mahasiswa: 13410695

PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM
F A K U L T A S H U K U M
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA
2018

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR PRA PENDADARAN

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ATAS KECELAKAAN PENUMPANG JASA TRANSPORTASI *ONLINE* (STUDI LAYANAN *GO-RIDE* YANG DISELENGGARAKAN OLEH PT GOJEK INDONESIA)

Telah Diperiksa dan Disetujui oleh Dosen Pembimbing Skripsi untuk
Diajukan ke Depan Tim Penguji dalam Ujian Tugas Akhir/ Pendadaran
Pada Tanggal 16 Januari 2018

Yogyakarta, 16 Januari 2018

Dosen Pembimbing

(Ratna Hartanto, S.H., LL.M.)

NIK : 104100101

بسم الله الرحمن الرحيم

HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ATAS KECELAKAAN PENUMPANG ATAS TRANSPORTASI *ONLINE* (STUDI LAYANAN *GO-RIDE* YANG DISELENGGARAKAN OLEH PT GO-JEK INDONESIA)

Telah Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji dalam
Ujian Tugas Akhir/Pendadaran
pada tanggal 07 Februari 2018 dan Dinyatakan **LULUS**

Yogyakarta, 14 Februari 2018

Tim Penguji		**Tanda Tangan**
1. Ketua	: Sujitno, S.H., M.Hum	
2. Anggota	: Ratna Hartanto, S.H., LLM	
3. Anggota	: Dr. Drs. Rohidin, S.H., M.Ag	

Mengetahui:
Universitas Islam Indonesia Yogyakarta
Fakultas Hukum
Dekan,

(Dr. Aunur Rahim Faqih, S.H., M.Hum)
NIP/NIK. 844100101

SURAT PERNYATAAN
ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH/TUGAS AKHIR MAHASISWA
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : **Mahendra Arga Giantama**
No.Mhs : **13410695**

Adalah benar-benar mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang telah melakukan penulisan Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) berupa Skripsi dengan judul:

"Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Atas Kecelakaan Penumpang Jasa Transportasi *Online* (Studi Layanan *Go-Ride* Yang Diselenggarakan Oleh PT GOJEK Indonesia)**"**
Karya Ilmiah ini akan saya ajukan kepada Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum UII.

Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini Saya menyatakan:

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar-benar hasil karya saya sendiri yang dalam penyusunannya tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika, dan norma-norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Bahwa saya menjamin hasil karya ilmiah ini adalah benar-benar Asli (Orisinil), bebas dari unsur-unsur yang dapat dikategorikan sebagai melakukan perbuatan *"penjiplakan karya ilmiah (plagiat)"*;
3. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah ini ada pada saya, namun demi untuk kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada Perpustakaan Fakultas Hukum UII dan perpustakaan dilingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal di atas (terutama pernyataan pada butir no. 1 dan 2), saya sanggup menerima sanksi administratif, akademik, bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan tersebut. Saya juga akan bersikap kooperatif untuk hadir, menjawab, membuktikan, melakukan pembelaan terhadap hak-hak saya serta menanda-tangani Berita Acara terkait yang menjadi hak dan kewajiban saya, di depan "Majelis" atau "Tim" Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang ditunjuk oleh pimpinan fakultas, apabila tanda-tanda plagiat disinyalir ada/terjadi pada karya ilmiah saya ini oleh pihak Fakultas Hukum UII.
Demikian, Surat Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun.

Dibuat di : Yogyakarta
Pada Tanggal : 4 Januari 2018
...g membuat pernyataan



...hendra Arga Giantama)
...NIM. 13410695

CURRICULUM VITAE

1. Nama Lengkap : Mahendra Arga Giantama
2. Tempat Lahir : Wonogiri
3. Tanggal Lahir : 15 November 1995
4. Jenis Kelamin : Laki-Laki
5. Golongan Darah : B
6. Alamat Terakhir : Keparakan Lor, Jln Ireda, Gg Kemundung, Mergangsan 1 No. 1018, Yogyakarta
7. Alamat Asal : Brangkalan, Jaten, Selogiri, Wonogiri, RT 01/09
8. Identitas Orang/Wali
   a. Nama Ayah : Sugito
      Pekerjaan Ayah : Wiraswasta
   b. Nama Ibu : Giyanti
      Pekerjaan Ibu : Wiraswasta
      Alamat Wali : Brangkalan, Jaten, Selogiri, Wonogiri, RT 01/09
9. Riwayat Pendidikan
   a. SD : SDN 7 Wonogiri
   b. SLTP : SMPN 1 Wonogiri
   c. SLTA : SMAN 1 Wonogiri
10. Organisasi :
    1. Anggota Karang Taruna Akrab
    2. Anggota Komunitas Rumah Abhicara
    3. Ketua Umum Unit Kegiatan Mahasiswa Voli Lembaga Eksekutif Mahasiswa (LEM) Fakultas Hukum (FH) Universitas Islam Indonesia (UII) Masa Bhakti 2015-2016
11. Hobi : Olahraga Futsal dan Voli

Yogyakarta, 04 Januari 2018
Yang Bersangkutan,

(Mahendra Arga Giantama)

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

"Carilah ILMU dan HARTA supaya kamu bisa memimpin. Ilmu akan memudahkanmu memimpin orang-orang diatas, sedangkan harta akan memudahkanmu memimpin orang yang dibawah (masyarakat umum)."
(Ali Bin Abi Thalib)

"Barang siapa menginginkan kebahagiaan di dunia maka haruslah dengan ilmu, barang siapa yang menginginkan kebahagiaan di akhirat haruslah dengan ilmu, dan barang siapa yang menginginkan kebahagiaan pada keduanya maka haruslah dengan ilmu."
(HR. Ibn. Asakir)

Skripsi ini penulis persembahkan kepada:

1. *kedua Orang Tua penulis (Bapak Sugito dan Ibu Giyanti, yang selalu memberikan cinta, kasih sayang, kesabaran, perhatian dan dukungan;*
2. *saudara penulis (Andreyan Nata Giantama) yang selalu memberikan dorongan motivasi dan semangat.*
3. *almamater tercinta, Universitas Islam Indonesia.*

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr.Wb

Alhamdulillah dan rasa syukur adalah kata yang pantas untuk penulis ucapkan kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayahnya kepada penulis hingga penulis akhirnya dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul: "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Atas Kecelakaan Penumpang Jasa Transportasi *Online* (Studi Layanan *Go-Ride* Yang Diselenggarakan Oleh PT GOJEK Indonesia)". Tak lupa shalawat serta salam selalu penulis curahkan kepada junjungan Nabi Muhammad SAW yang karena berkat perjuangan beliau telah membawa kita dari zaman jahiliyah hingga zaman yang terang benderang seperti saat ini.

Secara akademis tugas akhir ini hadir untuk menjawab perlindungan terhadap konsumen yang mengalami kecelakaan dengan menggunakan transportasi berbasis online. Hasil dari analisis penulis melalui tulisan ini harapannya akan memberikan pemahaman atau memberikan pencerahan terhadap masyarakat terkait dengan permasalahan yang penulis analisis. Sehingga ada jalan keluar yang ditempuh untuk menyelesaikan permasalahan yang sedang terjadi.

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Allah SWT. Karena berkat rahmat dan hidayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini dengan lancar.
2. Rasulullah Muhammad SAW. sebagai suri tauladan bagi umatnya, yang telah membawa umatnya dari zaman jahiliyah menjadi zaman yang aterang benderang penuh dengan ilmu pengetahuan.

3. Kedua orangtua tercinta Bapak Sugito dan Ibu Giyanti yang selalu mendoakan, memberikan motivasi, dukungan, serta semangat yang tak hentinya kepada penulis dalam penyusunan tugas akhir ini.
4. Saudara saya Andreyan Nata Giantama, terima kasih untuk dorongan semangatnya dan motivasinya yang tak henti-hentinya diberikan kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
5. Andira Pratiwi Kusumawardani, yang tidak henti-hentinya memberikan semangat dan bantuan nya untuk membantu menyusun skripsi ini.
6. Ibu Ratna Hartanto, SH., LLM., selaku dosen pembimbing yang telah memberikan pemahaman, pengarahan, pengetahuan yang luas, motivasi, inspirasi dengan penuh kasih sayang kepada penulis dalam penyusunan tugas akhir ini.
7. Bapak Dr. Aunur Rahim Faqih, SH., M.Hum selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
8. Bapak Nandang Sutrisno, S.H., M.Hum, LLM., Ph.D selaku Rektor Universitas Islam Indonesia, yang telah menginspirasi penulis dengan sosok sederhana dan seorang yang memangku amanah dengan ikhlas serta taat pada agamanya.
9. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, yang telah memberikan ilmunya kepada penulis dalam berbagai mata kuliah dan telah memberikan ilmu agama yang insya Allah bermanfaat di dunia dan akhirat kelak. *Amin.*
10. Seluruh Staff dan Karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

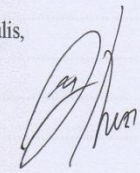
11. Teman-teman seperjuangan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, khususnya angkatan 2013 khususnya, Badawi, Indra, Awan, Putri, Umar, Fajar, Arif Rohman, Iqbal, Aji, Arkan, Edi, Firdaus, Irvan, Rizki, Tabut, Adly, Candra, Danang, Bayu dan seluruh teman-teman Fakultas Hukum angkatan 2013 semangat perjuangan kita masih terus berlanjut.
12. Teman-teman Wonogiri Argya, Danis, Andro, Dika, Dita, Widi, Caesar, Azhar, Suci, Almira, Rizka, Yulian yang selalu memberikan kebahagiaan dan keceriaan di dalam hidup penulis.
13. Teman-teman Kos Elite Dian, Rian, Fahrie, dendi, Tyas, Rian Putranto, Widi, Anto, Yudhi, Kemal terima kasih atas kebersamaannya selama berada di kos.
14. Teman-teman KKN Unit 396 Laila, Hamid, Dyan, Tyas Astrid, Talu, Raden, Arif, Lalu semoga rasa kekeluargaan kita selalu terjaga.
15. Teman-teman pengurus dan anggota UKM Voli Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, mba Nila, Banun, Rizma, Endah, Latifa, Anam, Aziz, Yoga, Dani, Pratomo, Riza, Bang Agung, Faisal, Exel dan teman-teman lain yang memberikan pengalaman organisasi dalam mengatur kepengurusan dan menyalurkan hobi bermain voli.
16. Komunitas Rumah Abhicara yang memberikan pengalaman baru mengenai bidang sosial untuk menjadi manusia yang lebih berguna.
17. Semua pihak yang berkontribusi bagi penulis yang tidak dapat disebutkan satu persatu oleh penulis.

Dalam penulisan tugas akhir ini penulis menyadari akan keterbatasan yang ada, maka semua kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan. Semoga penulisan tugas akhir ini mendapat Ridha Allah SWT dan memberikan sumbangsih bagi dunia akademis. Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang turut berpartisipasi dalam penulisan tugas akhir ini, semoga mendapatkan balasan yang baik dari Allah SWT.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb

Yogyakarta,

Penulis,



(Mahendra Arga Giantama)

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....i
HALAMAN PENGESAHAN.....**Error! Bookmark not defined.**
HALAMAN ORISINALITAS.....iii
CURRICULUM VITAE .....**Error! Bookmark not defined.**
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....vi
KATA PENGANTAR vii
DAFTAR ISI.....xi
ABSTRAK xv
BAB I PENDAHULUAN 1
A. Latar Belakang Masalah 1
B. Rumusan Masalah.....10
C. Tujuan Penelitian.....10
D. Manfaat Penelitian.....11
E. Tinjauan Pustaka.....11
F. Metode Penelitian.....22
G. Sistematika Penulisan.....26
BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG JASA TRANSPORTASI, ASURANSI KECELAKAAN PENUMPANG, DAN TRANSPORTASI ONLINE 28
A. Tinjauan Umum Tentang Jasa Transportasi 28
1. Pengertian Jasa Transportasi 28
2. Fungsi Transportasi 30
3. Manfaat Transportasi.....31
4. Sistem Transportasi 31
B. Tinjauan Umum Tentang Asuransi Kecelakaan Penumpang.....33
1. Pengertian Asuransi Kecelakaan Penumpang 33
2. Ruang Lingkup Pertanggungan 38
3. Prinsip-prinsip Asuransi 40
4. Fungsi dan Tujuan Asuransi 41
5. Manfaat Asuransi.....44
6. Polis Asuransi 46
7. Asuransi Pengemudi, Penumpang, dan Kendaraan Bermotor.....48

C. Tinjauan Umum Tentang Transportasi *Online* 50
1. Pengertian Transportasi Online 50
2. Sumber Hukum Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online 50
D. Tinjauan Umum Tentang Asuransi Kecelakaan Dalam Peksprektif Hukum Islam 56
1. Pengertian Asuransi (Syariah) 56
2. Dasar Hukum Asuransi Syariah 56
3. Syarat-syarat Sah Asuransi Syariah Menurut Hukum Islam 58
4. Perbedaan Asuransi Islam (Syariah) dengan Asuransi Konvensional.... 60
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 64
A. Hubungan Hukum Antara Para Pihak Yang Terlibat Dalam Aplikasi Jasa Transportasi *Online* (Studi Layanan *Go-Ride* Yang Diselenggarakan Oleh PT GO-JEK Indonesia) 64
1. Identifikasi Para Pihak Dalam Penyelenggaraan Jasa *Go-Ride* Dalam Aplikasi GO-JEK 64
a. PT Aplikasi Karya Anak Bangsa 64
b. PT Dompet Anak Bangsa 65
c. Driver 67
d. PT GO-JEK Indonesia 69
e. Konsumen 70
2. Hubungan Para Pihak Yang Terlibat Dalam Aplikasi GO-JEK 71
a. Hubungan Hukum Antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa Dengan Konsumen 76
b. Hubungan Hukum Antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa Dengan PT GO-JEK Indonesia 77
c. Hubungan Hukum Antara PT Dompet Anak Bangsa Dengan PT GO-JEK Indonesia 78
d. Hubungan Hukum Antara *Driver* Dengan Konsumen 79
e. Hubungan Hukum Antara PT GO-JEK Indonesia Dengan *Driver* 82
B. Pihak Yang Harus Bertanggung Jawab Atas Kecelakaan Penumpang Transportasi *Online* 84

1. Hak Dan Kewajiban Para Pihak 84
a. ... Hak Dan Kewajiban Antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa Dengan Konsumen.....84
b. Hak Dan Kewajiban Antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa Dengan PT GO-JEK Indonesia 85
c. . Hak Dan Kewajiban Antara PT Dompet Anak Bangsa Dengan PT GO-JEK Indonesia.....86
d. Hak Dan Kewajiban Antara PT GO-JEK Indonesia Dengan *Driver* ...87
e. Hak Dan Kewajiban Antara *Driver* Dengan Konsumen.....88
2. Pihak Yang Bertanggung Jawab Atas Kecelakaan Penumpang Transportasi *Online* 89
C. Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi *Online* 100
BAB IV PENUTUP 107
A. Kesimpulan..... 107
B. Saran 110
DAFTAR PUSTAKA.....131

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Santunan Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Dari PT Jasa Raharja.....33

ABSTRAK

Permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini meliputi3 hal: pertama, bagaimana hubungan hukum antara para pihak yang terlibat dalam aplikasi jasa transportasi online (studi layanan Go-Ride yang diselenggarakan oleh PT GO-JEK Indonesia)?Kedua, pihak manakah yang harus bertanggung jawab atas kecelakaan penumpang transportasi online (studi layanan Go-Ride yang diselengggarakan oleh PT GO-JEK Indonesia)? Dan yang ketiga, bagaimanakah perlindungan hukum terhadap penumpang transportasi online (studi layanan Go-Ride yang diselenggarakan oleh PT GO-JEK Indonesia) ?Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode penelitian Normatif. Data penelitian dikumpulkan dengan cara studi dokumen/pustaka atau litelatur dengan mengkaji peraturan perundang-undangan terkait. Kemudian metode yang digunakan menggunakan Pendekatan Fakta, pendekatan Undang-Undang, dan Pendekatan Konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa para pihak yang berkaitan dengan transportasi online khususnya layanan Go-Ride dalam aplikasi GO-JEK memiliki hubungan kemitraan, yaitu suatu hubungan yang tidak memiliki keterikatan antara bos dan pegawai, namun memiliki kesetaraan dan tugasnya masing-masing karena tidak ada unsur upah, perintah dan jabatan. Lalu pihak yang akan bertanggung jawab atas kecelakaan transportasi online dalam layanan Go-Ride di dalam aplikasi GO-JEK adalah driver sebagai penyedia layanan yang memberikan jasa langsung kepada konsumen dari aplikasi GO-JEK. Sebuah pertanggung jawaban tersebut diberikan kepada korban dengan cara memberikan tergantung kerugian yang ditimbulkan dari konsumen dan driver tersebut membantu kerugian tersebut. dari bantuan kerugian tersebut adalah sebagai bentuk pertanggung jawaban driver kepada konsumen atas kelalaian/driver yang mengakibatkan kerugian pada konsumen. Dan perlindungan hukum untuk konsumen di jamin dalam Pasal 9 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Pasal 234 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dikatakan bahwa pelaku usaha berkewajiban untuk memberikan ganti rugi kepada knsumen atas barang dan/atau jasa yang telah diberikan kepada konsumen. Dari peraturan ini penyedia layanan yang memberikan jasa langsung kepada konsumen berkewajiban memberikan tanggung jawab atas kerugian yang terjadi kepada konsumen yang telah menggunakan barang dan/atau jasa yang diberikan oleh perusahaan layanan tersebut dalam hal ini PT Aplikasi Karya Anak Bangsa sebagai pemilik dari aplikasi GO-JEK. Dengan adanya peraturan ini, maka konsumen memiliki perlindungan hukum jika terjadi kerugian yang dialami pada saat menggunakan barang dan/atau jasa yang diberikan oleh penyedia layanan.

Kata kunci : hubungan hukum, tanggung jawab, perlindungan hukum, Go-Ride.

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kecanggihan akan aplikasi berbasis android maupun ios tengah banyak dimanfaatkan oleh individu-individu yang baru ingin merintis sebuah bisnis, ataupun bagi pelaku usaha sebagai upaya dalam meningkatkan penghasilannya di samping memberikan kemudahan bagi setiap orang, antara lain dapat dilihat dengan semakin banyaknya aplikasi *travel online*, aplikasi penjualan pakaian, aplikasi tiket *online* dan lain sebagainya, dimana kesemuanya dapat diunduh melalui *google play* maupun *app store* yang merupakan penyedia fitur aplikasi pada setiap *smartphone* android maupun ios. GO-JEK merupakan salah satu pelopor jasa transportasi berbasis aplikasi *online* di Indonesia. Hadirnya GO-JEK dimaksudkan untuk mempermudah bagi siapa saja yang ingin menggunakan jasa ojek motor tanpa harus susah-susah mencari tukang ojek atau pergi ke pangkalan ojek. Lantas, siapakah orang yang berada di balik hadirnya GO-JEK di tanah air? Orang itu adalah Nadiem Makarim.[1] Bermula di tahun 2010 sebagai perusahaan transportasi roda dua melalui panggilan telepon, GO-JEK kini telah tumbuh menjadi perusahaan penyedia layanan transportasi dan gaya hidup berbasis aplikasi.[2]

[1] Di akses melalui https://tirto.id/m/nadiem-makarim-bL pada hari Kamis, 5 Oktober 2017, pukul 01.45 WIB

[2] Di akses melalui https://www.gojek.com/?gclid=EAIaIQobChMImp6VkIO21gIVzYdoCh2zpw_KEAAYASAAEgICUPD_BwE pada hari Kamis, 21 September 2017, pukul 17.04 WIB.

GO-JEK dan ojek pada umumnya mempunyai persamaan yang mendasar, yakni, apabila ditinjau dari jenis alat angkut yang digunakan, keduanya menggunakan sepeda motor. Sedangkan perbedaannya, yaitu terletak dari proses pemesanan, di mana untuk pemesanan GO-JEK, setiap pengguna jasanya hanya dapat melakukan pemesanan melalui *smartphone* android maupun ios dan secara otomatis GO-JEK langsung menentukan tarif yang dihitung berdasarkan jarak ke tempat tujuan, sehingga tidak lagi ada tawar menawar harga seperti halnya yang dilakukan dengan tukang ojek konvensional

GO-JEK sendiri di kelola langsung oleh PT GO-JEK Indonesia. Sejak awal kemunculannya, GO-JEK telah mencuri perhatian dari masyarakat. Sampai saat ini GO-JEK sudah tersebar di berbagai kota besar di Indonesia seperti Jabodetabek, Makassar, Surabaya, Bali, Solo, Yogyakarta, Balikpapan, Medan, Semarang, Palembang dan kota-kota besar lainnya. Aplikasi GO-JEK ini sendiri pun menawarkan pelayanan seperti *Go-Ride*, *Go-Car*, *Go-Send, Go-Food, Go-Mart, Go-Glam, Go-Massage, Go-Clean, Go-Box*, dan yang terakhir diluncurkan adalah *Go-Busway*.[3] Dengan layanan ini GO-JEK memberikan 2 opsi kendaraan yang diberikan kepada konsumen, yaitu kendaraan roda 2 (motor) dan kendaraan roda 4 (mobil). Inovasi transportasi yang demikian merupakan terobosan baru yang bersifat multi-kreatif, yang tidak hanya menjadi sumbangan bagi perkembangan transportasi nasional, tetapi juga sekaligus menciptakan lapangan pekerjaan yang signifikan bagi masyarakat Indonesia. Selain itu, dengan hadirnya GO-JEK telah memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam kegiatan

[3] Di akses melalui https://www.go-jek.com pada hari Kamis, 19 Oktober 2017, pukul 20.39 WIB.

transportasi di tengah keadaan perkotaan yang dewasa ini sering mengalami kemacetan.

Dalam menjalankan usahanya, PT GO-JEK Indonesia sebagai penyedia layanan jasa transportasi *online* melakukan hubungan kemitraan dengan seluruh pengemudi GO-JEK. Peraturan mengenai kemitraan ini tertuang dalam perjanjian tertulis maupun peraturan di dalam perjanjian elektronik. Pengertian kemitraan Menurut Undang-Undang No. 9 Tahun 1995 tentang Usaha Kecil Pasal 8 ayat 1 yang berbunyi "Kemitraan adalah kerja sama usaha antara usaha kecil dengan usaha menengah atau dengan usaha besar disertai pembinaan dan pengembangan usaha oleh usaha menengah atau usaha besar dengan memperhatikan prinsip saling memerlukan, saling memperkuat, dan saling menguntungkan ".[4]

Tidak menutup kemungkinan bahwa GO-JEK akan menambah layanan baru lain atau memperluas cabang di kota-kota besar lain seiring eksistensi GO-JEK yang terus meningkat. GO-JEK juga dirasa mampu memberikan pelayanan yang baik untuk masyarakat modern sesuai dengan permintaan konsumen. Dalam melakukan pembayaran pun, GO-JEK juga memberikan 2 opsi pilihan, yaitu tunai dan non tunai. Jadi bagi konsumen yang tidak memiliki uang tunai dapat melakukan pembayaran dengan cara *Go-Pay*, yaitu layanan pembayaran yang di peruntukan khusus untuk pengguna GO-JEK dengan cara mengisi saldo terlebih dahulu dan saldo tersebut dapat digunakan pada saat memakai layanan dari GO-JEK.

[4] di akses melalui http://www.landasanteori.com/2015/10/pengertian-kemitraan-definisi-menurut.html pada hari selasa, 18 Juli 2017, pukul 15.00 WIB.

Dalam realitanya banyak konsumen yang memakai layanan GO-JEK, salah satunya *Go-Car* atau *Go-Ride*. Dua layanan ini adalah layanan antar ke tujuan yang telah di fokuskan ke lokasi konsumen yang diinginkan. Jadi konsumen dapat memilih lokasi jemput dan lokasi antar di pesanan awal pada saat order GO-JEK. Dari layanan ini tentu mempermudah para pengguna GO-JEK untuk memesan order. Disamping mempermudah sarana transportasi maupun kegiatan lain seperti memesan makanan dari kantor ataupun rumah, GO-JEK sendiri juga menawarkan harga yang relatif murah dan terjangkau.

Namun dalam kenyataannya, tidak dapat dipungkiri bahwa kejadian seperti *safety* dalam perjalanan berkendara di jalan memang masih sesuatu yang sulit untuk direalisasikan karena berbagai hal yang mengakibatkan seseorang merasa tidak aman secara keseluruhan jika sedang berkendara di jalan. Salah satunya kecelakaan, kecelakaan kendaraan bermotor masih menjadi salah satu sumbangan terbesar di Indonesia dalam masalah memakan korban jiwa. Pengertian kecelakaan adalah kejadian yang tidak terduga (tidak ada unsur kesengajaan) dan tidak diharapkan karena mengakibatkan kerugian, baik material maupun penderitaan bagi yang mengalaminya.[5]

Terutama kendaraan sepeda motor seperti yang diungkapkan oleh Menteri Perhubungan yaitu Budi Karya Sumadi mengatakan, kendaraan roda dua atau sepeda motor masih menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas.[6] Dibalik kemudahan yang diberikan, kehadiran GO-JEK menuai kontra dari berbagi pihak,

[5] Di akses melalui http://www.terbaru7.com/2013/05/pengertian-kecelakaan.html pada hari Senin, 19 September 2017, pukul 20.13 WIB.

[6] Di akses melalui http://prfmnews.com/berita.php?detail=menhub-sepeda-motor-masih-menjadi-penyebab-utama-kecelakaan-lalu-lintas pada hari Senin, 19 September 2017, pukul 23.00 WIB.

khususnya dari Kementrian Perhubungan (Kemenhub). GO-JEK dianggap membahayakan pelanggannya dan melanggar ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat UU LLAJ). Berdasarkan Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ, kendaraan bermotor dikelompokkan berdasarkan jenis sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus. Selanjutnya, pada ayat (3) dijelaskan bahwa kendaraan bermotor seperti mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang dikelompokkan berdasarkan fungsi kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum. Selanjutnya, Pasal 138 ayat (3) UULAJ berbunyi "angkutan umum orang/barang hanya dapat dilakukan dengan kendaraan bermotor umum".

Kementerian Perhubungan telah menerima salinan putusan Mahkamah Agung (MA) Republik Indonesia dengan nomor: 37 P/HUM/2017 tentang Uji Materi terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Kemenhub akan taat asas dalam menyikapi putusan MA tersebut. Demikian disampaikan Pelaksana Tugas Kepala Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan Hengki Angkasawan di Jakarta Selasa (21/8).[7] Pudji menjelaskan bahwa pihaknya akan melakukan pemantauan terhadap pemenuhan PM 26 Tahun 2017 tersebut dengan menurunkan tim *monitoring*. Selain itu, masyarakat juga dapat memberikan pengaduan kepada

[7] Di akses melalui http://www.dephub.go.id/post/read/kemenhub-taat-azas-sikapi-putusan-ma-tentang-uji-materi-pm-26-tahun-2017 pada hari Kamis, 21 September 2017, pukul 16.17 WIB.

Contact Center Kementerian Perhubungan pada nomor telepon 151/021-151 atau melalui email : info151@dephub.go.id. [8]

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 1980 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum Asuransi Kerugian Jasa Raharja Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas dan pengangkutan jalan yang dimaksud oleh Pasal 239 UU LLAJ adalah PT. Jasa Raharja (Persero). Namun, karena sepeda motor tidak termasuk moda transportasi angkutan umum sebagaimana diatur dalam UU LLAJ, maka pengguna jasa *Go-Ride* GO-JEK tidak termasuk dalam tanggungan asuransi Jasa Raharja apabila terjadi kecelakaan di jalan. Penumpang *Go-Ride* GO-JEK tidak dapat mengajukan klaim asuransi kepada PT. Jasa Raharja apabila mengalami kecelakaan lalu lintas dan meninggal dunia.

Dari tidak adanya jaminan keselamatan terhadap para pengguna jasanya, PT. GO-JEK Indonesia juga dianggap telah melanggar ketentuan Pasal 4 huruf a UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yang berbunyi : ”konsumen berhak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengonsumsi barang dan/atau jasa”. Berkenaan dengan hal tersebut, selanjutnya PT GO-JEK Indonesia telah bekerja sama dengan PT Asuransi Allianz Life Indonesia dengan menghadirkan asuransi perlindungan kepada para pengguna jasanya, yakni berupa asuransi jiwa yang diberikan kepada pengguna jasa GO-JEK khususnya penumpang GO-JEK via *smartphone* dengan sistem operasi android dan ios.

[8] Di akses melalui http://www.dephub.go.id/post/read/kemenhub-konsisten-terapkan-pm-26-tahun-2017-sepenuhnya. Pada hari Kamis, 21 September 2017, pukul 16.22 WIB.

Semua pengguna jasa transportasi melalui GO-JEK atau lebih dikenal dengan sebutan *Go-Ride* diberikan perlindungan asuransi untuk setiap kerugian yang timbul karena disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas yang timbul saat menggunakan layanan GO-JEK, dengan maksud untuk memberikan rasa aman bagi pengguna jasa GO-JEK itu sendiri. Adapun jumlah santunan yang diberikan adalah sampai dengan Rp. 10.000.000,- dan untuk biaya rumah sakit sampai dengan Rp. 5.000.000,- yang diberikan oleh perusahaan PT GO-JEK Indonesia sebagai bentuk tanggung jawab kepada pelanggan, namun jika dibandingkan dengan asuransi yang diberikan kepada asuransi PT Jasa Raharja sebagai penyedia asuransi sosial kepada masyarakat akan memberikan santunan berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan RI No. 15 dan 16 /PMK.10/2017 Tanggal 13 Februari 2017, besaran santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas darat/laut/udara :[9]

Tabel 1.1. Santunan Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Dari PT Jasa Raharja

Jenis Santunan	Darat, Laut	Udara
Meninggal Dunia	Rp. 50.000.000,-	Rp. 50.000.000,-
Cacat Tetap (Maksimal)	Rp. 50.000.000,-	Rp. 50.000.000,-
Perawatan (Maksimal)	Rp. 20.000.000,-	Rp. 25.000.000,-

Jika mengacu pada ketentuan Pasal 239 UU LLAJ, program asuransi kecelakaan lalu lintas dan pengangkutan jalan seharusnya dilakukan melalui

[9] Diakses melalui https://www.jasaraharja.co.id/layanan/jumlah-santunan pada hari Rabu, 4 Oktober 2017, pukul 14.37 WIB.

keikutsertaan pada program asuransi PT Jasa Raharja. Perusahaan transportasi *online*, khususnya GO-JEK boleh menyelenggarakan asuransi secara mandiri dengan syarat tetap mengikutsertakan pelanggannya dalam program asuransi PT Jasa Raharja (Persero).[10] Seperti halnya yang dialami oleh korban kecelakaan GO-JEK atas nama Sari Ramadeni (25 Tahun), Sari mengalami kecelakaan yang disebabkan kelalaian dari *driver* GO-JEK, namun *driver* bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut dengan cara membayar seluruh pengobatan UGD. Pada kenyataannya beberapa hari setelah kejadian tersebut, Sari memutuskan untuk mengontrol kondisi kesehatan lagi ke rumah sakit sekaligus meminta klaim asuransi ke PT GO-JEK Indonesia sebagai bentuk permintaan tanggung jawab korban kepada penyedia layanan aplikasi transportasi *online*.

Syarat dan ketentuan untuk mendapatkan klaim juga harus dipenuhi terlebih dahulu. Dari klaim asuransi tersebut, Sari mendapatkan klaim sebesar biaya pengobatan yang telah dikeluarkan dan biaya pertanggung jawaban dari *driver* GO-JEK pada saat berada di UGD juga telah dikembalikan dari klaim asuransi tersebut. Jadi biaya pengobatan rumah sakit seperti tebus obat, alat bantu gerak, dan lain-lain ditanggung oleh pihak PT GO-JEK Indonesia dengan memberikan santunan maksimal Rp. 5.000.000,- karena itu sebagai bentuk tanggung jawab dari perusahaan PT GO-JEK Indonesia ke pelanggan.[11]

---

[10] Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016, hlm. 90.

[11] Di akses melalui https://www.allianz.co.id/program-allianz/promo/gojek pada hari Kamis, 19 Oktober 2017, pukul 10.09 WIB.

Dari contoh kejadian ini, memang ini prosedur yang seharusnya terjadi. Jika ada yang merasa dirugikan, maka harus ada yang bertanggung jawab. Jadi ini sudah sesuai dengan hak dan kewajiban sebagai konsumen dan penyedia layanan transportasi *online* dalam kasus ini PT GO-JEK Indonesia. Mengenai hal ini, masalah mengenai perlindungan hukum terhadap konsumen dirasa tidak akan pernah habis atau berhenti, karena selalu timbulnya konsumen yang merasa dirugikan. Dari kerugian yang didapatkan konsumen maka masalah tersebut timbul dan tidak akan pernah selesai. Oleh karena itu hukum mengenai perlindungan konsumen harus di realisasikan secara nyata.

Pelaku usaha yang sering mengabaikan hak dari konsumen seolah juga selalu saja terjadi dan mengakibatkan ada pihak yang merasa dirugikan yaitu pengguna jasa dari pelaku usaha tersebut. Di Indonesia pengangkutan berupa barang dan/atau jasa sangat penting untuk terus dikembangkan karena sebagaimana diketahui, Indonesia merupakan negara dengan keadaan geografis yang terbilang unik yaitu terdiri dari ribuan pulau, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut (sehingga disebut negara maritim), sungai dan danau yang bisa memungkinkan pengangkutan dilakukan dari jalur darat, laut dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia[12]. Negara Indonesia adalah negara hukum. Sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Jadi dalam hal asuransi terhadap perlindungan konsumen pun ada hukum yang mengaturnya dan hukum tersebut harus

[12] Abdulkadir Muhammad, 2000, *Hukum Perdata Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 5.

ditegakkan untuk mendapatkan kepastian hukum atas pihak yang mengalami masalah hukum terutama dalam hal ini asuransi dari PT GO-JEK Indonesia atas laka lantas.

B. Rumusan Masalah

Setelah penulis menjelaskan hal-hal tersebut diatas, penulis berkeinginan untuk meneliti, mempelajari serta membahas mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang atas kecelakaan penumpang jasa transportasi *online* (studi layanan *Go-Ride* yang diselenggarakan oleh PT GO-JEK Indonesia). Adapun rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana hubungan hukum antara para pihak yang terlibat dalam aplikasi jasa transportasi *online* (Studi layanan *Go-Ride* yang diselenggarakan oleh PT GO-JEK Indonesia) ?
2. Pihak manakah yang harus bertanggung jawab atas kecelakaan penumpang transportasi *online* (Studi layanan *Go-Ride* yang diselenggarakan oleh PT GO-JEK Indonesia) ?
3. Bagaimanakah perlindungan hukum terhadap penumpang transportasi *online* (Studi layanan *Go-Ride* yang diselenggarakan oleh PT GO-JEK Indonesia) ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan akademik guna memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. Namun disamping tujuan diatas terdapat tujuan-tujuan yang lainnya, yaitu :

1. Untuk mengetahui bagaimana pertanggung jawaban terkait kecelakaan laka lantas yang disebabkan oleh layanan aplikasi GO-JEK (*Go-Ride*).
2. Untuk mengetahui asuransi yang akan didapat oleh konsumen sebagai korban dari kecelakaan laka lantas yang disebabkan oleh *driver* GO-JEK.
3. Untuk mengetahui hubungan hukum para pihak yang berkaitan atau terlibat dalam aplikasi layanan GO-JEK.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik dari sisi teoritis maupun praktis :

1. Dari sisi teoretis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran sehingga dapat menambah wawasan, pengetahuan mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang ojek *online* atas kecelakaan penumpang (layanan *Go-Ride*) dari pihak GO-JEK untuk korban kecelakaan.
2. Dari sisi praktis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi pertimbangan bagi pemerintah sehingga dapat memberikan masukan dan dapat dijadikan sebagai dasar acuan dalam menentukan suatu kebijakan terkait dengan objek masalah yang dikaji.

E. Tinjauan Pustaka

Tinjauan Umum Tentang Jasa Transportasi

1. Perkembangan Jasa Transportasi

Jasa transportasi dalam perkembangan sejarahnya mengalami perubahan bentuk di bidang teknologi yang dipakai. Persaingan antara jasa transportasi lebih

banyak didasarkan pada bentuk teknologi yang lebih maju dan efisien bagi pengguna jasa itu. Teknologi mengantarkan manusia pada suatu kemudahan dan efisiensi, khususnya waktu dan tenaga, sehingga dalam konteks transportasi, teknologi ini sangat mempengaruhi pola pelayanan yang ada.[13]

Sarana transportasi darat berkembang dari penggunaan hewan kuda, sapi atau kerbau sebagai penarik kereta serta pengangkut barang dan manusia, menuju kepada bentuk sarana transportasi bertenaga mesin seperti berbagai jenis bus yang mampu mengangkat manusia dalam jumlah banyak, bermacam-macam kendaraan tambang untuk mengantar manusia dan barang menuju pelosok-pelosok jalan yang lebih kecil (oplet, bemo, angkot, sodako, pete-pete, taksi dan sebagainya), berbagai bentuk pengangkut truk pengangkut barang (tertutup dan terbuka), dan kereta api pengangkut manusia dan barang. Selain itu, ada pula sarana transportasi untuk mengantar orang atau barang seperti becak atau ojek.[14]

2. Manfaat Transportasi
    a. Manfaat bagi ekonomi;
    b. Manfaat untuk sosial;
    c. Manfaat untuk kewilayahan;
    d. Manfaat untuk politis.
3. Sistem Transportasi

Sistem transportasi diselenggarakan dengan maksud untuk mengkoordinasi proses pergerakan penumpang dan barang dengan mengatur komponen-komponennya dimana prasarana merupakan media untuk proses

[13] Di akses melalui http://arti-definisi-pengertian.info/pengertian-jasa-transportasi/ pada hari Kamis, 30 November 2017, pukul 00.18 WIB.

[14] *Ibid*.

transportasi, sedangkan sarana merupakan alat yang digunakan dalam proses transportasi.[15] Secara garis besar sistem transportasi ini dapat dibagi menjadi :[16]

a. Sistem Transportasi Udara;

b. Sistem Transportasi Laut;

c. Sistem Transportasi Darat.

4. Faktor Yang Mempengaruhi Sistem Transportasi

Sistem transportasi dipengaruhi oleh tata guna lahan diantaranya mengandung beberapa sistem di dalamnya, yaitu :[17]

a. Tata Guna Lahan (*Land use*);
b. Sistem Jaringan Jalan;
c. Sistem Moda Angkutan;
d. Sistem Parkir;
e. Sistem Terminal;
f. Sistem Tanda Lalu Lintas;
g. Sosial Budaya.

Tinjauan Umum Tentang Asuransi Kecelakaan Penumpang

1. Dasar Hukum Asuransi

Menurut ketentuan Pasal 1 butir (1) Undang-Undang No. 2 Tahun 1992, asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga, yang mungkin akan diderita tertanggung, yang

[15] Di akses melalui https://www.academia.edu/8105249/SISTEM_TRANSPORTASI_1_I._PENDAHULUAN, pada hari Kamis, 30 November 2017, pukul 00.34 WIB.

[16] Rudi Azis dan Asrul, *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*, Deepublish, Yogyakarta, 2012, hlm. 2-4.

[17] *Ibid*, hlm. 6-7.

timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan.[18] Definisi asuransi menurut peraturan perundangan menyatakan adanya unsur-unsur penting di dalam asuransi, yaitu :[19]

a. Pihak penanggung (*insure*), yaitu pihak yang akan membayarkan sejumlah uang (sebagai pengganti risiko) kepada pihak lain (pihak tertanggung) dan berhak menerima premi;
b. Pihak tertanggung (*insured*), yaitu pihak yang berkewajiban membayarkan premi kepada pihak penanggung dan berhak menerima penggantian atas risiko yang timbul karena suatu peristiwa;
c. Peristiwa (*accident*), yaitu suatu kejadian mengakibatkan kerugian yang menimpa pihak tertanggung;
d. Kepentingan (*interest*), yaitu sesuatu hal yang disepakati sebagai objek risiko yang dipertanggungkan.

2. Syarat-syarat Asuransi

a. Syarat-syarat sah Asuransi Menurut Hukum Positif Indonesia :[20]

1) Kesepakatan (*consensus*);
2) Kecakapan (*proficirncy*);
3) Objek Tertentu (*fixed object*);
4) Kausa yang Halal (*legal cause*);
5) Pemberitahuan (*notification*);
6) Ada Kepentingan yang Dapat Diasuransikan.

3. Asas-asas Asuransi

Sebagaimana halnya dengan perjanjian pada umumnya, perjanjian asuransi tunduk pada 4 (empat) asas penting dan dilengkapi 1 (satu) asas bagi sahnya suatu perjanjian menurut KUHPerdata, yaitu :

[18] Abdulkadir Muhammad, *Pengantar Hukum Pertanggungan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hlm. 9-10.

[19] Di akses melalui https://storify.com/asuransiplan/unsur-unsur-pokok-dalam-asuransi pada hari Rabu, 4 Oktober 2017, pukul 17.32 WIB.

[20] Di akses melalui https://id.scribd.com/doc/192002423/Syarat-Syarat-Perjanjian-Asuransi pada hari Kamis, 5 Oktober 2017, pukul 03.14 WIB.

a. Asas Kebebasan Berkontrak;

b. Asas Konsesualisme;

c. Asas *Pacta Sunt Servanda*;

d. Asas Itikad Baik;

e. Asas Kepribadian.

Selanjutnya, dalam Pasal 1340 KUHPerdata dinyatakan, suatu perjanjian hanya berlaku antara pihak-pihak yang membuatnya. Ketentuan-ketentuan ini berarti bahwa para pihak yang mengikatkan diri hanya mengikat kedua pihak dan tidak dapat mengikatkan pihak lain dalam perjanjian di antara mereka tanpa sepengetahuan dan seizin pihak lainnya. Dengan demikian, dalam perjanjian asuransi, penanggung dan tertanggung tidak dapat menarik pihak lain dalam perjanjian di antara mereka sebagai pihak yang saling mengikatkan diri tanpa seizin pihak lain yang dimaksud.[21]

4. Fungsi dan Tujuan Asuransi

Berikut ini adalah fungsi dan tujuan asuransi yang mungkin akan menambah pengetahuan tentang asuransi dan semakin memantapkan niat untuk berasuransi.

a. Berikut ini adalah fungsi utama dari asuransi:[22]

    1) Pengalihan Risiko;

    2) Penghimpunan Dana;

    3) Penyeimbangan Premi.

[21] Di akses melalui http://mangaturnainggolan.com/2016/02/24/asas-hukum-sahnya-sebuah-perjanjian-asuransi/ pada hari Rabu 20 September 2017, pukul 01.01 WIB.

[22] [22] Di akses melalui http://www.mag.co.id/tujuan-asuransi/ pada hari Rabu, 20 September 2017, pukul 01.12 WIB.

Sedangkan untuk fungsi tambahan adalah sebagai sarana untuk tabungan investasi dana, pencegahan kerugian dan meminimalisir kerugian. Selain itu, asuransi juga berguna untuk merangsang pertumbuhan ekonomi agar usaha semakin meningkat.

b. Berikut ini adalah tujuan dari asuransi :[23]

Asuransi memiliki beberapa tujuan, antara lain yaitu sebagai pemberi jaminan kepada nasabah agar terlindung dari risiko-risiko yang akan diderita jika terjadi kejadian yang tidak terduga. Asuransi juga dapat meningkatkan efisiensi terhadap suatu hal, nasabah tidak perlu melakukan berbagai upaya pengamanan dan pengawasan karena akan banyak menghabiskan waktu dan tenaga.

Hal ini tentu sangat menguntungkan bagi nasabah karena jumlah kerugian yang diderita jumlahnya tidak tentu. Asuransi jiwa memiliki tujuan asuransi yang sangat mulia, yaitu sebagai tabungan nasabah. Hal ini dikarenakan jumlah yang akan diterima sudah pasti akan jauh lebih besar daripada jumlah premi yang dibayarkan. Namun sayangnya tujuan ini hanya berlaku untuk asuransi jiwa saja.

5. Polis Asuransi

Kegiatan utama dari perusahaan asuransi adalah melakukan penanggungan terhadap peristiwa yang belum pasti. Dalam hal ini perusahaan asuransi memberikan janji-janji yang dcantumkan dalam suatu kontrak yang dikenal dengan istilah polis. Dalam polis tersebut dapat memuat mengenai syarat-syarat pembayaran klaim, kapan perusahaan asuransi membayar yang akan ditanggung dan jumlah yang akan dibayar. Dalam hal ini bentuk polis antara perusahaan asuransi satu dengan yang lainnya akan berbeda karena bentuk perjanjian tersebut asasnya adalah kebebasan bertindak antara dua belah pihak untuk memnbuat suatu perjanjian.[24]

---

[23] *Ibid.*

[24] Angger Sigit Pramukti dan Andre Budiman Panjaitan, *Pokok-Pokok Hukum Asuransi*, Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2016, hlm. 35.

Pasal 255 KUHD menyebutkan bahwa suatu pertanggungan harus dibuat secara tertulis dalam suatu akta yang dinamakan polis.[25] Dengan adanya polis asuransi, maka kedua belah pihak yang melakukan perjanjian asuransi tersebut akan terikat dan memiliki masing-masing tanggung jawab sebagaimana yang telah disepakati sejak awal. Polis asuransi merupakan hal yang sangat penting di dalam layanan asuransi itu sendiri, karena polis akan melindungi setiap hak dan kewajiban nasabah dan pihak perusahaan asuransi. Broker asuransi dapat menjelaskan dan membantu untuk memilih sebuah produk asuransi yang paling tepat dan memang benar-benar dibutuhkan, sehingga tidak akan membuang-buang uang untuk membeli sebuah polis asuransi yang tidak memiliki manfaat maksimal bagi seseorang. [26]

6. Jenis-jenis Asuransi

Perusahaan asuransi membuat kebijakan pengelompokan asuransi sesuai dengan fokus dan risiko untuk mereka. Ini memberikan ukuran keseragaman dalam risiko yang ditutupi oleh jenis kebijakan, yang pada gilirannya memungkinkan perusahaan asuransi untuk mengantisipasi potensi kerugian dan menetapkan premi yang sesuai. Bentuk yang paling umum dari kebijakan jenis-jenis asuransi, yaitu :

a. Asuransi Jiwa

Asuransi atau pertanggungan jiwa adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada

[25] Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dengan Fakultas Hukum dan Pengetahuan Masyarakat Universitas Andalas, *Simposium Tentang Hukum Asuransi*, Binacipta, Padang, 1978, hlm. 129.

[26] Di akses melalui https://www.cermati.com/artikel/pengertian-polis-asuransi-dan-cara-memilih-polis-yang-tepat pada hari Rabu, 20 September 2017, pukul 01.19 WIB.

tertanggung dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan.[27]

b. Asuransi Kesehatan

Asuransi kesehatan merupakan sebuah produk asuransi yang khusus menangani masalah kesehatan akibat suatu penyakit dan menanggung proses perawatan kepada pada anggota asuransinya. Umumnya termasuk melindungi dan menanggung pada cedera, cacat, sakit, dan kematian karena kecelakaan. Asuransi kesehatan dapat dibeli untuk diri sendiri dan untuk orang lain.

c. Asuransi Kendaraan

Asuransi kendaraan fokus terhadap tanggungan cedera kepada orang lain atau terhadap kerusakan kendaraan orang lain yang disebabkan oleh si tertanggung. Asuransi ini juga bisa untuk membayar kehilangan atau kerusakan kendaraan tertanggung.[28]

d. Asuransi kepemilikan rumah dan properti

Asuransi ini selain proteksi terhadap kehilangan dan kerusakan yang terjadi pada barang tertentu, asuransi kepemilikan rumah dan properti juga memberikan keringanan ketika mengalami suatu musibah seperti kebakaran.[29]

e. Asuransi pendidikan.

---

[27] [27] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999, hlm. 168.

[28] Di akses melalui http://www.menitinfo.com/2016/10/pengertian-dan-macam-jenis-asuransi.html pada hari Kamis, 5 Oktober 2017, pukul 02.38 WIB.

[29] *Ibid*.

Ini termasuk asuransi paling populer karena jelas setiap orang tua pasti menginginkan anaknya mengenyam pendidikan yang lebih tinggi. Selain itu ada juga seperti Asuransi Bisnis, Polis asuransi kebakaran, Asuransi Umum, Asuransi kredit, Untuk Bidang kelautan ada juga Polis asuransi kelautan, Asuransi perjalanan. Banyak jenis asuransi lainnya juga dikeluarkan seperti Asuransi kesehatan kelompok biasanya ditawarkan oleh sebuah industri kepada semua karyawan mereka.

Itulah beberapa jenis-jenis asuransi yang biasanya disediakan namun seseorang dapat membeli asuransi tambahan untuk menutup kerugian yang melebihi jumlah yang dinyatakan atau lebih dari cakupan yang disediakan oleh polis asuransi tertentu dan tentunya premi yang harus dibayar pun lebih besar. itulah macam-macam jenis asuransi serta manfaatnya semoga bermanfaat.

Tinjauan Umum Tentang Transportasi *Online*

1. Pengertian Transportasi *Online*

Transportasi yang dengan kemudahan kita tidak perlu mengakses dengan susah, dan jasa transportasi pun akan datang. Transportasi *online* ini memberi kemudahan bagi masyarakat supaya masyarakat mendapat kepuasan.[30]

2. Tujuan dan Manfaat Transportasi *Online*

Tujuan dan manfaat lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi *online* adalah sebagai berikut:[31]

a. Praktis dan Mudah Digunakan;

[30] Di akses melalui http://transportasi-konvensional-v-s-online.co.id/2017/03/v-behaviorurldefaultvmlo.html, pada hari Kamis, 30 November 2017, pukul 00.57 WIB.

[31] Di akses melalui http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/65155/Chapter%20II.pdf?sequence=3&isAllowed=y, pada hari Selasa, 28 November 2017, pukul 00.29 WIB.

b. Transparan;

c. Lebih Terpercaya;

d. Adanya Asuransi Kecelakaan.

3. Mekanisme Menjalankan Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi *Online*

Jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini memiliki 3 bagian penting yaitu:[32]

a. Penyedia Aplikasi (Penyelenggara Sistem Elektronik);

b. Pengendara (*Driver*);

c. Pengguna Jasa atau Transportasi (konsumen).

4. Transportasi *Online* yang Ada di Indonesia

Berikut beberapa layanan penyedia transportasi *online* yang ada di Indonesia :[33]

a. GO-JEK;

b. GRAB;

c. UBER.

Tinjauan umum tentang Asuransi Kecelakaan dalam Perspektif Hukum Islam

1. Pengertian Asuransi (Syariah)

Menurut Dewan Syariah Nasional, asuransi syariah adalah sebuah usaha untuk saling melindungi dan saling tolong menolong di antara sejumlah orang, di mana hal ini dilakukan melalui investasi dalam bentuk aset (*tabarru*) yang memberikan pola pengembalian untuk menghadapi risiko tertentu melalui akad (perikatan) yang sesuai dengan syariah. Dalam asuransi syariah, diberlakukan

[32] *Ibid*.
[33] *Ibid.*

sebuah sistem, di mana para peserta akan menghibahkan sebagian atau seluruh kontribusi yang akan digunakan untuk membayar klaim jika ada peserta yang mengalami musibah. Dengan kata lain bisa dikatakan bahwa, di dalam asuransi syariah, peranan dari perusahaan asuransi hanya sebatas pengelolaan operasional dan investasi dari sejumlah dana yang diterima saja. Di Indonesia, asuransi syariah sudah banyak tersedia di berbagai produk-produk asuransi jiwa maupun asuransi kesehatan yang bisa didapatkan dengan mudah melalui perusahaan-perusahaan asuransi swasta.[34]

2. Perbedaan Asuransi Islam (Syariah) dengan Asuransi Konvensional

Beberapa perbedaan asuransi syariah dengan asuransi konvensional:[35]

a. Asuransi syariah memiliki Dewan Pengawas Syariah (DPS), Dewan Pengawas Syariah ini tidak ditemukan dalam asuransi konvensional.
b. Akad pada asuransi syariah adalah akad *Tabbaru'*(hibah), sedangkan asuransi konvensional akad berdasarkan lebih mirip jual beli.
c. Investasi dana pada asuransi syariah berdasarkan bagi hasil (*mudharobah*), barsih dari *gharar*, *maysir* dan riba. Pada asuransi konvensional memakai bunga (riba) sebagai landasan perhitungan investasi.
d. Kepemilikan dana pada asuransi syariah merupakan hak peserta. Perusahaan hanya sebagai pemegang amanah untuk mengelolanya secara syariah. Pada asuransi konvensional, dana yang terkumpul dari nasabah (premi) menjadi milik perusahaan. Sehingga, perusahaan bebas menentukan alokasi investasinya.
e. Pembayaran klaim pada asuransi syariah diambil dari dana *Tabbaru'* (dana kebajikan). Pada asuransi konvensional pembayaran klaim diambilkan dari rekening dana perusahaan.
f. Pembagian keuntungan pada asuransi syariah dibagi antara perusahaan dengan peserta sesuai prinsip bagi hasil dengan proporsi yang telah ditentukan. Pada asuransi konvensional seluruh keuntungan menjadi hak milik perusahaan.

[34] Di akses melalui https://www.cermati.com/artikel/pengertian-asuransi-syariah-dan-perbedaannya-dengan-asuransi-konvensional, pada hari Kamis, 30 November 2017, pukul 01.17 WIB.

[35] Di akses melalui http://www.asuransisyariah.asia/Perbedaan-Asuransi-Syariah-dengan-Konvensional.html pada hari Kamis, 30 November 2017, pukul 01.22 WIB.

g. Asuransi syariah menggunakan sistem *sharing of risk.* Pada asuransi konvensional yang dilakukan adalah *transfer of risk.*
h. Asuransi syariah dibebani kewajiban membayar zakat dari keuntungan yang diperoleh sedangkan konvensional tidak.

F. Metode Penelitian

Dalam melakukan penelitian hukum terdapat dua jenis penelitian, yaitu penelitian hukum normatif dan penelitian hukum empiris. Penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang menggunakan sumber data sekunder atau data yang diperoleh melalui bahan-bahan kepustakaan.[36] Di sisi lain, penelitian hukum empiris adalah suatu metode penelitian hukum positif tidak tertulis mengenai perilaku anggota masyarakat dalam hubungan hidup bermasyarakat.[37] Untuk memperoleh, mengumpulkan serta menganalisis hal-hal yang berkaitan dengan data yang sifatnya ilmiah, maka harus diperlukan suatu metode agar dapat menjadi susunan yang konsisten dan sistematis.

1. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti akan menggunakan jenis penelitian Yuridis-Normatif dikarenakan permasalahan yang akan peneliti bahas terkait dengan pertanggung jawaban bagi konsumen yang mengalami kecelakaan oleh pihak GO-JEK sebagai pihak yang memberikan jasa bagi konsumen.

2. Pendekatan penelitian

Pendekatan penelitian dilakukan dengan cara sebagai berikut :

a. Pendekatan Yuridis Positivis (Perundang-undangan)

[36] Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum, Normatif & Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010, hlm. 154.
[37] Abdulkadir Muhammad, *Hukum Dan Penelitian Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004, hlm. 155.

Pendekatan undang-undang dilakukan dengan cara menelaah segala undang-undang dan regulasi yang ada kaitan dan sangkut paut dengan permasalahan yang sedang peneliti kaji. Pendekatan undang-undang adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara menggunakan legislasi dan regulasi.

b. Pendekatan Konsep

Mengkaji konsep-konsep hukum dan pandangan ahli yang relevan dikarenakan belum atau tidak adanya aturan hukum untuk masalah yang dihadapi dengan membangun suatu konsep untuk dijadikan acuan dalam penelitian.38 Sehingga dalam penelitian ini pendekatan dapat dilakukan dengan memfokuskan pada pemahaman terhadap konsep yang telah ada terhadap permasalahan yang menjadi fokus penelitian.

3. Objek penelitian

Objek penelitian dalam penelitian ini adalah peraturan-peraturan yang berkaitan dengan perlindungan konsumen dan perjanjian asuransi dari pihak GO-JEK dengan konsumen.

4. Subjek penelitian

Subjek penelitian dalam permasalahan yang peneliti bahas maka PT GO-JEK Indonesia sebagai perusahaan yang memberikan jasa bagi konsumen yang menggunakan dan konsumen itu sendiri sebagai orang yang menggunakan jasa dari PT GO-JEK Indonesia.

5. Sumber Data Penelitian

---

[38] Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Rajawali, Jakarta, 1998, hlm. 137.

Dalam penelitian ini, bahan hukum yang digunakan adalah meliputi badan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier, yaitu :

a. Bahan hukum primer yaitu bahan yang mempunyai kekuatan mengikat secara yuridis[39], meliputi :
    1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
    2) Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian;
    3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
    4) Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen;
    5) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;
    6) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;
    7) Peraturan Gubernur DIY Nomor 32 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Taksi dan Angkutan Sewa Khusus Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi.
b. Bahan Hukum Sekunder yaitu Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang dapat memberikan penjelasan terhadap bahan hukum

[39] *Ibid*. hlm. 15.

primer.[40] Yang dimaksud dengan bahan sekunder di sini oleh penulis adalah :

1) Buku-buku atau litelatur yang berisi pendapat para ahli hukum terkait dengan fokus penelitian;
2) Jurnal hukum yang terkait dengan fokus penelitian;
3) Situs-situs internet yang berasal dari nasional maupun internasional dan dapat dipertanggungjawabkan yang sesuai dengan fokus yang sedang diteliti.

c. Bahan Hukum Tersier adalah bahan hukum yang mendukung bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder dengan memberikan pemahaman dan pengertian atas bahan hukum lainnya. Bahan hukum yang dipergunakan oleh penulis adalah Kamus Besar Bahasa Indonesia dan Kamus Hukum. Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Dengan pendekatan tersebut, peneliti akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang sedang dicoba untuk dicari jawabnya. Macam-macam pendekatan-pendekatan yang digunakan di dalam penelitian hukum adalah:[41]

1) Pendekatan undang-undang (*statute approach*);
2) Pendekatan kasus (*case approach*);
3) Pendekatan historis (*historical approach*);
4) Pendekatan komparatif (*comparative approach*);
5) Pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

6. Analisis Data

[40] Di akses melalui http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/10138/BAB%20III.pdf?sequence=7&isAllowed=y pada hari Kamis, 5 Oktober 2017, pukul 02.53 WIB.

[41] Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2009, hlm. 93.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif. Kualitatif adalah metode yang lebih menekankan pada aspek pemahaman secara mendalam terhadap suatu masalah daripada melihat permasalahan untuk penelitian generalisasi. Metode penelitian ini lebih suka menggunakan teknik analisis mendalam (*in-depth analysis*), yaitu mengkaji masalah secara kasus per kasus karena metodologi kualitatif yakin bahwa sifat suatu masalah satu akan berbeda dengan sifat dari masalah lainnya. Tujuan dari metodologi ini bukan suatu generalisasi tetapi pemahaman secara mendalam terhadap suatu masalah yang sedang di kaji. Bahan penelitian yang sudah terkumpul akan dianalisis sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yaitu akan di komparasi kan dengan kenyataan yang ada pada praktiknya. [42]

G. Sistematika Penulisan

Untuk lebih dapat memahami dalam penulisan skripsi ini, maka kerangka skripsi ini dibagi menjadi 4 (empat) bab dimana masing-masing bab terdiri dari sub bab. Adapun bab-bab tersebut adalah sebagai berikut :

1. Bab I Pendahuluan

Dalam bab ini akan menjelaskan tentang suatu gambaran yang masih bersifat umum yang meliputi latar belakang masalah yang juga berisi pertimbangan alasan pemilihan judul. Disamping itu juga diberikan rumusan masalah, kemudian dilanjutkan dengan tujuan dan kegunaan penelitian. Setelah

[42] Sri Mamudji, *Metode dan Penulisan Hukum*, Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 2005, hlm. 10.

itu akan dikemukakan metode penelitian. Sebagai akhir dari bab ini akan diuraikan tentang pertanggung jawaban sistematika.

2. Bab II Tinjauan Umum

Pada bagian ini akan dikemukakan tentang pendekatan teoritik mengenai kerangka dasar yang diangkat, yaitu mengenai perundang-undangan dan juga literatur-literatur lain yang berkaitan dengan perlindungan hukum bagi konsumen yang mengalami kecelakaan dan pertanggungj awaban dari pihak GO-JEK sebagai perusahaan jasa yang memberikan pelayanan kepada konsumen.

3. Bab III Analisis dan Pembahasan

Dalam bab ini akan berisikan tentang penjelasan dari hasil yang telah diperoleh untuk membahas permasalahan yang sudah ada secara sistematis.

4. Bab IV Penutup

Bab ini berisi kesimpulan atas pembahasan dan saran, dimana penulis menarik kesimpulan dari apa yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya serta memberikan saran-saran berdasarkan hasil penelitian yang dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan.

5. Daftar Pustaka

Daftar Pustaka merupakan daftar referensi yang digunakan penulis untuk mendukung materi penulisan skripsi ini. Referensi yang digunakan antara lain berupa buku-buku hukum, peraturan perundang-undangan, dan berita atau artikel yang diambil dari internet.

BAB II

TINJAUAN UMUM TENTANG JASA TRANSPORTASI, ASURANSI KECELAKAAN PENUMPANG, DAN TRANSPORTASI *ONLINE*

A. Tinjauan Umum Tentang Jasa Transportasi

1. Pengertian Jasa Transportasi

Jasa merupakan pemberian suatu kinerja atau tindakan tak kasat mata 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.[43] Menurut UU No. 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.[44] Transportasi adalah alat yang digunakan untuk mengangkut manusia, hewan dan barang ke tempat tujuan. Definisi transportasi yang lainnya yaitu memindahkan manusia, hewan ataupun barang dari tempat asal ke tempat tujuannya dengan memakai suatu alat yang dapat di gerakkan oleh makhluk hidup atau mesin.[45] Transportasi merupakan sarana yang sangat penting

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

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

[45] Di akses melalui http://www.pengertianku.net/2015/12/pengertian-transportasi-dan-fungsinya-maupun-contohnya.html, pada hari Selasa, 21 November 2017, pukul 21.50 WIB.

dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkukuh persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara.[46]

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Disamping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya. Menyadari peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar, dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. [47]

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah klausul yang diaturnya, yakni

[46] Undang-Undang RI No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, hlm. 27-28.

[47] *Ibid*.

yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.[48] Jika kita melihat UU sebelumnya yakni UU Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkukuh persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Berbeda dengan undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, UU ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum.[49]

2. Fungsi Transportasi

Beberapa fungsi transportasi, yang di antaranya sebagai berikut ini:[50]

a. Untuk memudahkan aktivitas manusia dalam kehidupan sehari-hari;
b. Untuk melancarkan arus barang maupun arus manusia;
c. Untuk menunjang perkembangan pembangunan pada suatu daerah;
d. Dan untuk menunjang perkembangan ekonomi dengan jasa angkutan.

[48] Di akses melalui https://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-raya/ , pada hari Sabtu, 18 November 2017, Pukul 02.20 WIB.

[49] *Ibid*.

[50] Di akses melalui http://www.pengertianku.net/2015/12/pengertian-transportasi-dan-fungsinya-maupun-contohnya.html, *Loc.Cit*.

3. Manfaat Transportasi

Manfaat transportasi dibagi menjadi 3 bagian, yang di antaranya sebagai berikut ini:[51]

a. Manfaat bagi ekonomi

Kegiatan ekonomi memiliki tujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Saat ini transportasi merupakan salah satu kegiatan yang menyangkut kebutuhan manusia yaitu dengan memindahkan manusia, hewan atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan sehingga dapat terjadi transaksi (menyediakan jasa angkutan).

b. Manfaat untuk sosial

Sedangkan manfaatnya bagi sosial, yang di antaranya sebagai berikut ini:

1) Dapat menjadi pelayanan untuk masyarakat baik itu perorangan ataupun kelompok;
2) Memperpendek jarak antaran tempat atau daerah;
3) Menyediakan jasa bagi perjalanan;
4) Pertukaran informasi, dan lain-lain.

c. Manfaat untuk kewilayahan

Dapat memudahkan dalam memenuhi berbagai macam kebutuhan bagi daerah-daerah khususnya daerah yang sedang mengalami pembangunan.

d. Manfaat untuk politis

Manfaat untuk politis, yang di antaranya sebagai berikut ini:

1) Dapat menciptakan persatuan;
2) Dapat meningkatkan keamanan negara;
3) Pelayanan untuk masyarakat dapat diperluas;
4) Mempermudah dalam mengatasi permasalahan misalnya seperti menuju lokasi bencana.

4. Sistem Transportasi

Sistem adalah suatu bentuk keterakitan antar variabel/komponen dalam tatanan yang terstruktur, sehingga berkelakuan sebagai suatu keseluruhan dalam menghadapi rangsangan yang diterima dibagian manapun. Jika satu komponen dalam sistem berubah, akan berpengaruh terhadap komponen yang lain/keseluruhan. Oleh karena itu, sistem transportasi adalah suatu bentuk

[51] *Ibid*.

keterkaitan dan keterikatan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan. Sistem transportasi diselenggarakan dengan maksud untuk mengkoordinasikan proses pergerakan penumpang dan barang dengan cara mengatur komponen-komponennya yaitu prasarana sebagai media dan sarana sebagai alat yang digunakan dalam proses transportasi. Bentuk koordinasi antar komponen transportasi menyatukan beberapa komponen diantaranya prasarana, sarana dan sistem pengelolaannya.[52]

Sistem transportasi diselenggarakan dengan tujuan agar proses transportasi penumpang dan barang dapat dicapai secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu dengan pertimbangan faktor keamanan, kenyamanan, kelancaran dan efisiensi atas waktu dan biaya. Penyelenggaraan sistem transportasi terkait dengan perkembangan suatu wilayah yang tentunya akan meningkatkan taraf hidup masyarakat dalam suatu wilayah tersebut. Sistem informasi ini merupakan bagian integrasi dan fungi aktivitas masyarakat dan perkembangan teknologi. Secara garis besar sistem transportasi ini dapat dibagi menjadi :[53]

a. Sistem Transportasi Udara

   Sistem transportasi udara adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana ruang darat dan udara yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan.

b. Sistem Transportasi Laut

   Sistem transportasi udara adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana ruang darat dan laut yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan.

c. Sistem Transportasi Darat

[52] Rudi Azis dan Asrul, *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi ,Loc.Cid*, hlm. 2.

[53] *Ibid*, hlm. 2-4.

Sistem transportasi udara adalah sautu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana ruang darat yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan. Sistem transportasi darat mencakup semua jenis transportasi dengan berbagai tipe moda angkutan yang tergolong ke dalam:

1) Transportasi jalan raya;
2) Transportasi jalan rel;
3) Lain-lain ; pipa, *belt conveyer* dan sebagainya.

B. Tinjauan Umum Tentang Asuransi Kecelakaan Penumpang

1. Pengertian Asuransi Kecelakaan Penumpang

Asuransi berasal dari kata *verzekering* (Belanda) yang berarti pertanggungan umumnya dipakai dalam litelatur hukum dan kurikulum perguruan tinggi hukum di Indonesia. Sedangkan istilah asuransi berasal dari istilah *assurantie* (Belanda) atau *assurance* (Inggris) lebih banyak dikenal dan digunakan oleh kalangan pelaku usaha (bisnis). Di Inggris, selain istilah *assurance*, juga terdapat istilah pendampingnya, yaitu *insurance*. Bila istilah *assurance* cenderung digunakan untuk mengidentifikasi jenis asuransi jiwa, maka istilah *insurance* digunakan untuk jenis asuransi kerugian (umum).[54] Di dalam Pasal 246 KUHD Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) adalah asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan diderita karena suatu peristiwa yang tak tertentu.[55] Sedangkan di dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, dalam Pasal 1 butir 1 dinyatakan bahwa

[54] Mulhadi, *Dasar-Dasar Hukum Asuransi. Op.Cit.* hlm. 1.

[55] Djoko Prakoso dan I Ketut Murtika, *Hukum Asuransi Indonesia*, Bina Aksara, Jakarta, 1987. hlm. 1.

asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan.[56]

Berdasarkan UU No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, seluruh penumpang angkutan umum harus memiliki Asuransi Kecelakaan Penumpang Umum dengan membayar iuran wajib. Demikian pula Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Berdasarkan UU No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan seluruh pemilik kendaraan bermotor harus memiliki asuransi yang menjamin tanggung jawab hukum pemilik kendaraan dengan membayar sumbangan wajib setiap tahunnya bersamaan dengan saat mengurus STNK di Kantor Bersama Sitstem Administrasi Manunggal di Bawah Satu Atap (SAMSAT). [57]

Pewajiban ini bukan berarti tanpa maksud. Kebijakan ini di perlukan untuk pertama, memastikan semua penumpang angkutan umum mendapat jaminan perlindungan atas risiko kecelakaan yang mungkin terjadi selama dalam perjalanan. Hal ini sebagai bentuk tanggung jawab pemerintah. Kedua, dengan

[56] Arif Djohan Tunggal, *Peraturan Perundang-Undangan Perasuransian di Indonesia*, Harvarindo, Jakarta, 1998, hlm. 3.

[57] Kun wahyu Wardana, *Hukum Asuransi: Proteksi Kecelakaan Transportasi*, Mandar Maju, Bandung, 2009, hlm. 48-49.

pewajiban tersebut, menjadi mungkin bagi pemerintah untuk menetapkan jumlah premi yang terjangkau oleh seluruh kalangan pengguna jasa transportasi dengan terpenuhinya prinsip Hukum Bilangan Besar (*The Law of Large Number*). Prinsip ini menggariskan bahwa semakin banyak pemegang polis , semakin manageable risiko yang dipertanggungkan.[58] Asuransi merupakan suatu metode untuk memutuskan atau melimpahkan kerugian-kerugian yang mungkin diderita pada umumnya, antara anggota-anggota suatu kelompok. Hal ini dilakukan karena :[59]

a. Adanya sejumlah risiko yang cukup besar dan terpisah, akan tetapi dapat dikombinasi.
b. Suatu kejadian yang terjadi secara merata dan diperhitungkan secara matematik, dengan suatu marge kesalahan yang relatif kecil. Hal ini memungkinkan untuk memperkirakan kerugian-kerugian yang mungkin timbul dan untuk mengkalkulasi biaya tahunannya.

Pada dasarnya, asuransi atau pertanggungan ialah suatu bentuk kontrak atau persetujuan yang dinamakan polis (*policy*) dan menyatakan bahwa pihak satu, disebut Penanggung (*insurer*) menyetujui, sebagai balas jasa, bagi suatu ganti kerugian atau dikenal sebagai premi (*premium*), akan membayar sejumlah uang yang telah disetujui, kepada pihak lain (yang dipertanggungkan; *insured*)[60] untuk mengganti suatu kerugian, kerusakan atau luka, pada sesuatu yang berharga didalamnya itu. Orang yang dipertanggungkan mempunyai *insurable interest* yang kadang-kadang disebut risiko (*risk*), sebagai akibat dari suatu peristiwa dan disebut *hazard* atau *peril*. Premi itu dapat dibayar dalam satu jumlah sekaligus atau angsuran; kontraknya dapat berlaku untuk satu periode tertentu atau sampai

[58] *Ibid*.
[59] Winardi, *Kamus Ekonomi (Inggris-Indonesia)* dalam Mulhadi, *Dasar-Dasar Hukum Asuransi*, Rajawali Pers, Depok, 2017. hlm. 2.
[60] Susan Ellis Wild, *Webster New World Law Dictionary* dalam Mulhadi, *Dasar-Dasar Hukum Asuransi*, Rajawali Pers, Depok, 2017. hlm. 2.

terjadinya peristiwa; risikonya dapat merupakan harta milik; harta benda, kekayaan, atau keuntungan, penghasilan, atau nyawa manusia.[61]

Berdasarkan rumusan Pasal 246 KUHD mengenai definisi asuransi, dapat ditarik beberapa unsur yang terdapat di dalam asuransi, yaitu :

a. Adanya dua pihak yang terkait dalam asuransi, yaitu penanggung dan tertanggung;
b. Adanya peralihan risiko dari ertanggung kepada penanggung;
c. Adanya premi yang harus dibayar tertanggung kepada penanggung;
d. Adanya unsur peristiwa yang tidak pasti;
e. Adanya unsur ganti kerugian apabila terjadi suatu peristiwa yang tidak pasti.

Penanggung dan tertanggung masing-masing mempunyai hak dan kewajiban yang saling berhadap-hadapan. Hak dan kewajiban tersebut dapat disimpulkan dari ketentuan KUHD dan polis yang merupakan alat bukti ditutupnya perjanjian. Adapun hak dan kewajiban dimaksud, antara lain sebagai berikut :[62]

a. Hak tertanggung :[63]
    1) Menuntut agar polis ditanda tangani oleh penanggung (Pasal 259 KUHD);
    2) Menuntut agar polis segera diserahkan oleh penanggung (Pasal 260 KUHD);
    3) Meminta gantu kerugian kepada penanggung karena pihak yang disebut terakhir ini lalai menandatangani dan menyerahkan polis

[61] Abdurrachman, *Ensiklopedia Ekonomi, Keuangan dan Perdagangan* dalam Mulhadi, *Dasar-Dasar Hukum Asuransi*, Rajawali Pers, Depok, 2017. hlm. 2.
[62] Man Suparman Sastrawidjaja, *Aspek-aspek Hukum Asuransi, dan Surat Berharga*, Alumni, Bandung, 2012, hlm. 20.
[63] *Ibid*.

sehingga menimbulkan kerugian kepada tertanggung (Pasal 261 KUHD);

4) Melalui pengadilan, tertanggung dapa membebaskan penanggung dari segala kewajibannya pada waktu yang akan dating; untuk selanjutnya, tertanggung dapat mengasuransikan kepentingannya kepada penanggung yang lain untuk waktu dan bahaya yang sama dengan asuransi yang pertama (Pasal 272 KUHD);
5) Mengadakan *solvebiliteit verzekering*, karena tertanggung ragu-ragu akan kemampuan penanggungnya (Pasal 280 KUHD); dalam hal ini, harus tegas bahwa tertanggung hanya akan mendapati ganti kerugian dari salah satu penanggung saja;
6) Menuntut pengembalian premi baik seluruhnya maupun sebagian, apabila perjanjian asuransi batal atau gugur; hak tertanggung mengenai hal ini dilakukan apabila tertanggung beritikad baik, sedangkan penanggung bersangkutan belum menanggung risiko (premi restorno, Pasal 281 KUHD);
7) Menuntut ganti kerugian kepada penanggung apabila peristiwa yang diperjanjikan dalam polis terjadi.

b. Kewajiban tertanggung :[64]

1) Membayar premi kepada penanggung (Pasal 246 KUDH);
2) Memberikan keterangan yang benar kepada penanggung mengenai objek yang diasuransikan (Pasal 251 KUHD);
3) Mengusahakan atau mencegah agar peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian terhadap objek yang diasuransikan tidak terjadi atau dapat dihindari; apabila dapat dibuktikan oleh penanggung, bahwa tertanggung tidak berusaha untuk mencegah terjadinya peristiwa tersebut, dapat menjadi salah satu alasan bagi penanggung untuk menolak memberikan ganti kerugian, bahkan sebaliknya menuntut ganti kerugian kepada tertanggung (Pasal 283 KUHD);
4) Memberitahukan kepada penanggung bahwa telah terjadi peristiwa yang menimpa objek yang diasuransikan, berikut usaha-usaha pencegahannya.

c. Hak penanggung :[65]

1) Menuntut pembayaran premi kepada tertanggung sesuai dengan perjanjian;
2) Meminta keterangan yang benar dan lengkap kepada tertanggung yang berkaitan dengan objek yang diasuransikan kepadanya;

[64] *Ibid*, hlm. 21.
[65] *Ibid*, hlm. 22.

3) Memiliki premi dan bahkan menuntutnya dalam hal peristiwa yang diperjanjikan terjadi tetapi disebabkan oleh kesalahan tertanggung sendiri (Pasal 276 KUHD);
4) Memiliki premi yang sudah diterima dalam hal asuransi batal atau gugur yang disebabkan oleh perbuatan curang dari tertanggung (Pasal 282 KUHD);
5) Melakukan asuransi kembali (*reinsurance*, *hervezekering*) kepada penanggung yang lain, dengan maksud untuk membagi risiko yang dihadapinya (Pasal 271 KUHD).

d. Kewajiban penanggung :[66]

1) Memberikan ganti kerugian atau memberikan sejumlah uang kepada tertanggung apabila peristiwa yang diperjanjikan terjadi, kecuali jika terdapat hal yang dapat menjadi alasan untuk membebaskan dari kewajiban tersebut;
2) Menandatangani dan menyerahkan polis kepada tertanggung (Pasal 259 KUHD);
3) Mengembalikan premi kepada tertanggung jika asuransi batal atau gugur, dengan syarat tertanggung belum menanggung risiko sebagian atau seluruhnya (premi restorno, Pasal 281 KUHD);
4) Dalam asuransi kebakaran, penanggung harus mengganti biaya yang diperlukan untuk membangun kembali apabila dalam asuransi tersebut diperjanjikan demikian (Pasal 289 KUHD).

2. Ruang Lingkup Pertanggungan

Ruang lingkup pertanggungan merupakan jangka waktu berlakunya suatu jaminan pertanggungan kecelakaan diri kepada penumpang umum. Berdasarkan Pasal PP No. 17 Tahun 1965 ruang lingkup pertanggungan Asuransi Kecelakaan Penumpang Umum berlaku untuk jangka waktu antara saat-saat sebagai berikut:[67]

a. Kendaraan Bermotor Umum: antara saat penumpang naik kendaraan yang bersangkutan ditempat pemberangkatan sampai dengan saat turun dari kendaraan tersebut ditempat tujuan;
b. Kereta Api: antara saat naik alat angkutan perusahaan kereta api di tempat pemberangkatan sampai dengan saat turun dari alat angkutan tersebut di tempat tujuan sesuai dengan karcis yang berlaku untuk perjalanan yang bersangkutan;

[66] *Ibid*, hlm. 23.
[67] Kun wahyu Wardana, *Hukum Asuransi: Proteksi Kecelakaan Transportasi*, *Op.Cit*, Hlm. 62-63.

c. Pesawat Terbang: antara saat naik alat angkutan perusahaan penerbangan di tempat pemberangkatan sampai dengan saat meninggalkan tangga pesawat terbang yang ditumpanginya di tempat tujuan sesuai tiket yang berlaku untuk penerbangan yang bersangkutan;
d. Kapal Laut: antara saat naik alat angkutan perusahaan perkapalan/pelayaran di tempat pemberangkatan sampai dengan saat turun di daratan pelabuhan tujuan sesuai tiket yang berlaku untuk perjalanan kapal yang bersangkutan.

Meskipun masing-masing moda transportasi memiliki rumusan ruang lingkup pertanggungan, tapi dari segi esensi tidak ada perbedaan. Yaitu pertanggungan mulai bekerja sejak penumpang naik ke atas kendaraan yang akan ditumpangi, selama dalam perjalanan sampai dengan turun dari kendaraan yang bersangkutan di tempat tujuan. Apabila penumpang mengalami kecelakaan yang disebabkan penggunaan kendaraan yang di tumpanginya dan masih berada dalam ruang lingkup pertanggungan sebagaimana diuraikan di atas, maka penumpang yang menjadi korban berhak atas jaminan asuransi. [68]

Tapi jika penumpang sebelum naik kendaraan atau sudah turun dari kendaraan yang ditumpangi mengalami kecelakaan sebagai akibat tertabrak kendaraan yang melintas atau sebab lain yang mengakibatkan penumpang tersebut mengalami luka-luka atau meninggal dunia, maka penumpang tersebut tidak mendapat jaminan asuransi. Meskipun penumpang tersebut adalah penumpang sah dan telah membayar Iuran Wajib. Penalarannya adalah saat penumpang tersebut belum naik ke atas alat angkutan berarti penumpang tersebut belum berada dalam ruang lingkup pertanggungan. Sedangkan penumpang yang sudah

[68] *Ibid*.

turun dari alat angkutan mengalami kecelakaan berarti masa pertanggungan sudah menjadi daluwarsa (*lapse*).[69]

3. Prinsip-prinsip Asuransi

Asuransi sebagai suatu perjanjian dilengkapi juga dengan beberapa prisnip. Hal ini supaa sisem perjanjian asuransi itu dapat dipelihara dan dipertahankan, sebab suatu norma tanpa dilengkapi dengan prinsip cenderung untuk tidak mempunyai kekuatan mengikat. Prinsip yang terdapat dalam sistem hukum asuransi tersebut antara lain :[70]

a. Prinsip Kepentingan yang Dapat di Asuransikan (*Insurable Interest*)

Prinsip ini dapat dijabarkan dalam Pasal 250 KUHD yang menentukan bahwa "Apabila seorang yang telah mengadakan pertanggungan untuk diri sendiri, atau apabila seorang, yang untuknya telah diadakan suatu pertanggungan, pada saat diadakannya pertanggungan itu tidak mempunyai kepentingan terhadap barang yang dipertanggungkan, maka penanggung tidaklah diwajibkan memberikan ganti rugi".

b. Prinsip Keseimbangan (*Idemnitas Principle*)

Asuransi sebagaimana dapat disimpulkan dari Pasal 246 KUHD merupakan perjanjian penggantian kerugian. Ganti rugi disini mengandung arti bahwa penggantian kerugian dari penanggung harus seimbang dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita oleh tertanggung. Keseimbangan yang demikianlah yang dinamakan prinsip keseimbangan. Dalam KUHD tidak ada satu pasalpun yang menyebutkan tentang prinsip keseimbangan. Akan tetapi ada juga pasal-pasal yang mengandung arti dianutnya prinsip keseimbangan. Pasal-pasal tersebut antara lain Pasal 246, 250, 252, 253, 254, 271, 277, 278, 280, 284.

c. Prinsip Subrogasi (*Subrogation Priciple*)

Apabila peristiwa yang tidak diharapkan terjadinya itu dalam perjanjian asuransi terjadi, maka tertanggung dapat menuntut penanggung untuk memberikan ganti rugi. Akan tetapi apabila sebab terjadinya kerugian itu diakibatkan oleh pihak ketiga, maka berarti tertanggung itu dapat menuntut penggantian ganti rugi dari 2 sumber. Sumber pertama dari penanggung dan sumber kedua dari pihak ke tiga yang telah menyebabkan kerugian itu. Untuk mencegah terjadinya penyimpangan-penyimpangan seperti di atas, undang-undang mengaturnya yaitu dalam Pasal 248 KUHD.

---

[69] *Ibid*.

[70] Man Suparman Sastrawidjaja, *Hukum Asuransi; Perlindungan Tertanggung, Asuransi Deposito, Usaha Perasuransian*, P.T. Alumni, Bandung, 2013, hlm. 55.

d. Prinsip Itikad Baik (*Utmost Goodfaith*)

Pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata, menurut *redeliijkheid en billijkheid* adalah bahwa itikad baik adalah sikap batin seseorang atau kejujuran di dalam melakukan sesuatu (bukan asas itikad baik menyangkut pelaksanaannya, melainkan asas itikad baik yang berhubungan dengan sikap batin/kejujuran). Misalnya, seseorang yang menguasai benda bergerak dengan jujur, maka ia dianggap sebagai pemilik (*bezitter*), dan apabila ada yang menyangkal, orang yang menyangkal tersebut harus membuktikannya.[71]

e. Prinsip Sebab Akibat (*Causaliteit Principle*)

Timbulnya kewajiban penanggung untuk mengganti kerugian kepada tertanggung apabila peristiwa yang menjadi sebab timbulnya kerugian itu disebutkan dalam polis. Akan tetapi tidaklah mudah untuk menentukan suatu peristiwa itu merupakan sebab timbulnya kerugian yang dijamin dalam polis.[72]

f. Prinsip Kontribusi (*Contribution Principle*)

Apabila dalam suatu polis ditandatangani oleh beberapa penanggung, maka masing-masing penanggung itu menurut imbangan dari jumlah untuk mana mereka menandatangani polis, memikul hanya harga yang sebenarnya dari kerugian itu yang diderita oleh tertanggung. Prinsip kontribusi ini terjadi apabila ada asuransi berganda (*double insurance*) sebagai dimaksud dalam Pasal 278 KUHD.[73]

g. Prinsip Risiko Sendiri (*Follow The Fortunes*)

Di dalam asuransi kerugian dikenal pula istilah risiko sendiri atau deductible, yakni beban yang harus ditanggung oleh Tertanggung dalam setiap kali kejadian. Untuk beberapa perils tertentu, dikenakan Risiko Sendiri yang jumlahnya ditentukan sejak semula. Tetapi tidak semua perils dikenakan risiko sendiri.[74]

4. Fungsi dan Tujuan Asuransi

Berikut ini adalah fungsi dan tujuan asuransi yang mungkin akan menambah pengetahuan tentang asuransi dan semakin memantapkan niat untuk berasuransi.

---

[71] H R Daeng Naja, *Contract Draftin: Seri Keterampilan Merancang Kontrak Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 2006, hlm. 13.

[72] Man Suparman Sastrawidjaja, *Hukum Asuransi; Perlindungan Tertanggung, Asuransi Deposito, Usaha Perasuransian*, *Op.Cit*, hlm. 62.

[73] *Ibid*, hlm. 63.

[74] Di akses melalui http://pusatasuransi.com/prinsip-asuransi/ pada hari Jumat, 1 Desember 2017, pukul 00.23 WIB

a. Berikut ini adalah fungsi utama dari asuransi:[75]

1) Pengalihan Risiko

Pengalihan risiko ini memiliki arti bahwa risiko akan dialihkan pada perusahaan asuransi sebagai pihak penanggung. Sehingga jumlah tidak pasti kerugian yang diderita oleh nasabah akibat suatu peristiwa yang tidak terduga akan diganti oleh pihak asuransi dalam bentuk ganti rugi atau santunan klaim karena nasabah telah membayar premi.

2) Penghimpunan Dana

Dana yang bersumber dari nasabah akan dihimpun dan kemudian oleh perusahaan asuransi dana tersebut akan di dikelola sedemikian rupa supaya dapat berkembang. Hasil dari pengelolaan uang dari nasabah nantinya akan digunakan untuk membayar ganti rugi apabila nasabah mengalami kejadian yang tak terduga dan merugikan.

3) Penyeimbangan Premi

Perusahaan asuransi akan mengatur agar pembayaran premi seimbang dengan risiko yang akan ditanggung oleh pihak asuransi. Dengan demikian kedua belah pihak tidak akan merasa dirugikan dengan adanya perjanjian tersebut. Sedangkan untuk fungsi tambahan adalah sebagai sarana untuk tabungan investasi dana, pencegahan kerugian dan meminimalisir kerugian. Selain itu, asuransi juga berguna untuk merangsang pertumbuhan ekonomi agar usaha semakin meningkat.

b. Berikut ini adalah tujuan dari asuransi :

Dalam pengertian secara sempit, tujuan asuransi dibedakan menjadi 3, yaitu yang pertama tujuan ganti rugi, kedua tujuan tertanggung dan ketiga adalah tujuan penanggung. [76]

1) Tujuan Ganti Rugi

Ganti rugi yang diberikan oleh penanggung kepada tertanggung, bila tertanggung menderita kerugian yang dijamin oleh polis, bertujuan untuk mengembalikan tertanggung kepada posisinya semula atau untuk menghindarkan tertanggung dari kebangkrutan sehingga ia masih mampu berdiri, seperti sebelum menderita kerugian.[77] Jadi tertanggung hanya boleh memperoleh ganti rugi maksimal sebesar kerugian yang dideritanya, sekedar mengembalikannya pada posisi semula. Berarti, tertanggung tidak boleh mencari keuntungan (spekulasi) dari asuransi.

[75] Di akses melalui http://www.mag.co.id/tujuan-asuransi/ pada hari Rabu, 20 September 2017, pukul 01.12 WIB.

[76] Radiks Purba, *Memahami Asuransi di Indonesia*, Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, 1995, hlm. 56.

[77] *Ibid.*

Penanggung, apakah perseorangan atau perusahaan, selaku yang bergerak dalam bidang pemberian jasa berupa mainan, tidak pantas bila ia mencari keuntungan (spekulasi) atas *interest* yang ditanggungnya, kecuali memperoleh balas jasa, yaitu premi. [78]

2) Tujuan Tertanggung

Jika tidak ada penanggung, seseorang yang menghadapi risiko besar akan cemas dan hatinya tidak tenteram. Namun karena ada penanggung yang bersedia memikul kerugian yang mungkin dideritanya, maka hatinya menjadi tenteram. Selain itu, dengan adanya penanggung, maka ia akan lebih berani menggiatkan usaha yang lebih besar.[79] Jadi, tujuan tertanggung untuk menutup asuransi adalah :[80]

a) Untuk memperoleh rasa tenteram dari risiko yang dihadapinya atas kegiatan usahanya atau atas harta miliknya;
b) Untuk mendorong keberaniannya menggiatkan usaha yang lebih besar dengan risiko yang lebih besar pula, karena risiko yang besar itu diambil alih oleh penanggung.

3) Tujuan Penanggung

Kegiatan di bidang asuransi merupakan kegiatan bisnis atau jasa yang dapat menghasilkan keuntungan atau menimbulkan kerugian. Untung atau rugi sudah lazim dalam bisnis apa pun termasuk bisnis asuransi. Jadi, tujuan umum penanggung tidak berbeda dari tujuan umum suatu perusahaan, yaitu memperoleh keuntungan, di samping menyediakan lapangan kerja bila penanggung membutuhkan tenaga-tenaga pembantu (karyawan). [81]

Sedangkan tujuan khusus adalah adalah meringankan risiko yang dihadapi oleh para nasabahnya (para tertanggung) dengan mengambil alih risiko yang mereka hadapi, menciptakan rasa tenteram di kalangan nasabahnya sehingga lebih berani menggiatkan usaha yang lebih besar dan mengumpulkan dana melalui premi yang terkumpul sedikit demi sedikit dari para nasabahnya sehingga terhimpun dana besar, yang dapat digunakan untuk membiayai pembangunan bangsa dan negara.[82] Namun

[78] *Ibid.*
[79] *Ibid*.
[80] *Ibid*.
[81] *Ibid*.
[82] *Ibid*.

dalam pengertian secara luas, Asuransi memiliki beberapa tujuan umum, antara lain sebagai berikut :[83]

1) Memberikan jaminan perlindungan dari risiko-risiko kerugian yang diderita satu pihak;
2) Meningkatkan efisiensi, karena kita tidak perlu secara khusus mengadakan pengamanan dan pengawasan untuk memberikan perlindungan yang memakan banyak tenaga, waktu dan biaya;
3) Membantu mengadakan pemerataan biaya, yaitu cukup hanya dengan mengeluarkan biaya premi saja yang jumlahnya sudah tertentu dan secara tetap setiap periode, sehingga tidak perlu mengganti atau membayar sendiri kerugian yang timbul yang jumlahnya tidak tentu dan tidak pasti;
4) Dasar pemberian kredit dari Bank atau Lembaga Keuangan lainnya, dimana dalam pemberian Kredit atau *Leasing* tersebut, pihak pemberi kredit atau *leasing* memerlukan jaminan perlindungan atas barang anggunan kredit/*leasing* tersebut;
5) Sebagai Tabungan, bahkan lebih daripada itu, karena yang dibayar kepada perusahaan Asuransi akan dikembalikan dengan jumlah yang lebih besar. Hal ini dalam Asuransi Jiwa.

5. Manfaat Asuransi

Manfaat asuransi secara umum sebagai akibat pesatnya perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, maka semakin banyak pula kemajuan yang di capai oleh bangsa Indonesia. Kemajuan tersebut antara lain berdirinya gedung-gedung yang megah, industri pesawat terbang, peningkatan dunia usaha perbankan, asuransi dan lain-lain. Akan tetapi selain segi positif dari adanya perkembangan tersebut, juga banyak segi negatif yang tidak jarang menimbulkan kerugian yang cukup besar. Kerugian itu antara lain terbakarnya gedung-gedung, jatuhnya pesawat terbang, hilangnya dana deposan dan lain-lain. Dengan adanya risiko-risiko kerugian tersebut, maka melalui lembaga asuransi dapat dialihkan

[83] Di akses melalui http://www.akademiasuransi.org/2012/09/fungsi-dan-tujuan-asuransi.html pada hari Kamis, 12 Oktober 2017, pukul 23.06 WIB.

untuk mengatasinya yaitu dengan memberikan ganti kerugian apabila risiko itu benar-benar terjadi.[84]

Disamping risiko-risiko kerugian yang dihadapi baik oleh masyarakat maupun pemerintah seperti di atas, juga ada risiko-risiko yang tidak sepenuhnya mempunyai nilai ganti kerugian sesungguhnya. Dalam hal ini misalnya kematian, kecelakaan, hubungan kekeluargaan dan lain-lain. Dalam hal ini juga dapat diatasi melalui lembaga asuransi, sehingga orang atau keluarga tersebut dapat memenuhi kebutuhannya seperti sedia kala.[85] Berikut adalah manfaat yang didapat dari mendaftar asuransi yang akan Anda dapatkan secara umum atau keseluruhan :[86]

a. Memberikan Ketenangan

Kehadiran penyedia layanan jasa asuransi ini bisa memberikan jawaban dan meringankan beban ketika kejadian tak terduga itu datang. Dengan mengurangi ketidakpastian bahasa tersebut, maka asuransi menurunkan tingkat laba yang dibutuhkan itu. Ini dengan sendirinya secara tidak langsung mendatangkan keuntungan bagi seluruh masyarakat dengan bertambahnya lowongan, lebih tingginya produksi dan lebih rendahnya harga**.**[87]

b. Sebagai Investasi dan Tabungan

Mengingat bahwa akumulasi dana dalam perusahaan-perusahaan asuransi pada umumnya berbentuk *reserve* (cadangan) maka investasi dalam surat berharga jangka panjang seperti obligasi dan saham dapat dibenarkan. Oleh karena itu, wajar investasi itu dilakukan pada perusahaan yang usahanya di berbagai bidang, misalnya perkapalan, pertambangan, termasuk deposito pada bank.[88]

c. Membantu Meminimalkan Kerugian

Sesuai dengan jenisnya masing-masing, fungsi dari kepemilikan asuransi secara umum adalah membantu para pemegang polis untuk meminimalkan kerugian dari kejadian tak terduga yang mungkin terjadi seperti biaya kerugian bencana kebakaran, kecelakaan, dan biaya rumah sakit.

---

[84] M Suparman sastrawidjaja, *Hukum Asuransi, Perlindungan Tertanggung Asuransi Deposito Usaha Perasuransian*, Penerbit Alumni, Bandung, 1993, hlm. 65.

[85] *Ibid*.

[86] Di akses melalui https://www.cermati.com/artikel/manfaat-asuransi-secara-umum-dan-khusus pada hari Kamis, 12 Oktober 2017, pukul 22.50 WIB.

[87] Angger Sigit Pramukti dan Andre Budiman Panjaitan, *Pokok-Pokok Hukum Asuransi*, *Op.Cit*, hlm. 30.

[88] *Ibid*, hlm. 28.

Kalau kerugian ini hanya kecil, sehingga dapat ditutup dengan uang simpanan, maka kerugian itu tidak begitu terasa.[89]

d. Membantu Mengatur Keuangan

Kewajiban kita membayar premi secara rutin sebenarnya secara tidak langsung memaksa kita untuk menyediakan dana cadangan yang digunakan ketika terjadi kejadian tak terduga. Meski begitu, ketika kejadian tak terduga itu benar-benar terjadi dan mengharuskan untuk mengeluarkan kocek yang cukup banyak untuk menanggulangi hal tersebut, adanya asuransi akan membantu untuk mengurangi pengeluaran tak terduga yang biasanya jauh lebih tinggi dari pengeluaran rutin harian atau bahkan bulanan. Dengan memiliki asuransi, tidak perlu membayarkan biaya penuh atas kerugian yang dialami karena pihak penyedia layanan jasa asuransi ini akan menyediakan ganti rugi.[90]

6. Polis Asuransi

Polis Asuransi adalah suatu perjanjian asuransi atau pertanggungan yang bersifat konsensual (adanya kesepakatan), pada umumnya harus dibuat secara tertulis dalam suatu akta antara pihak yang mengadakan perjanjian. Pada akta yang dibuat secara tertulis itu dinamakan polis. Jadi, polis adalah tanda bukti perjanjian pertanggungan yang merupakan bukti tertulis.[91] Polis asuransi adalah bukti kesepakatan antara pembuat dan pemegang polis yang di dalamnya berisi jenis asuransi, besarnya klaim dan premi asuransi, jangka waktu kesepakatan, periode pembayaran premi, cara pembayaran, sanksi keterlambatan, serta ketentuan-ketentuan lain.[92] Meskipun dalam uraian terdahulu diketemukan bahwa menyimak Pasal 255, 257 dan 258 KUHD, polis bukan merupakan syarat mutlak untuk terbentuknya perjanjian asuransi, akan tetapi peranan polis tersebut cukup

[89] Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, PT Intermasa, Jakarta, 1981, hlm. 6.

[90] Di akses melalui https://www.cermati.com/artikel/manfaat-asuransi-secara-umum-dan-khusus pada hari Kamis, 12 Oktober 2017, pukul 22.50 WIB.

[91] Di akses melalui https://id.linkedin.com/pulse/mengenal-istilah-asuransi-premi-polis-claim-penanggung-arena-putri pada hari Kamis, 12 Oktober 2017, pukul 23.14 WIB.

[92] Supriyati, *Audit Laporan Keuangan Usaha Kecil dan Menengah*, Andi, Yogyakarta, 2016, hlm. 38.

penting. Hal itu disebabkan dalam polis yang bersangkutan dapat diketahui isi dari perjanjian asuransi yang telah ditutup oleh pemegang polis dan penanggung. Sesuai dengan Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdata mengikat para pihak sebagaimana undang-undang. [93]

Dalam praktik terdapat beberapa macam polis yang dipergunakan, misalnya Polis Standar Kebakaran Indonesia (PSKI), *De Amsterdame Beursbrandpolis*, Polis Maskapai, dan sebagainya.[94] Polis asuransi merupakan sebuah bukti perjanjian tertulis yang dilakukan oleh pihak perusahaan asuransi (penanggung) dengan nasabah pengguna layanan asuransi (tertanggung), yang isinya menjelaskan segala hak dan kewajiban antara kedua belah pihak tersebut. Polis asuransi akan menjadi bukti tertulis yang sah dalam perjanjian yang dilakukan oleh pihak penanggung dan pihak tertanggung.[95] Dengan adanya polis asuransi, maka kedua belah pihak yang melakukan perjanjian asuransi tersebut akan terikat dan memiliki masing-masing tanggung jawab sebagaimana yang telah disepakati sejak awal. Polis asuransi merupakan hal yang sangat penting di dalam layanan asuransi itu sendiri, karena polis akan melindungi setiap hak dan kewajiban nasabah dan pihak perusahaan asuransi.[96]

a. Fungsi Polis Asuransi

Mengingat pentingnya sebuah polis asuransi, maka sudah sewajarnya jika harus memahami keseluruhan isi dari polis asuransi yang dimiliki. Hal ini akan menghindarkan dari sejumlah kerugian yang bisa saja muncul di hari

[93] Man Suparman Sastrawidjaja, *Hukum Asuransi, Perlindungan Tertanggung, Asuransi Deposito, Usaha perasuransian*, Alumni, Bandung, 2013, hlm. 28
[94] *Ibid*.
[95] *ibid*.
[96] *ibid*.

yang akan datang akibat kurang nya pemahaman terhadap semua detail yang tertulis di dalam polis asuransi yang digunakan. Bagi kedua belah pihak antara tertanggung dan penanggung, polis asuransi memiliki fungsi masing-masing, yakni:[97]

1) Fungsi polis bagi nasabah pengguna asuransi (tertanggung):[98]
   a) Sebagai bukti tertulis atas jaminan penanggung untuk mengganti kerugian yang mungkin dideritanya yang ditanggung oleh polis;
   b) Sebagai bukti (kwitansi) pembayaran kepada penanggung;
   c) Sebagai bukti otentik untuk menuntut penanggung bila lalai atau tidak memenuhi jaminannya.
2) Fungsi polis bagi perusahaan asuransi (penanggung):[99]
   a) Sebagai bukti tertulis atas jaminan penanggung untuk mengganti kerugian yang mungkin dideritanya yang ditanggung oleh polis;
   b) Sebagai bukti tertulis atas jaminan yang diberikannya kepada tertanggung untuk membayar ganti rugi yang mungkin diderita oleh tertanggung;
   c) Sebagai bukti otentik untuk menolak tuntutan ganti rugi (klaim) bila yang menyebabkan kerugian tidak memenuhi syarat-syarat polis.

7. Asuransi Pengemudi, Penumpang, dan Kendaraan Bermotor

Setiap pengendara kendaraan bermotor dan pejalan kaki di jalan yang mengalami kecelakaan lalu-lintas akan mendapat santunan dari asuransi. Asuransi ini meliputi asuransi jiwa dan perawatan di rumah sakit, serta asuransi untuk penderita cacat tetap. Untuk asuransi jiwa bagi korban meninggal dunia, ahli waris yang akan menerima santunan.[100] Berikut penjelasan mengenai Asuransi Jasa Raharja :[101]

---

[97] *ibid*.
[98] Radiks Purba, *Memahami Asuransi di Indonesia*, *Op.Cit*, hlm. 60.
[99] *Ibid*.
[100] Henry S Siswosoediro, *Buku Pintar Mengurus Surat & Dokumen Kendaraan bermotor*, Visimedia, Jakarta, 2009, hlm. 61.
[101] *Ibid.*

a. Korban yang berhak menerima santunan

Korban yang berhak menerima santunan dari Asuransi Jasa Raharja berdasarkan UU No. 33 Tahun 1964 Jo PP No. 17 Tahun 1965 sebagai berikut :[102]

1) Korban yang berhak atas santunan

Setiap penumpang sah dari alat angkutan penumpang umum yang mengalami kecelakaan diri, yang diakibatkan oleh penggunaan alat angkutan umum, selama penumpang yang bersangkutan berada dalam angkutan tersebut, yaitu saat naik dari tempat pemberangkatan sampai turun di tempat tujuan.

2) Jaminan Ganda

Kendaraan bermotor umum (bis) berada dalam kapal *ferry*. Jika kapal *ferry* tersebut mengalami kecelakaan, kepada penumpang bis yang menjadi korban diberikan jaminan ganda.

3) Penumpang Mobil Pelat Hitam

Bagi penumpang mobil berpelat hitam yang mendapat izin resmi sebagai alat angkutan penumpang umum, antara lain mobil pariwisata dan mobil sewa, dijamin oleh UU No. 33 Jo PP No. 17/1965.

4) Korban yang mayatnya tidak diketemukan

Penyelesaian santunan bagi korban yang mayatnya tidak diketemukan dan/atau hilang didasarkan kepada putusan pengadilan negeri.

b. Prosedur Santunan

1) Cara Memperoleh Santunan

Menghubungi kantor Jasa Raharja terdekat di tiap Kecamatan atau Kabupaten/Kota dan mengisi formulir pengajuan dengan melampirkan :[103] Keterangan kecelakaan lalu-lintas dari Kepolisian dan/atau dari instansi berwenang lainnya, keterangan kesehatan dari dokter/RS yang merawat, KTP/identitas korban/ahli waris korban, formulir pengajuan diberikan Jasa Raharja secara cuma-cuma.

2) Bukti lain yang diperlukan

Korban luka-luka dengan menunjukkan kuitansi biaya rawat dan pengobatan yang asli dan sah, korban meninggal dunia menunjukkan kartu keluarga/surat nikah (bagi yang sudah menikah).

3) Ketentuan Lain yang Perlu Diperhatikan

Jenis Santunan; Santunan berupa penggantian biaya perawatan dan pengobatan (sesuai dengan ketentuan), santunan kematian dan santunan cacat tetap. Ahli Waris; Janda atau dudanya yang sah, anak-anaknya yang sah dan orang tuanya yang sah. Kadaluwarsa; Hak santunan menjadi gugur/kadaluwarsa jika pemintaan diajukan dalam waktu lebih dari enam bulan setelah terjadinya kecelakaan dan tidak dilakukan penagihan dalam waktu tiga bulan setelah hak dimaksud disetujui oleh Jasa Raharja. Jumlah

[102] *Ibid*.
[103] *Ibid.*

Santunan; Besarnya santunan menurut UU No. 33 & 34 Tahun 1946, ditetapkan berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan RI No. 36/PMK.010/2008 dan 37/PMK.010/2008 tanggal 26 Februari 2008.[104]

C. Tinjauan Umum Tentang Transportasi *Online*

1. Pengertian Transportasi Online

Pengertian transportasi online oleh ahli transportasi online adalah perusahaan transportasi yang menggunakan aplikasi sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan, selain itu juga tarif perjalanan sudah langsung bisa dilihat pada aplikasi. Pengertian transportasi online adalah salah satu bentuk dari penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi).[105]

2. Sumber Hukum Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online

Seiring dengan semakin berkembangnya *smartphone* (telepon pintar) yang memiliki fitur teknologi aplikasi untuk menghubungkan pengguna *smartphone* ke internet, mendorong perkembangan teknologi aplikasi hingga akhirnya saat ini dimanfaatkan sebagai media bisnis. Teknologi aplikasi merupakan hasil kreativitas para pelaku usaha yang melihat adanya peluang bisnis dalam wilayah di antara pembeli dan penjual jasa. Wilayah itulah yang dikembangkan para pelaku usaha untuk berbisnis dengan menciptakan teknologi aplikasi yang

[104] *Ibid.*

[105] Di akses melalui http://belajarpsikologi.com/pengertian-transportasi-online/ pada hari Selasa, 28 November, 2017, pukul 01.23 WIB.

digunakan untuk menghubungkan antara masyarakat pengguna dan pelaku usaha. [106]

Perusahaan yang bergerak dibidang jasa transportasi berbasis aplikasi *online* sebelumnya diatur dalam Surat Pemberitahuan Nomor: UM.3012/1/21/Phb/2015 tanggal 9 November 2015 yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia Bapak Ignasius Jonan.[107] Dalam permenhub tersebut juga mengatur perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* wajib memiliki ijin yang dikenakan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dan perusahaan jasa tersebut harus berbadan hukum Indonesia.

Berkaitan dengan izin, perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* tidak memiliki izin usaha dibidang transportasi, melainkan mengantongi surat izin usaha perdagangan. Hal ini disebabkan, karena dalam praktiknya, skema jual beli yang terjadi melalui teknologi aplikasi terbagi menjadi dua jalur, yakni:[108]

a. Transaksi langsung, yakni konsumen langsung memesan barang dan jasa kepada pelaku usaha penyedia melalui teknologi aplikasi, lalu barang dan jasa disediakan langsung dari penyedia.
b. Transaksi melalui penghubung, yakni konsumen memesan barang dan jasa kepada pelaku usaha yang menyediakan jasa penghubung, kemudian pelaku usaha tersebut melakukan pemesanan kepada pelaku usaha penyedia yang cocok dengan pesanan konsumen. Selanjutnya, penyedia barang dan jasa yang akan menyerahkan barang dan jasa kepada konsumen yang melakukan pemesanan di awal.

---

[106] Di akses melalui http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/65155/Chapter%20II.pdf?sequence=3&isAllowed=y pada hari Selasa, 28 November 2017, pukul 01.11 WIB.

[107] Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016, hlm. 4.

[108] *Ibid*, hlm, 60.

Dari kedua jalur tersebut, jasa transportasi berbasis aplikasi *online* termasuk ke dalam jalur transaksi melalui penghubung. Hampir semua badan usaha yang menyediakan jasa penghubung antara konsumen dan pelaku usaha penyedia barang dan jasa melalui teknologi aplikasi memiliki status sebagai badan hukum perseroan terbatas. Izin dan persyaratan yang dimiliknya adalah surat izin usaha perdagangan dan tanda daftar perusahaan.[109]

a. Tujuan dan Manfaat Transportasi *Online*

Adapun tujuan dan manfaat lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi *online* adalah sebagai berikut:[110]

1) 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.
2) 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 pengendara dan lain sebagainya.
3) 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 meminimalisir risiko kerugian terhadap pengguna jasa transportasi ini.
4) 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 bagai para pengguna jasa transportasi GO-JEK.

b. Mekanisme Menjalankan Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi *Online*

---

[109] *Ibid.*

[110] Di akses melalui http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/65155/Chapter%20II.pdf?sequence=3&isAllowed=y, pada hari Selasa, 28 November 2017, pukul 00.29 WIB.

Jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini memiliki 3 bagian penting yaitu:[111]

1) Penyedia Aplikasi (Penyelenggara Sistem Elektronik)

Menurut Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik Pasal 1 ayat (6) menyatakan bahwa penyelenggaraan sistem elektronik adalah pemanfaatan sistem elektronik oleh penyelenggara negara, orang, badan usaha, dan/atau masyarakat.[112] 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 *supply and demand* (permintaan dan penawaran) yakni penyedia aplikasi atau perusahaan aplikasi, *driver*, dan pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi *online*.

2) Pengendara (*Driver*)

Kedudukan pengendara (*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 (pesanan yang diterima akan tercantum alamat yang dituju, nama, nomor *handphone* dan foto pengguna layanan). Setelah *driver* mendapatkan semua data-data pengguna jasa dalam aplikasi yang dapat dilihat dari telepon pintar si *driver*, maka pengendara akan menuju tempat di mana pemesan jasa transportasi tersebut berada. *Driver* memiliki kewajiban dalam memberikan pelayanan berupa keamanan, keselamatan dan kenyamanan.[113]

Mengingat keselamatan lalu lintas jalan melibatkan banyak instansi dan banyak pemangku kepentingan (*stakeholder*), maka untuk itu diperlukan suatu koordinasi seluruh *stakeholder*, sehingga penanganannya dapat dilaksanakan secara terpadu , efektif, efisien dan tepat sasaran, sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 203 ayat (1), UU LLAJ yang berbunyi "Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan".

3) Pengguna Jasa atau Transportasi (konsumen)

---

[111] *Ibid*.

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

[113] Di akses melalui http://infonitas.com/komuter /transjakarta/4-tahun-grab-investasi-rp-93-triliun/35781 pada hari Selasa, 28 November 2017, pukul 00.44 WIB.

Pengguna layanan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* adalah masyarakat yang umumnya membutuhkan pelayanan transportasi yang cepat, aman, nyaman dan murah. Pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini harus mengunduh terlebih dahulu aplikasi jasa transportasi di dalam telepon pintar yang dimilikinya yang tentunya sudah terhubung dengan jaringan internet serta melakukan pendaftaran layanan berupa mengisi data diri yang nantinya akan diterima dan diproses oleh server perusahaan jasa transportasi *online* tersebut.[114]

3. Transportasi *Online* yang Ada di Indonesia

Transportasi *online* adalah sebuah transportasi umum yang menggunakan internet untuk memesannya. Sebelum adanya transportasi *online* kita sulit untuk mendapatkan ojek untuk bepergian. Dengan kemajuannya teknologi, sekarang ojek bisa kita dapatkan dengan mudah melalui *smartphone* yang kita miliki. Kita hanya butuh jaringan internet maka ojek *online* pun bisa kita pesan. Saat ini saking mudahnya memesan ojek *online* ini, hampir di setiap tempat kita bisa jumpai ojek-ojek *online* atau taksi *online*. Kemana-mana menjadi lebih mudah, praktis, dan murah. Penyedia jasa transportasi *online* ini sangat lah banyak, seperti Uber, Grab, atau Gojek. Maka untuk memilih ojek *online* yang cocok untuk kebutuhan kita, maka kita perlu mengetahui kelebihan dan kekurangannya. Berikut beberapa penjelasannya :[115]

a. GO-JEK

Bermula di tahun 2010 sebagai perusahaan transportasi roda dua melalui panggilan telepon, GO-JEK kini telah tumbuh menjadi *on-demand mobile platform* dan aplikasi terdepan yang menyediakan berbagai layanan lengkap mulai dari transportasi, logistik, pembayaran, layan-antar makanan, dan berbagai layanan *on-demand* lainnya. GO-JEK adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan

[114] *Ibid*.

[115] Di akses melalui https://www.kompasiana.com/jubillioaryasena/tips-memilih-ojek-online-dengan-baik_5903bbe4b493733902ddf5de, pada hari Sabtu, 18 November 2017, pukul 01.54 WIB.

pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Kegiatan GO-JEK bertumpu pada 3 nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial.[116]

Para *driver* GO-JEK mengatakan bahwa pendapatan mereka meningkat semenjak bergabung sebagai mitra dengan mendapatkan akses ke lebih banyak pelanggan melalui aplikasi kami. Mereka juga mendapatkan santunan kesehatan dan kecelakaan, akses kepada lembaga keuangan dan asuransi, cicilan otomatis yang terjangkau, serta berbagai fasilitas yang lain. GO-JEK telah beroperasi di 50 kota di Indonesia, seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Bali, Makassar, Medan, Palembang, Semarang, Yogyakarta, Balikpapan, Malang, Solo, Manado, Samarinda, Batam, Sidoarjo, Gresik, dan kota besar lainnya serta pengembangan di kota-kota lainnya pada tahun mendatang.[117]

b. GRAB

Grab adalah Perusahaan teknologi asal Malaysia yang berkantor di Singapura yang menyediakan aplikasi layanan transportasi angkutan umum meliputi kendaraan bermotor roda 2 maupun roda 4. Perusahaan Grab hanya perusahaan teknologi yang meluncurkan Aplikasi saja dan untuk kendaraannya sendiri adalah kendaraan milik mitra yang sudah bergabung di PT Grab Indonesia. Dengan aplikasi Grab calon penumpang dapat dengan mudah mencari *driver* untuk menuju ke lokasi tujuan, sehingga kita tidak perlu menunggu waktu yang lama untuk mendapatkan transportasi yang diperlukan. Grab didirikan pada tahun 2011 di Malaysia dan untuk pendiri Grab adalah Anthony Tan bersama rekannya Tan Hooi. Dalam yang waktu singkat, tujuan sederhana kami bertransformasi menjadi sesuatu yang lebih besar membuat Asia Tenggara jadi tempat yang lebih baik. Hari ini, Grab telah hadir di 6 negara di seluruh Asia Tenggara. Dan banyak orang seperti Anda, yang menggunakan layanan kami setiap harinya.[118]

c. UBER

Uber merupakan salah satu aplikasi penyedia jasa ojek *online* yang berasal dari Amerika. Pada malam yang bersalju di Paris tahun 2008, Travis Kalanick dan Garrett Camp mengalami kesulitan memanggil taksi. Jadi mereka memiliki ide sederhana ketuk tombol, dapatkan perjalanan. Apa yang dimulai sebagai aplikasi untuk memanggil mobil premium di beberapa area metropolitan sekarang mengubah struktur logistik kota di seluruh dunia. Baik perjalanan gratis, roti lapis, atau paket, kami menggunakan teknologi untuk memberikan orang-orang yang mereka inginkan, kapan pun mereka menginginkannya. Bagi wanita dan pria yang mengemudi dengan Uber, aplikasi kami memberikan cara baru yang fleksibel untuk menghasilkan uang. Bagi kota, kami membantu menguatkan ekonomi setempat, meningkatkan akses ke transportasi, dan membuat jalanan lebih aman. Saat Anda menjadikan transportasi hal yang dapat diandalkan, semua orang akan

[116] Di akses melalui https://www.go-jek.com/about/, pada hari Rabu, 22 November 2017, pukul 16.17 WIB.

[117] *Ibid*.

[118] Di akses melalui https://www.grab.com/id/about/ pada hari Rabu, 22 November 2017, pukul 16.25 WIB.

mendapatkan manfaatnya. Terutama saat di luar sedang salju. Uber adalah *platform* teknologi. Aplikasi Uber menghubungkan mitra-pengemudi dan penumpang.[119] Perusahaan ini mengatur layanan penjemputan di berbagai kota di seluruh dunia.[120]

D. Tinjauan Umum Tentang Asuransi Kecelakaan Dalam Pekspektif Hukum Islam

1. Pengertian Asuransi (Syariah)

Asuransi dalam bahasa Arab disebut At-ta'min. Pihak yang menjadi penanggung asuransi disebut mu'ammin dan pihak yang menjadi tertanggung disebut mu'amman lahu atau musta'min. At-ta'min berasal dari kata amanah yang berarti memberikan perlindungan, ketenangan, rasa aman serta bebas dari rasa takut. Istilah men-ta'min-kan sesuatu berarti seseorang membayar atau memberikan uang cicilan agar ia atau orang yang ditunjuk menjadi ahli warisnya mendapatkan ganti terhadap hartanya yang hilang.[121] Sejarah asuransi syariah telah ada sejak diturunkannya Al-Quran pada tahun 610 M, yakni 800 tahun lebih dahulu dari Luca Pacioli yang menerbitkan buku sebagai dasar akuntansi pada tahun 1494 M.[122]

2. Dasar Hukum Asuransi Syariah

Pada saat ini masalah kekhawatiran, keamanan, risiko jiwa dan harta, serta perlunya asuransi merupakan isu yang sangat menyibukkan pikiran manusia

---

[119] Di akses melalui https://www.uber.com/id/our-story/, pada hari Rabu, pukul 22 November 2017, pukul 16.50 WIB.

[120] Di akses melalui https://www.uber.com/a/join?invite_code=QZ9J6JZFUE, pada hari Rabu, 22 November 2017, pukul 16.53 WIB.

[121] Abdullah Amrin, *Asuransi Syariah*, PT Elex Media Komputindo, Jakarta, 2006, hlm. 2-3.

[122] Abdullah Amrin, *Bisnis, Ekonomi, Asuransi, dan Keuangan Syariah*, Grasindo, Jakarta, 2009, hlm. 1.

karena cukup banyak orang yang dilanda ketakutan, kegelisahan memikirkan keselamatan diri, keluarga, dan harta benda yang mereka miliki. Oleh karena itu, sangat lah wajar apabila ada orang yang mencoba meminimalisir risiko jiwa dan harta benda yang mereka miliki. Dalam rangka meminimalisasi risiko kerugian tersebut, muncullah berbagai perusahaan asuransi yang menawarkan rasa aman dari berbagai ketakutan dan kekhawatiran. Yang menjadi pertanyaan adalah apakah asuransi diperbolehkan menurut hukum Islam? Pendapat Abu Zahrah yang dikutip oleh Husain Syahatah, asuransi kolektif (*ta`a□wun*) adalah halal. Menurutnya, asuransi jenis ini merupakan implementasi sikap tolong-menolong dalam kebajikan dan ketakwaan yang diperintahkan Allah. Dalam al-Qur'an Surat *al-Ma'idah* ayat 2 Allah berfirman:[123]

"Dan tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa, dan jangan tolong-menolong dalam berbuat dosa dan pelanggaran. Dan bertakwalah kepada Allah, sesungguhnya Allah amat berat siksa-Nya".

Menurut Husaini, tolong-menolong juga berlaku dalam asuransi kolektif swadaya yang bersifat sukarela maupun asuransi kolektif pemerintah yang bersifat harus. Sebab, pada hakikatnya ia adalah firma bersama milik para penggunanya, mereka sama-sama menjadi penanggung sekaligus tertanggung asuransi. Syaratnya, dana yang diperoleh halal dan tidak mengandung syubhat.[124] Sebenarnya konsep asuransi Islam bukanlah hal baru, karena sudah ada sejak zaman Rasulullah yang disebut dengan Aqilah. Sebagian orang mengira bahwa kata *'Aqilah* berasal dari kata *'aql'akal'*, sehingga ungkapan itu diartikan denda

[123] Husain Syahatah, *Asuransi dalam Perspektif Syariah,* (terjemahan), Amzah, Jakarta, 2006, hlm. 159.

[124] *Ibid.*

yang dibebankan kepada orang yang berakal (sudah dewasa). Padahal tidak demikian, melainkan *'Aqilah* merupakan istilah tersendiri. [125] Bahkan, menurut Thomas Patrick[126] dalam bukunya *Dictionary of Islam*, hal ini sudah menjadi kebiasaan suku Arab sejak zaman dulu bahwa jika ada salah satu anggota suku yang terbunuh oleh anggota dari suku lain, pewaris korban akan dibayar sejumlah uang darah (*diyat*) sebagai kompensasi oleh saudara terdekat dari pembunuh. Nabi Muhammad memberikan keputusan bahwa keputusan bahwa kompensasi bagi pembunuh anak bayi adalah membebaskan seorang budak laki-laki atau wanita. Sedangkan kompensasi atas membunuh wanita adalah uang darah (*diyat*) yang harus dibayar oleh *Aqilah* (saudara pihak ayah) dari yang tertuduh.[127] Beberapa konsep, selain *'al-Aqilah* yang terdapat dalam litelatur fiqih klasik yang dapat dijadikan dasar menelusuri konsep *at-Ta'min* asuransi yang berdasarkan syariat Islam, misalnya *al-Muwalat*, *at-Tanahud*, *al-'Umra,* dan sebagainya. [128]

4. Syarat-syarat Sah Asuransi Syariah Menurut Hukum Islam

Syarat pembentukan akad dibedakan menjadi syarat terjadinya akad, syarat sahnya akad, syarat pelaksanaan akad, dan syarat kepastian hukum.

a. Syarat terjadinya akad merupakan segala sesuatu yang di persyaratkan untuk terjadinya akad secara syariah. Jika tidak memenuhi akad

[125] Murtadha Bukhari, *Asuransi dan Riba* (terjemahan), Pustaka Hidayah, 1995, Hlm. 312.

[126] Thomas Patrick, Dalam M.M.Billah. *Priciples and Practices of Takaful and Insurance Compared*, International Islamic University. Malaysia, 2001, hlm. 4.

[127] Ahmad Ibnu Hajar al-Asqalani, Fathul Bari, vol 12. *Nashrul Kutub Islamiyah*. Lahore.Pakistan. 1981, hlm. 296.

[128] Muhammad Syakir Sula, *Asuransi syariah: life and general : konsep dan sistem operasional*, Gema Insani, Jakarta, 2004, hlm. 34.

tersebut maka akadnya menjadi batal, syarat ini dibagi menjadi dua bagian sebagai berikut :[129]

1) Syarat umum

Syarat yang harus ada pada setiap akad, syarat tersebut meliputi yaitu kedua orang yang melakukan akad cakap bertindak yang dijadikan objek akad menerima hukumnya, akad tersebut diizinkan oleh syariah selama dilakukan oleh orang yang mempunyai hak walaupun bukan pemilik barang, bukan akad yang terlarang, akad tersebut memberikan manfaat, ijab tidak boleh dicabut sebelum terjadinya *qabul*, *ijab* dan *qabul* harus bersambung.

2) Syarat khusus

Akad yang harus ada pada sebagian akad dan tidak disyari'atkan pada bagian yang lain. Syarat khusus ini bisa disebut syarat tambahan (*idhafi*) yang harus ada di samping syarat syarat umum.

b. Syarat sahnya akad adalah segala sesuatu yang disyariatkan syariah untuk menjamin dampak keabsahan akad. Jika tidak dipenuhi maka akadnya rusak. Ulama hanafiah mensyaratkan terhindarnya seorang dari enam kecacatan dalam jual-beli yaitu : kebodohan, keterpaksaan, pembatasan waktu, perkiraan, ada unsur kemudharatan, dan syarat-syarat jual beli yang rusak.[130]

c. Syarat pelaksanaan akad. Dalam pelaksanaan akad ada dua syarat, yaitu pemilikan dan kekuasaan. Pemilikan adalah sesuatu yang dimiliki oleh seseorang, sehingga ia bebas dengan apa yang ia miliki sesuai dengan aturan syariah sedangkan kekuasaan adalah kemampuan seseorang dalam *bertasharruf* sesuai dengan ketetapan syariah baik dengan

[129] Di akses melalui http://digilib.uinsby.ac.id/10011/5/babii.pdf pada hari Kamis, 5 Oktober 2017, pukul 02.21 WIB

[130] *Ibid*.

ketetapan asli yang dilakukan oleh dirinya, maupun sebagai pengganti (mewakili seseorang). [131]

d. Syarat kepastian hukum, ialah adanya kepastian pembentukan akad dan terhindar dari kecacatan dalam akadnya. [132]

Adapun syarat dalam asuransi syariah adalah :[133]

1) Pihak-pihak yang berakad;
2) Objek akad;
3) Harga;
4) Dan akadnya (*ijab* dan *qabul*).

5. Perbedaan Asuransi Islam (Syariah) dengan Asuransi Konvensional

Menurut Syakir Sula, kehadiran asuransi Islam ini membawa misi pemberdayaan umat (ekonomi dan sumber daya manusia) serta pencerahan kultural. Adapun perbedaan prinsipial antara asuransi Islam dengan asuransi konvensional adalah sebagai berikut:[134]

a. Dari Segi Konsep. Dalam konsep konvensional, asuransi adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan pergantian kepada tertanggung. Sedangkan dalam konsep Islam, asuransi adalah sekumpulan orang-orang yang saling membantu, saling menjamin, dan bekerja sama, dengan cara masing-masing mengeluarkan dana *tabarru*‘;

---

[131] *Ibid*.

[132] Ismail namawi, *Fiqh Muamalah Klasik dan kontemporer*, Ghalia, Bogor, 2012. Hlm. 21.

[133] Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah (Life and General) Konsep dan Sistem Operasional*, Gema Insani, Jakarta, 2003. Hlm. 56.

[134] Muhammad Syakir Sula, Asur*ansi syariah: life and general : konsep dan sistem operasional, Op.Ci*t, Hlm. 326-328.

b. Dari Asal-usul. Asuransi Konvensional berasal dari masyarakat Babilonia 4000-3000 SM yang dikenal dengan perjanjian Hammurabi. Pada tahun 1668 M di *Coffee House* London berdirilah *Lloyd of* London sebagai cikal-bakal asuransi konvensional. Adapun Asuransi Islam berasal dari *al-`a□qilah*, kebiasaan suku Arab jauh sebelum Islam datang. Kemudian disahkan oleh Rasulullah menjadi hukum Islam, bahkan telah dituangkan dalam konstitusi pertama di dunia (Konstitusi Madinah) yang dibuat langsung oleh Rasulullah;
c. Dilihat dari Sumber Hukumnya. Asuransi konvensional bersumber dari pikiran manusia dan kebudayaan. Asuransi konvensional berdasarkan pada hukum positif, hukum alam, dan contoh-contoh yang ada sebelumnya. Sedangkan asuransi Islam bersumber dari wahyu Allah, Sunnah Nabi Muhammad saw., *ijma□'*, *qiya□s, istiḥsa□n, `urf* (tradisi), dan *maṣa□liḥ mursalah*;
d. Asuransi Konvensional. Tidak selaras dengan syariah Islam karena adanya *maisi□r, gara□*r, dan *riba□* yang diharamkan dalam mu'a□malah. Sedangkan asuransi Islam bersih dari adanya *maisi□r, gara□*r, dan *riba□*.[135]
e. Dalam Asuransi Konvensional tidak ada Dewan Pengawas Syariah. Karena prinsip-prinsipnya tidak berdasarkan syariah Islam sehingga dalam praktiknya banyak bertentangan dengan kaidah-kaidah *syara'*;
f. Asuransi Konvensional Menggunakan Akad Jual-Beli (`a*qd al-mu`a□wadah, `aqd al-iz□`an, `aqd al-gara□r,* dan *`aqd al-mulzim*), sedangkan asuransi Islam menggunakan *`aqd al-tabarru'* dan *`aqd al-tija□rah* (*muḍa□rabah, waka□lah, waḍi□`ah, syirkah*, dan sebagainya);
g. Dari Segi jaminan/*risk*. Asuransi konvensional menggunakan *transfer of risk*, di mana terjadi transfer risiko dari tertanggung kepada penanggung, sedangkan asuransi Islam menggunakan *sharing of risk*, di mana terjadi proses saling menanggung antara satu peserta dengan peserta lainnya (*ta`a□wun*);
h. Dari Segi Pengelolaan. Dalam asuransi konvensional tidak ada pemisahan dana, yang berakibat pada terjadinya dana hangus (untuk produk *saving life*). Sedangkan dalam asuransi Islam, pada produk-produk saving (*life*) terjadi pemisahan dana, yaitu dana *tabarru'*, derma dan dana peserta, sehingga tidak mengenal istilah dana hangus. Untuk *term insurance (life)* dan *general insurance* semuanya bersifat *tabarru'*;[136]

---

[135] Muhaimin Iqbal, A*suransi Umum Syariah dalam Praktik; Upaya menghilangkan Gharar, Maisir, dan Riba*, Gema Insani, Jakarta, 2006, hlm. 151

[136] M. Amin Suma, *Asuransi Syariah & Asuransi Konvensional: Teori, Sistem, Aplikasi, & Pemasaran*, Kholam Publishing Tangerang, 2006, hlm. 63.

i. Dalam Segi Kebebasan. Dalam asuransi konvensional bebas melakukan investasi dalam batas- batas ketentuan perundang-undangan, dan tidak terbatasi pada halal dan haramnya objek atau sistem investasi yang digunakan. Sedangkan dalam asuransi Islam, investasi dapat dilakukan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, sepanjang tidak bertentangan dengan prinsip-prinsip syariah Islam. Di samping itu, dalam melakukan investasi, asuransi bebas dari riba dan tempat-tempat investasi yang terlarang;
j. Dalam Segi Dana yang Terkumpul. Dalam asuransi konvensional, dana yang terkumpul dari premi peserta seluruhnya menjadi milik perusahaan. Perusahaan bebas menggunakan dan menginvestasikan ke mana saja. Sedangkan dalam asuransi Islam, dana yang terkumpul dari peserta dalam bentuk iuran atau kontribusi, merupakan milik peserta (*sa□hib al-ma□l*), asuransi syariah hanya sebagai pemegang amanah (*muḍa□rib*) dalam mengelola dana tersebut;
k. Dalam asuransi konvensional, unsur premi terdiri dari tabel mortalita (*mortality tables*), bunga (*interest*), biaya-biaya asuransi (*cost of insurance*). Dalam asuransi Islam, iuran atau kontribusi terdiri dari unsur *tabarru'* dan tabungan (yang tidak mengandung unsur *riba□*). *Tabarru'* juga dihitung dari tabel mortalita, tetapi tanpa perhitungan bunga teknik;
l. *Loading* pada asuransi konvensional cukup besar terutama diperuntukkan bagi komisi agen, bisa menyerap premi tahun pertama dan kedua. Karena itu, nilai tunai pada tahun pertama dan kedua biasanya belum ada (masih hangus), sedangkan pada sebagian asuransi Islam, loading (komisi agen) tidak dibebankan pada peserta tetapi dari dana pemegang saham. Akan tetapi, sebagian yang lainnya mengambilkan dari sekitar 20-30 persen saja dari premi tahun pertama. Dengan demikian, nilai tunai tahun pertama sudah terbentuk;
m. Pada asuransi konvensional, sumber biaya klaim adalah dari rekening perusahaan, sebagai konsekuensi penanggung terhadap tertanggung. Dari praktiknya tampak benar bahwa asuransi konvensional merupakan bisnis murni dan tidak ada nuansa spiritualnya; Sedangkan pada asuransi Islam, sumber pembiayaan klaim diperoleh dari rekening *tabarru'*, di mana peserta saling menanggung. Jika salah satu peserta mendapat musibah, peserta lainnya ikut menanggung bersama risiko tersebut;
n. Sistem akuntansi yang dianut asuransi konvensional adalah konsep akuntansi *accrual basis*, yaitu proses akuntansi yang mengakui terjadinya peristiwa atau keadaan non kas. Di samping asuransi konvensional juga mengakui pendapatan, peningkatan aset, *expenses*, *leabilities* dalam jumlah tertentu yang baru akan diterima dalam waktu yang akan datang. Adapun asuransi Islam menganut konsep akuntansi *cash* basis, mengakui apa yang benar-benar telah ada, sedangkan *accrual* basis dianggap bertentangan dengan syariah karena mengakui adanya pendapatan, harta, beban atau utang yang akan terjadi di masa

yang akan datang. Sementara apakah itu benar-benar dapat terjadi hanya Allah yang tahu;

o. Pada asuransi konvensional, keuntungan yang diperoleh dari surplus *underwriting*, komisi reasuransi, dan hasil investasi seluruhnya adalah keuntungan perusahaan. Sedangkan pada asuransi Islam, profit yang diperoleh dari surplus *underwriting*, komisi reasuransi dan hasil investasi, bukan seluruhnya menjadi milik perusahaan, tetapi dilakukan bagi hasil (*muḍa□rabah*) dengan peserta;

p. Secara garis besar misi utama asuransi konvensional adalah misi ekonomi dan sosial. Adapun misi yang diemban oleh asuransi Islam adalah misi akidah, misi ibadah (*ta`a□wun*), misi ekonomi, dan misi pemberdayaan umat.

BAB III
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hubungan Hukum Antara Para Pihak Yang Terlibat Dalam Aplikasi Jasa Transportasi *Online* (Studi Layanan *Go-Ride* Yang Diselenggarakan Oleh PT GO-JEK Indonesia)

1. Identifikasi Para Pihak Dalam Penyelenggaraan Jasa *Go-Ride* Dalam Aplikasi GO-JEK

a. PT Aplikasi Karya Anak Bangsa

PT Aplikasi Karya Anak Bangsa adalah suatu perseroan yang didirikan berdasarkan hukum Negara Republik Indonesia.[137] PT Aplikasi Karya Anak Bangsa adalah pembuat dari aplikasi GO-JEK. Jadi PT Aplikasi Karya Anak Bangsa itu perusahaan yang bergerak dibidang aplikasi perangkat seluler. Seperti yang dijelaskan dalam aturan yang ditulis oleh pihak GO-JEK yaitu Aplikasi ini (GO-JEK) dibuat, dimiliki dan dikelola oleh PT Aplikasi Karya Anak Bangsa, yakni perusahaan yang bergerak di bidang aplikasi perangkat seluler.[138] Jadi aplikasi GO-JEK itu di bawah naungan dari PT Aplikasi Karya Anak Bangsa sebagai pembuat dari aplikasi GO-JEK. Semua layanan, peraturan, dan kebijakan dari aplikasi GO-JEK itu berasal dari PT Aplikasi Karya Anak Bangsa sebagai induk dari aplikasi GO-JEK. PT Aplikasi Karya Anak Bangsa juga berwenang atas semua perbuatan yang

[137] Di akses melalui https://www.go-jek.com/terms-and-condition/ pada hari Jumat, 15 Desember 2017, pukul 14.20 WIB.

[138] *Ibid.*

ditimbulkan oleh aplikasi GO-JEK, seperti tanggung jawab jika terjadi kecelakaan pada penumpang GO-JEK, perbaruan pada aplikasi GO-JEK, atau ketentuan jasa pelayanan dalam aplikasi GO-JEK, dan sebagainya. Dalam menjalankan kegiatannya dibidang yang berbasis sistem elektronik, PT Aplikasi Karya Anak Bangsa harus mematuhi regulasi yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan transaksi Elektronik (UU ITE). Pasal 15 UU ITE mewajibkan kepada penyelenggara sistem elektronik untuk menyelenggarakan sistem elektroniknya secara andal, aman, serta bertanggung jawab terhadap beroperasinya sistem elektronik sebagaimana mestinya. Seperti dalam kebijakan dari GO-JEK yang disebutkan bahwa PT Aplikasi Karya Anak Bangsa memberikan santunan musibah kecelakaan kepada seluruh pelanggan GO-JEK yang menggunakan layanan. Konsumen akan menerima penggantian sampai dengan Rp. 10.000.000 dan untuk biaya rumah sakitnya sampai dengan Rp. 5.000.000.[139] Jadi jika terjadi kecelakaan dari penumpang GO-JEK, maka PT Aplikasi Karya Anak Bangsa sebagai pihak yang mengelola aplikasi GO-JEK merasa bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan dari pelayanan atas nama GO-JEK kepada konsumen yang mengalami kecelakaan.

b. PT Dompet Anak Bangsa

PT Dompet Anak bangsa adalah perusahaan yang menyediakan produk *e-money Go-Pay*. *Go-Pay* atau yang sebelumnya disebut sebagai *Go Wallet* adalah dompet virtual untuk menyimpan *Go Jek Credit* Anda yang

[139] *Ibid*.

bisa digunakan untuk membayar transaksi-transaksi yang berkaitan dengan layanan di dalam aplikasi GO-JEK.[140] Jadi kegunaan dari produk *e-money* yang dikeluarkan oleh PT Dompet Anak Bangsa ini adalah sebagai transaksi pembayaran yang dilakukan dalam aplikasi GO-JEK atau produk layanan ini bernama *Go-Pay* dalam aplikasi GO-JEK. *Go-Pay* memiliki fungsi yang sama dengan uang tunai, yaitu sebagai alat pembayaran yang sah yang nilainya sama dengan uang tunai. Yang menjadi perbedaan dengan uang tunai adalah, *Go-Pay* di deposit kan terlebih dahulu dalam akun *Go-Pay* pengguna dan hanya dapat digunakan dalam transaksi elektronik dalam kasus ini adalah pada aplikasi GO-JEK. Kegunaan transaksi pembayaran ini di dalam aplikasi GO-JEK sangat penting, selain untuk bertransaksi dalam jasa-jasa yang disediakan oleh aplikasi GO-JEK, produk ini memudahkan para penumpang/konsumen dalam transaksi pembayaran karena tidak perlu mengeluarkan pembayaran *cash* namun dilakukan dengan pembayaran elektronik atau virtual dan produk *Go-Pay* ini juga memberikan harga yang lebih terjangkau dari pembayaran *cash*. Agar dapat menggunakan *Go-Pay*, konsumen cukup dengan mengisi saldo *Go-Pay* dalam layanan aplikasi GO-JEK. Namun jika saldo tidak mencukupi untuk melakukan transaksi, GO-JEK memberikan solusi dengan layanan pembayaran parsial, di mana konsumen dapat membayar dengan saldo *Go-Pay*, lalu sisa pembayaran dapat dilakukan dengan uang tunai. Pada saat ini, *Go-Pay* sudah terintegrasi dengan bank-bank besar yang ada di Indonesia seperti BRI, BNI, Mandiri, CIMB Niaga,

[140] Di akses melalui https://www.cermati.com/artikel/mengenal-gopay-dari-gojek-dan-cara-pengisian-saldonya pada hari Senin, 11 Desember 2017, pukul 17.18 WIB.

Permata Bank untuk memberikan kemudahan dalam melakukan transaksi seperti mengisi saldo ke dalam *Go-Pay*. Pengisian saldo pada tiap-tiap Bank berbeda-beda tergantung aturan dari Bank tersebut. Namun tempat pengisian saldo tersebut sama, yaitu dapat melalui mesin ATM (Anjungan Tunai Mandiri), *Mobile Banking* dan Internet *Banking* atau dapat melalui *driver*. Jadi semua hal mengenai kebijakan, aturan dan pelayanan dari *Go-Pay* itu berasal dari PT Dompet Anak Bangsa sebagai pihak yang mengeluarkan produk e-*money/Go-Pay*. Beberapa hal yang perlu konsumen perhatikan mengenai *Go-Pay* :[141]

1) Layanan yang bisa dibayar dengan menggunakan saldo *Go Pay* adalah *Go Ride, Go Busway, Go Food, Go Mart, Go Box* dan *Go Send*;
2) Jumlah maksimum saldo yang bisa disimpan di *Go-Pay* adalah Rp2.000.000
3) Jika melakukan pengisian saldo/*top up* melampaui limit maka GO-JEK akan menghubungi Anda melalui nomor telepon atau email yang terdaftar di dalam aplikasi GO-JEK dan membantu Anda untuk melakukan *refund*;
4) Jika saldo Anda tidak mencukupi untuk membayar layanan GO-JEK, Anda bisa melakukan pembayaran parsial, di mana Anda bisa membayar sisanya dengan menggunakan uang tunai, namun saat ini hanya layanan *Go-Ride* saja yang menerima pembayaran seperti ini;
5) Jika terjadi perbedaan harga layanan dengan jumlah saldo yang telah ditarik, maka GO-JEK akan mengurangi atau menambah perbedaan harga sesuai dengan jumlah tagihan terakhir di akun *Go-Pay* Anda dan menginformasikannya melalui notifikasi di dalam aplikasi Anda;
6) Saldo *Go-Pay* untuk saat ini tidak bisa diuangkan;
7) Saldo *Go-Pay* juga tidak bisa ditransfer ke akun lain.

c. Driver

[141] Di akses melalui https://www.cermati.com/artikel/mengenal-gopay-dari-gojek-dan-cara-pengisian-saldonya pada hari Jumat, 15 Desember 2017, pukul 19.49 WIB

Driver adalah penyedia layanan sehubungan dengan jasa layanan yang diberikan oleh aplikasi GO-JEK. Hak dari *driver* oleh PT Aplikasi Karya Anak Bangsa adalah akses pada aplikasi GO-JEK dengan menggunakan akun pribadi. Akun didapat setelah *driver* mendaftarkan diri menjadi mitra kerja melalui aplikasi GO-JEK. Dari akun tersebut, *driver* dapat mengakses isi, informasi dan materi mengenai pelayanan yang dibutuhkan oleh konsumen. Akses yang lebih luas untuk para *driver* ke aplikasi GO-JEK mendapatkan para *driver* untuk bertemu dan mempermudah dengan para konsumen yang berdampak pendapatan dari *driver* meningkat. Jadi jasa dan layanan dari aplikasi GO-JEK di laksanakan langsung oleh para *driver* untuk memenuhi permintaan/*request* dari konsumen/penumpang. Maka dari itu, konsumen menikmati layanan yang diberikan oleh aplikasi GO-JEK itu di realisasi kan oleh para *driver*. Namun *driver* tidak berkewajiban menentukan tarif jasa layanan tersebut, karena tarif jasa itu ditentukan oleh pihak PT Aplikasi Karya Anak Bangsa dengan menghitung jarak tempuh per kilometer. Transaksi pembayaran pun juga dilakukan antara *driver* dengan konsumen. Jadi *driver* bertugas untuk menerima *order* dari konsumen seperti order jasa *Go-Ride* misalnya, maka *driver* yang menerima *order* dari konsumen yang menggunakan jasa *Go-Ride* berkewajiban menjemput dan mengantar konsumen dari titik lokasi yang telah dipilih oleh konsumen dengan menggunakan kendaraan bermotor roda dua. Setelah tujuan lokasi tercapai, maka konsumen berkewajiban membayar *driver* tersebut atas jasa yang diberikan. Pembayaran dapat dilakukan dengan uang *cash* atau uang

virtual/*Go-Pay*. *Driver* juga bertindak sebagai pihak yang memberikan layanan terbaik kepada konsumen. Karena citra perusahaan sangat dipengaruhi dari kualitas pelayanan *driver* kepada konsumen. Sebab apabila pelayanan *driver* buruk akan berdampak pada reputasi penyedia aplikasi yang buruk. Dan *driver* juga berkewajiban menjaga keamanan dan keselamatan dari konsumen pada saat menggunakan jasa. Hal ini menunjukkan betapa pentingnya menjaga kualitas *driver* yang bekerja sama dengan perusahaan. Untuk menjaga kualitas pelayanan, pihak PT GO-JEK Indonesia yang mengelola hubungan kerja sama dengan para *driver* perlu mengadakan pelatihan, memperketat syarat dan ketentuan kepada pada *driver*. Pendapatan yang dihasilkan oleh *driver* juga tergantung dari *order* yang diterima oleh *driver* tersebut, semakin banyak order yang diterima maka semakin banyak juga pendapatan yang dihasilkan. GO-JEK juga akan memberikan bonus kepada *driver* yang mampu mengambil *order* dalam tingkatan tertentu dalam waktu 24 jam.

d. PT GO-JEK Indonesia

PT GO-JEK Indonesia adalah perusahaan penyedia aplikasi transportasi dan sebuah perusahaan yang mengelola kerja sama dengan para mitra dan menyediakan jasa manajemen operasional para mitra sehubungan dengan penggunaan aplikasi GO-JEK. Tanggung jawab yang ada dalam pelaksanaan jasa transportasi berbasis *online* bermacam-macam. Tanggung jawab tersebut antara lain tanggung jawab terhadap kualitas pelayanan, keamanan transportasi privasi pengguna jasa dan asuransi. Jika ada pihak

yang ingin menjadi mitra dari aplikasi GO-JEK, maka PT GO-JEK Indonesia sebagai pihak yang harus ditemui. Karena PT GO-JEK Indonesia mengurus segala hal mengenai kemitraan dalam aplikasi GO-JEK mulai dari kerjasama, akomodasi, menyediakan manajemen operasional, administrasi, dan sebagainya. Jadi PT GO-JEK Indonesia adalah pihak yang menaungi segala hal yang berkaitan dengan kemitraan dalam aplikasi GO-JEK.

e. Konsumen

Istilah konsumen berasal dan alih Bahasa dari kata *consumer*, secara harfiah arti kata *consumer* adalah (lawan dari produsen) setiap orang yang menggunakan barang.[142] Begitu pula Kamus Bahasa Inggris-Indonesia yang memberi arti kata *consumer* sebagai pemakai atau konsumen.[143] Kamus Umum Bahasa Indonesia mendefisinikan konsumen sebagai lawan produsen, yakni pemakai barang-barang hasil industri, bahan makanan, dan sebagainya.[144] Pasal 1 Angka 10 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, secara tegas menyebutkan dengan istilah pengguna jasa, sebagai konsumen yang diartikan sebagai setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik angkutan orang maupun barang.[145] Jadi dapat disimpulkan bahwa konsumen adalah orang/badan hukum yang menggunakan jasa layanan yang diberikan oleh

[142] A.S. Hornby, Gen. Ed., *Oxford Advance Learner's Dictionary of Current English*, Oxford University Press, Oxford, 1987, hlm. 187.

[143] Jhon M. Echols dan Hasan Sadily, *Kamus Inggris-Indonesia*, Gramedia, Jakarta, 1995, hlm. 124.

[144] WJS. Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1976, hlm. 521.

[145] Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

perusahaan penyedia jasa. Dalam hal ini konsumen pada aplikasi GO-JEK. Konsumen bertindak sebagai pengguna jasa yang diberikan oleh aplikasi GO-JEK. Konsumen adalah pihak yang menjadi tujuan utama aplikasi GO-JEK itu di dirikan, karena GO-JEK adalah layanan penyedia transportasi *online* kepada pengguna aplikasi.

2. Hubungan Para Pihak Yang Terlibat Dalam Aplikasi GO-JEK

Setiap hubungan hukum mempunyai dua segi yaitu hak dan kewajiban. Hak dan kewajiban timbul dari suatu peristiwa hukum dan lenyapnya hak dan kewajiban juga bersamaan. Hubungan hukum memiliki tiga unsur yaitu adanya para pihak, objek, dan hubungan antara pemilik hak dan pengemban kewajiban atau adanya hubungan atas objek yang bersangkutan. Jadi dapat disimpulkan bahwa hubungan hukum itu ada apabila adanya dasar hukum yang mengatur hubungan hukum itu dan timbulnya peristiwa hukum. Dari pembahasan di atas, sudah jelas bahwa masing-masing pihak memiliki tugas dan wewenang masing-masing dalam aplikasi GO-JEK. Para pihak tersebut tidak hanya sekedar memiliki tugas dan wewenang, namun memiliki hubungan yang berkaitan untuk menyelenggarakan layanan aplikasi GO-JEK sesuai dengan tugas dan wewenang dari masing-masing pihak tersebut. Berdasarkan perjanjian elektronik kerja sama kemitraan dapat diketahui bahwa aplikasi GO-JEK yang digunakan oleh konsumen tidak hanya diurus oleh satu pihak saja, melainkan oleh beberapa pihak yang melakukan hubungan kemitraan berkaitan dengan aplikasi GO-JEK. Pihak dalam perjanjian kemitraan tersebut adalah PT Aplikasi Karya Anak Bangsa, PT GO-JEK Indonesia, PT Dompet Anak Bangsa, dan *driver*. Hal ini sangat penting

untuk melihat siapa saja yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan layanan terkait dengan aplikasi GO-JEK. Asas kemitraan mengharuskan adanya sikap dari para pihak bahwa yang berhadapan dalam pembuatan dan pelaksanaan perjanjian tersebut merupakan dua mitra yang berjanji, terlebih lagi dalam pembuatan perjanjian kerja sama asas kemitraan itu sangat diperlukan. Peraturan Pemerintah Nomor 82 tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik (PP PSTE) Pasal 47 ayat 2 mengatur bahwa kontrak elektronik dianggap sah apabila:

a. Terdapat kesepakatan para pihak;
b. Dilakukan oleh subjek hukum yang cakap atau berwenang mewakili sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
c. Terdapat hal tertentu; dan
d. Objek transaksi tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, kesusilaan, dan ketertiban umum.

Sebagai aplikasi dengan berbagai jasa yang diberikan, aplikasi GO-JEK ini dibuat, dimiliki dan dikelola oleh PT Aplikasi Karya Anak Bangsa, yaitu perusahaan yang bergerak di bidang aplikasi perangkat seluler.[146] Jadi wewenang dari PT Aplikasi Karya Anak Bangsa adalah mengelola aplikasi GO-JEK karena aplikasi ini dibuat dan dimiliki oleh PT Aplikasi Karya Anak Bangsa. Semua hal mengenai aplikasi GO-JEK ini dibuat oleh PT Aplikasi Karya Anak Bangsa. Dalam menjalankan usahanya, PT GO-JEK Indonesia bekerja bertugas sebagai pihak yang mengurus kerja sama dengan berbagai perusahaan lain untuk

[146] Di akses melalui https://www.go-jek.com/terms-and-condition/ pada hari Senin, 11 Desember 2017, pukul 16.47 WIB.

menunjang dan mendukung kegiatan perusahaan agar dapat berjalan dengan lancar. Kerja sama ini dilakukan antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa sebagai perusahaan yang membuat, memiliki, dan mengurus aplikasi GO-JEK yang digunakan oleh konsumen/pengguna untuk menggunakan jasa-jasa yang diberikan oleh GO-JEK. Kemudian PT GO-JEK Indonesia juga bekerja sama dengan PT Dompet Anak Bangsa sebagai perusahaan yang menerbitkan produk *e-money* atau *Go-Pay* di dalam aplikasi GO-JEK. Produk *e-money* ini dapat digunakan oleh konsumen untuk melakukan transaksi elektronik ketika menggunakan jasa yang diberikan oleh aplikasi GO-JEK. Transaksi tersebut dilakukan antara konsumen dengan *driver*. *Driver* sebagai pihak penyedia layanan, yaitu pihak yang memberikan jasa dalam aplikasi GO-JEK secara langsung kepada konsumen. Jasa pada aplikasi GO-JEK itu mempertemukan *driver* dengan konsumen untuk melakukan interaksi dalam hal permintaan jasa dan pembayaran jasa di dalam aplikasi GO-JEK.

PT GO-JEK Indonesia, PT Aplikasi Karya Anak Bangsa, PT Dompet Anak Bangsa dan *driver* (Penyedia Layanan) merupakan sebuah hubungan mitra kerja sama di mana masing-masing pihak memiliki jabatan yang sama, kewenangan dan tanggung jawab yang berbeda-beda. Hubungan PT GO-JEK Indonesia sebagai perusahaan teknologi dengan PT Aplikasi Karya Anak Bangsa adalah menyediakan jasa operasional para Mitra kerja yaitu para *driver* (Penyedia Layanan) sehubungan dengan penggunaan aplikasi GO-JEK untuk *driver* gunakan bertransaksi dan berhubungan langsung dengan para konsumen. Hubungan PT GO-JEK Indonesia dengan PT Dompet Karya Anak Bangsa juga

sebagai pengelola dalam hal layanan prabayar *Go-Pay* yang digunakan oleh mitra *driver* dan konsumen. Perjanjian kerja sama yang dihasilkan juga tidak melahirkan hubungan hukum ketenagakerjaan, *outsourcing* atau keagenan di antara masing-masing pihak. PT GO-JEK Indonesia merupakan pihak yang mengelola penyedia jasa pihak ketiga yang disediakan melalui aplikasi GO-JEK dan PT Aplikasi Karya Anak Bangsa merupakan pihak penyedia Aplikasi GO-JEK serta PT Dompet Anak Bangsa merupakan pihak yang menerbitkan produk *e-money* (*Go-Pay*). Masing-masing PT GO-JEK Indonesia, PT Aplikasi Karya Anak Bangsa maupun PT Dompet Anak Bangsa bukan merupakan perusahaan penyedia layanan transportasi dan bahwa semua layanan transportasi yang disediakan oleh *driver* kepada konsumen melalui aplikasi GO-JEK disediakan oleh *driver* sebagai kontraktor pihak ketiga independen yang bukan merupakan afiliasi dari PT GO-JEK Indonesia, PT Aplikasi Karya Anak Bangsa maupun PT Dompet Anak Bangsa dan tidak di pekerja kan oleh PT GO-JEK Indonesia, PT Aplikasi Karya Anak Bangsa, maupun PT Dompet Anak Bangsa yang memiliki kedudukan masing-masing pihak yang sama.

Pemisahan tanggung jawab ini menjelaskan bahwa hak dan kewajiban dari masing-masing pihak berbeda tergantung dari wewenang para pihak. Jika salah satu pihak tidak melakukan hak dan kewajiban maka dapat dikatakan sebagai perbuatan melawan hukum dan melanggar peraturan yang ada. Dan hubungan antara pihak satu dengan pihak lain adalah perjanjian kemitraan. Perjanjian kemitraan adalah bentuk umum suatu hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak lainnya atas dasar hubungan kemitraan (*partnership agreement*). Pada

intinya hubungan kemitraan lebih mengedepankan pada hubungan yang saling menguntungkan, bersifat mutualisme antara para pihak yang melakukan perjanjian kerja. Di samping itu posisi para pihak setara, dan tidak ada yang sifatnya majikan dan buruh, karena berdiri sendiri dan independen. Ketentuan umum mengenai perjanjian kemitraan ada pada Pasal 1338 jo Pasal 1320 KUH Perdata. Sedangkan jika ingin melihat mengenai ketentuan khusus, dapat merujuk pada ketentuan persekutuan perdata dalam Pasal 1618 KUH Perdata sampai Pasal 1641 KUH Perdata, yaitu hubungan hukum para pihak antara mitra satu dengan mitra yang lainnya dengan memasukkan suatu perjanjian bersama untuk menjalin kerja sama yang telah ditetapkan sejak awal. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan (UU Ketenagakerjaan) sebenarnya sudah memberi rambu-rambu untuk melihat ada atau tidak adanya suatu hubungan kerja. Menentukan status mengenai hubungan kerja ini penting agar kita dapat mengetahui apakah ada hubungan pekerja dan pengusaha di dalamnya. Kalau memang hubungan tersebut tidak ada, maka tidak ada istilah pekerja dan pengusaha, dan akan memakai istilah mitra. Karena para pihak memiliki status yang sama. Berdasarkan pengertian dalam Pasal 15 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, terdapat 3 unsur dalam Hubungan Pekerjaan, yaitu Pekerjaan, Upah, dan Perintah. Perjanjian kerja menjadi dasar bagi hubungan kerja, di mana hubungan antara pengusaha dengan pekerja atau buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah menurut Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan. Perbedaan perjanjian kemitraan dengan perjanjian kerja

sesuai definisi tersebut dengan perjanjian kemitraan adalah bahwa perjanjian kemitraan menganut prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan. Penulis berpendapat bahwa unsur pembeda antara perjanjian kerja dengan perjanjian kemitraan secara sederhana dapat dijelaskan, bahwa perjanjian kerja mengandung unsur atasan-bawahan, sedangkan perjanjian kemitraan tidak mengandung unsur atasan-bawahan, melainkan mengandung unsur rekanan, di mana antara para pihak berposisi atau berkedudukan berdiri sejajar (*equal*) sebagai mitra

a. Hubungan Hukum Antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa Dengan Konsumen

Hubungan hukum antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa dengan konsumen adalah PT Aplikasi Karya Anak Bangsa sebagai pihak yang mengelola sistem informasi, menampilkan informasi, menentukan harga, menerima dan mengirim pesan kepada konsumen. Jadi hal yang berkaitan dengan aplikasi GO-JEK yang di miliki oleh tiap konsumen adalah di bawah naungan dari PT Aplikasi Karya Anak Bangsa. Jika konsumen menggunakan jasa pada layanan aplikasi GO-JEK maka secara tidak langsung menerima semua ketentuan yang dibuat oleh PT Aplikasi Karya Anak Bangsa sebagai pemilik dan pembuat dari aplikasi GO-JEK. PT Aplikasi Karya Anak Bangsa juga berkewajiban memberikan pelayanan yang baik kepada konsumen, mulai dari kerugian yang terjadi pada konsumen, melindungi akun pribadi aplikasi GO-JEK konsumen, menjalankan sistem aplikasi GO-JEK agar tidak eror pada saat digunakan konsumen, dan segala hal yang berhubungan

dengan jasa layanan yang diberikan oleh aplikasi GO-JEK kepada konsumen. Pengelolaan ini bertujuan agar pelayanan yang diberikan dapat berjalan dengan baik dan benar sebagaimana mestinya dan supaya pengguna aplikasi mendapatkan kenyamanan dan kepuasan dalam pelayanan yang diberikan oleh aplikasi GO-JEK. Dan pihak konsumen memberikan *pay*, kepuasan konsumen dan data pribadi yang membantu kinerja PT GO-JEK Indonesia untuk menjalankan usahanya dibidang transaksi elektronik. Jadi hubungan keduanya adalah hubungan perjanjian jual beli yaitu suatu hubungan yang timbul dari adanya barang/jasa yang ditawarkan dan pembayaran dari barang dan/atau jasa tersebut. Dalam hal ini, hubungan ini lahir dari adanya jual beli barang/jasa yang diberikan. Karena PT Aplikasi Karya Anak Bangsa menjual layanan aplikasi yang terdapat dalam aplikasi GO-JEK dengan cara membuat dan mengelola aplikasi GO-JEK dan konsumen menggunakan jasa yang diberikan dari layanan aplikasi GO-JEK sekaligus men *download* aplikasi GO-JEK melalui *smartphone* dari PT Aplikasi Karya Anak Bangsa. Dari jual beli ini lah terjadi hubungan hukum di antara kedua pihak tersebut.

b. Hubungan Hukum Antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa Dengan PT GO-JEK Indonesia

Hubungan hukum di antara kedua pihak ini adalah hubungan kerja sama yang didasarkan pada perjanjian kemitraan antar dua perusahaan. Aplikasi GO-JEK yang dimiliki dan dibuat oleh PT Aplikasi Karya Anak Bangsa memiliki hubungan kerja sama dengan perusahaan lain untuk meningkatkan layanan yang ada di aplikasi GO-JEK. Hubungan tersebut

adalah hubungan kemitraan, yaitu suatu hubungan kerja sama yang tidak terikat karena tiap pihak memiliki status dan peranan masing-masing dan tidak ada unsur upah dan perintah. Hubungan kemitraan adalah hubungan jangka panjang yang saling menguntungkan yang dapat berkembang menjadi aliansi strategis.[147] Dari hubungan kemitraan yang ada, PT GO-JEK Indonesia yang menangani segala hal mengenai hubungan kemitraan yang berkaitan dengan aplikasi GO-JEK. Jadi sebagai pemilik dan pembuat dari aplikasi GO-JEK, PT Aplikasi Karya Anak Bangsa memberikan kewenangan mengenai hubungan kemitraan di dalam aplikasi GO-JEK kepada PT GO-JEK Indonesia. Segala macam hal mengenai hubungan kerja sama atau hubungan kemitraan dengan perusahaan lain demi memajukan aplikasi GO-JEK adalah kewenangan dari PT GO-JEK Indonesia.

c. Hubungan Hukum Antara PT Dompet Anak Bangsa Dengan PT GO-JEK Indonesia

PT Dompet Anak Bangsa adalah perusahaan yang menyediakan dan membuat produk *e-money* atau *Go-Pay* dalam istilah di dalam aplikasi GO-JEK. Dalam aplikasi GO-JEK, konsumen dapat melakukan transaksi pembayaran setelah menggunakan jasa layanan aplikasi GO-JEK dengan cara *cash* (pembayaran menggunakan uang tunai) atau *Go-Pay* (pembayaran menggunakan uang elektronik). *Go-Pay* ada pada setiap masing-masing akun pada konsumen. Hubungannya dengan PT GO-JEK Indonesia adalah

[147] Richardus Eko Indrajit dan Richardus Djokopranoto, *Proses Bisnis Outsourcing*, Grasindo, Jakarta, 2003, hlm. 50.

memiliki hubungan kerja sama yang didasarkan pada perjanjian kemitraan. Dari hubungan kemitraan ini, PT Dompet Anak Bangsa dapat menyediakan produk *Go-Pay* di dalam aplikasi GO-JEK. Jadi kerja sama hubungan kemitraan ini menghasilkan produk *Go-Pay* dapat digunakan di setiap konsumen GO-JEK dan PT Dompet Anak Bangsa mendapatkan keuntungan dari penggunaan produk *Go-Pay* tersebut dari konsumen GO-JEK. G*o-Pay* sendiri termasuk layanan dompet virtual, di mana layanan ini bekerja dan berjalan 24 jam yang tidak terpaut waktu. Dompet virtual sendiri bermaksud untuk memudahkan pengguna melakukan transaksi secara kredit dan *online*. Jadi tidak akan menemukan alasan sedang sibuk atau sedang libur terhadap *server*.

d. Hubungan Hukum Antara *Driver* Dengan Konsumen

Untuk mengetahui hubungan antara *driver* dengan konsumen, perlu kita ketahui terlebih dahulu mengenai kebijakan umum yang berlaku di perusahaan penyedia aplikasi yang bersangkutan. Dalam hal ini akan membahas mengenai penyedia aplikasi GO-JEK (PT Aplikasi Karya Anak Bangsa). Kebijakan umum tersebut terdapat pada peraturan mengenai syarat dan ketentuan pada hal-hal umum, yang menyebutkan bahwa :[148]

1) PT Aplikasi Karya Anak Bangsa adalah suatu perseroan yang didirikan berdasarkan hukum Negara Republik Indonesia ("kami" atau "milik kami").
2) Aplikasi ini merupakan aplikasi perangkat lunak yang berfungsi sebagai sarana untuk menemukan layanan dengan menggunakan sepeda motor yang disediakan oleh pihak ketiga (pengemudi ojek)

[148] Di akses melalui https://www.go-jek.com/terms-and-condition/, pada hari Rabu, 6 Desember 2017, pukul 01.03 WIB.

("Penyedia(-penyedia) Layanan"). Aplikasi ini menawarkan informasi tentang layanan yang ditawarkan oleh Penyedia Layanan. Jenis layanan yang dapat diminta melalui Aplikasi adalah:

a) Kurir Instan;
b) Transportasi;
c) Pengiriman Makanan;
d) Pembelanjaan Pribadi; dan
e) Layanan lain yang dapat kami tambahkan dari waktu ke waktu.

3) Aplikasi ini memungkinkan Anda untuk mengirimkan permintaan untuk suatu Layanan kepada Penyedia Layanan. Penerima GPS - yang harus dipasang pada perangkat bergerak (*smartphone*) di mana Anda telah mengunduh Aplikasi - mendeteksi lokasi Anda dan mengirimkan informasi lokasi Anda ke Penyedia Layanan terkait. Penyedia Layanan memiliki kebijakan sendiri dan menyeluruh untuk menerima atau menolak setiap permintaan Anda atas Layanan. Penyedia Layanan juga memiliki kebijakannya sendiri dan menyeluruh untuk memilih dan menerima arahan-arahan yang diberikan oleh Aplikasi tersebut. Jika Penyedia Layanan menerima permintaan Anda, Aplikasi akan memberitahu Anda dan memberikan informasi mengenai Penyedia Layanan - termasuk nama Penyedia Layanan, nomor polisi kendaraannya, dan penilaian pelayanan pelanggan - dan kemampuan untuk menghubungi Penyedia Layanan melalui telepon. Aplikasi ini juga memungkinkan Anda untuk melihat perkembangan Penyedia Layanan menjuju titik penjemputan, secara langsung/*real time.*
4) Kami akan melakukan semua upaya wajar untuk menghubungkan Anda dengan Penyedia Layanan untuk mendapatkan Layanan, tergantung kepada keberadaan Penyedia Layanan di atau di sekitar lokasi Anda pada saat Anda melakukan pemesanan Layanan.
5) Untuk menghindari keragu-raguan, kami adalah perusahaan teknologi, bukan perusahaan transportasi atau kurir dan kami tidak memberikan layanan transportasi atau kurir. Kami tidak memperkerjakan Penyedia Layanan dan kami tidak bertanggung jawab atas setiap tindakan dan/atau kelalaian Penyedia Layanan. Aplikasi ini hanya merupakan sarana untuk memudahkan pencarian atas Layanan. Adalah tergantung pada Penyedia Layanan untuk menawarkan Layanan kepada Anda dan tergantung pada Anda apakah Anda akan menerima tawaran Layanan dari Penyedia Layanan.

Dari penjelasan pada huruf 2 dan 5 tersebut dapat kita lihat bahwa PT Aplikasi Karya Anak Bangsa merupakan perusahaan teknologi dan bukan merupakan perusahaan transportasi yang memberikan layanan transportasi.

Hubungan hukum antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa sebagai penyedia aplikasi dengan *driver* sebagai penyedia layanan untuk penumpang (konsumen) adalah hubungan kemitraan bukan hubungan kerja. Sedangkan hubungan hukum antara *driver* (sebagai penyedia layanan) dengan penumpang merupakan hubungan hukum perjanjian jual beli dan hubungan hukum undang-undang antara penyedia layanan jasa dengan konsumen. Kedua hubungan hukum ini lahir dari adanya hak dan kewajiban *driver* dan konsumen. Hubungan antara penumpang dengan *driver* adalah konsumen dengan penyedia layanan jasa. Jadi konsumen menggunakan aplikasi GO-JEK itu direalisasikan langsung oleh penyedia layanan/*driver*. *Driver* memang bertugas untuk memberikan jasa/layanan secara langsung kepada konsumen sesuai dengan *request*/keinginan dari konsumen itu sendiri. Hubungan ini pun tidak lebih dari sekedar hubungan yang saling menguntungkan juga. Perbedaannya dengan hubungan kemitraan adalah hubungan ini terdapat unsur perintah dan upah. Konsumen memberikan perintah, *driver* menjalankan perintah dari konsumen, lalu konsumen memberikan upah setelah mendapatkan jasa yang dilakukan oleh *driver*. Dari hubungan ini, *driver* bertugas untuk memberikan pelayanan dengan cara menjual jasa yang diinginkan oleh konsumen dan konsumen bertugas untuk memberikan perintah kepada *driver* dan selanjutnya memberikan upah dari hasil jasa yang diterima konsumen kepada *driver*. Dari perintah yang diberikan oleh konsumen tersebut, *driver* berkewajiban untuk memberikan pelayanan keamanan dan keselamatan kepada konsumen pada saat konsumen

menggunakan selama jasa tersebut dilakukan. Kewajiban tersebut adalah mutlak, karena sebagai bentuk tanggung jawab *driver* kepada konsumen untuk memberikan pelayanan yang baik. Hal ini karena menurut Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan. Dengan demikian, baik perusahaan penyedia aplikasi dan *driver* sebagai penyedia layanan jasa wajib melaksanakan hak penumpang sebagai konsumen, yaitu :[149]

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

e. Hubungan Hukum Antara PT GO-JEK Indonesia Dengan *Driver*

[149] Di akses melaui http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt56a9c0362ef3d/hubungan-antara-penyedia-aplikasi--idriver-i--dan-penumpang#_ftn1 pada hari Kamis, 14 Desember 2017, pukul 03.08 WIB.

PT GO-JEK Indonesia adalah perusahaan penyedia aplikasi yang mengurus apapun mengenai hubungan kerja sama yang berkaitan dengan aplikasi GO-JEK. *Driver* adalah penyedia layanan di dalam aplikasi GO-JEK. Dari penyedia layanan tersebut, *driver* harus menjadi mitra kerja dengan perusahaan GO-JEK. Mitra kerja dilakukan dengan cara mendaftarkan diri kepada perusahaan GO-JEK dengan syarat dan ketentuan yang diberikan oleh perusahaan GO-JEK. Dari hal itulah, PT GO-JEK Indonesia yang mengurus segala hal mengenai hubungan kemitraan tersebut agar seseorang dapat menjadi *driver* di dalam aplikasi GO-JEK. Dari hubungan kemitraan ini, *driver* dapat menjadi penyedia layanan yang bertugas untuk memberikan jasa yang ada pada layanan aplikasi GO-JEK. Namun jika ingin menjadi mitra kerja sebagai penyedia layanan dalam aplikasi GO-JEK, terdapat beberapa syarat dan ketentuan yaitu, ;[150]

1) Calon *driver* wajib memiliki android *smartphone*;
2) Calon *driver* wajib memiliki SIM C aktif;
3) Calon *driver* harus menyediakan motor dengan STNK aktif.

Jika syarat dan ketentuan tersebut telah dilakukan, maka pihak GO-JEK akan menyaring dengan acuan batas kuota *driver* yang dibutuhkan di tiap daerah. Setelah menerima hal itu, maka pihak GO-JEK akan memberikan pelatihan/*training* dengan batas waktu tertentu. *Training* yang berikan terkait dengan hal-hal mengenai aktivitas *driver* dan penggunaan *smartphone* maupun aplikasi GO-JEK itu sendiri.

[150] Di akses melalui https://join.go-jek.com/go-ride pada hari Senin, 25 Desember 2017, pukul 00.56 WIB.

B. Pihak Yang Harus Bertanggung Jawab Atas Kecelakaan Penumpang Transportasi *Online*

1. Hak Dan Kewajiban Para Pihak

a. Hak Dan Kewajiban Antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa Dengan Konsumen

Hubungan hukum dalam hak dan kewajiban antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa dengan konsumen didasarkan pada perjanjian jual beli. Perjanjian tersebut melahirkan hak dan kewajiban sebagai berikut:

1) Hak PT Aplikasi Karya Anak Bangsa
    a) Mendapatkan keuntungan dari jasa yang diberikan kepada konsumen melalui aplikasi GO-JEK;
    b) Mendapatkan data akun aplikasi GO-JEK dari konsumen.
2) Kewajiban PT Aplikasi Karya Anak Bangsa
    a) Memberikan konsumen layanan yang baik melalui aplikasi GO-JEK dengan cara menjaga kestablilan aplikasi GO-JEK agar tidak eror pada saat digunakan;
    b) Memberikan santunan kepada konsumen yang mengalami kerugian;
    c) Menjaga kerahasiaan data pemilik akun yang terdaftar dalam aplikasi GO-JEK.
3) Hak Konsumen
    a) Mendapatkan pelayanan yang baik mengenai aplikasi GO-JEK;

b) Mendapatkan ganti kerugian jika mengalami kecelakaan pada saat menggunakan aplikasi GO-JEK;

c) Data akun yang telah terdaftar harus dirahasiakan.

4) Kewajiban konsumen

a) Melakukan pembayaran setelah menggunakan jasa di aplikasi GO-JEK;

b) Memenuhi syarat dan ketentuan yang berlaku terhadap pengguna aplikasi GO-JEK.

b. Hak Dan Kewajiban Antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa Dengan PT GO-JEK Indonesia

Hubungan hukum dalam hak dan kewajiban antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa dengan PT GO-JEK Indonesia didasarkan pada perjanjian kemitraan. Perjanjian tersebut melahirkan hak dan kewajiban sebagai berikut :

1) Hak PT Aplikasi Karya Anak Bangsa

a) Mendapatkan keuntungan dari tiap hubungan kerja yang diadakan oleh PT GO-JEK Indonesia;

b) Mendapatkan data kemitraan.

2) Kewajiban PT Aplikasi Karya Anak Bangsa

a) Memberikan kebijakan kepada PT GO-JEK Indonesia mengenai hubungan kerja berkaitan dengan aplikasi GO-JEK.

3) Hak PT GO-JEK Indonesia

a) Mendapatkan kewenangan segala urusan mengenai hubungan kerja berkaitan dengan aplikasi GO-JEK.

4) Kewajiban PT GO-JEK Indonesia

a) Melahirkan hubungan kerja yang baik antara para pihak dalam aplikasi GO-JEK;

b) Memberikan data kemitraan.

c. Hak Dan Kewajiban Antara PT Dompet Anak Bangsa Dengan PT GO-JEK Indonesia

Hubungan hukum dalam hak dan kewajiban antara PT Dompet Anak Bangsa dengan PT GO-JEK Indonesia didasarkan pada perjanjian kemitraan. Perjanjian tersebut melahirkan hak dan kewajiban sebagai berikut :

1) Hak PT Dompet Anak Bangsa

a) Mendapatkan akses untuk meluncurkan layanan *Go-Pay* dalam aplikasi GO-JEK;

b) Mendapatkan kewenangan dalam menyelengggarakan layanan *Go-Pay* dalam aplikasi GO-JEK.

2) Kewajiban PT Dompet Anak Bangsa

a) Memberikan data pembayaran terkait layanan *Go-Pay* kepada PT GO-JEK Indonesia.

3) Hak PT GO-JEK Indonesia

a) Mendapatkan data pembayaran terkait dengan layanan *Go-Pay* dari PT Dompet Anak Bangsa;

b) Mendapatkan keuntungan dari penggunaan layanan *Go-Pay*.

4) Kewajiban PT GO-JEK Indonesia

a) Memberikan kewenangan kepada PT Dompet Anak Bangsa terkait layanan *Go-Pay* pada aplikasi GO-JEK;

b) Menjaga dan menyimpan data terkait dengan layanan G*o-Pay* dalam aplikasi GO-JEK.

d. Hak Dan Kewajiban Antara PT GO-JEK Indonesia Dengan *Driver*

Hubungan hukum dalam hak dan kewajiban antara PT Dompet Anak Bangsa dengan PT GO-JEK Indonesia didasarkan pada perjanjian kemitraan. Perjanjian tersebut melahirkan hak dan kewajiban sebagai berikut :

1) Hak PT GO-JEK Indonesia

a) Mendapatkan data akun *driver*;

b) Mendapatkan keuntungan dari layanan yang telah diberikan *driver* kepada konsumen.

2) Kewajiban PT GO-JEK Indonesia

a) Menjaga dan menyimpan data akun *driver*;

b) Memberikan kewenangan kepada *driver* untuk akses dengan konsumen.

3) Hak *Driver*

a) Mendapatkan jaminan keamanan akun *driver*;

b) Mendapatkan akses dengan konsumen.

4) Kewajiban *Driver*

a) Menjaga nama baik atas nama GO-JEK;

b) Melakukan kinerja dengan baik;

c) Memberikan data lengkap terkait akun untuk *driver*.

e. Hak Dan Kewajiban Antara *Driver* Dengan Konsumen

Hubungan hukum dalam hak dan kewajiban antara *driver* dengan konsumen didasarkan pada perjanjian jual beli dan undang-undang. Perjanjian jual beli dan undang-undang tersebut melahirkan hak dan kewajiban sebagai berikut :

1) Hak *Driver*
   a) Mendapatkan upah dari layanan jasa yang telah dilakukan;
   b) Mendapatkan keterangan mengenai *order* yang diberikan oleh konsumen.
2) Kewajiban *Driver*
   a) Memberikan pelayanan yang baik dengan cara menjaga/menjamin keamanan dan keselamatan konsumen;
   b) Memberikan pertanggung jawaban kepada konsumen jika terjadi kecelakaan;
   c) Menyelesaikan *order* yang diterima dari konsumen.
3) Hak Konsumen
   a) Mendapatkan pelayanan yang baik dengan cara dijamin keamanan dan keselamatan pada saat menggunakan jasa dari *driver*;
   b) Mendapatkan jasa/*order* yang dipilih dari aplikasi GO-JEK.
4) Kewajiban Konsumen
   a) Membayar upah dari *order* yang telah diterima;

b) Mendapatkan pertanggung jawaban dari *driver* jika terjadi kecelakaan;

c) Menjaga tingkah laku aktivitas dalam *order* layanan GO-JEK.

2. Pihak Yang Bertanggung Jawab Atas Kecelakaan Penumpang Transportasi *Online*

Tanggung jawab adalah suatu perbuatan untuk siap menanggung segala sesuatu hal yang muncul sebagai akibat dari dilakukannya suatu aktivitas tertentu.[151] Berbicara mengenai tanggung jawab maka tentu tidak akan lepas dari suatu kewajiban yang harus dipenuhi karena ada hak yang harus dipenuhi. Mengenai hal ini, kasus yang akan penulis bahas adalah pertanggung jawaban terhadap kecelakaan penumpang transportasi *online* khususnya aplikasi GO-JEK. Bila pertanyaan mengacu mepada pihak mana yang bertanggung jawab, dilihat dari hak dan kewajiban masing-masing pihak pada penjelasan di atas, maka *driver* sebagai penyedia layanan adalah pihak yang akan bertanggung jawab atas kecelakaan yang terjadi jika menggunakan aplikasi layanan GO-JEK terhadap konsumen. *Driver* adalah pihak yang bertanggung jawab, karena *driver* adalah pihak yang melakukan tugas nya secara langsung kepada konsumen sesuai jasa yang di pilih oleh konsumen melalui aplikasi GO-JEK. Dilihat dari hak dan kewajiban antara *driver* dengan konsumen juga jelas bahwa hubungan hukum terjadi akibat adanya perjanjian jual beli dan undang-undang perlindungan konsumen yang dikatakan bahwa hak *driver* adalah menjemput dan mengantar

[151] Di akses melalui http://www.definisimenurutparaahli.com/pengertian-bertanggung-jawab-dan-contohnya/ pada hari Kamis, 7 Desember 2017, pukul 23.50 WIB.

konsumen ke tujuan yang telah dipilih sekaligus menjaga keamanan dan keselamatan dari konsumen pada saat menggunakan jasa tersebut. Jika pada saat konsumen menggunakan jasa dari *driver* dan terjadi kecelakaan, maka terdapat unsur hak yang tidak terpenuhi yaitu menjaga keamanan dan keselamatan dari konsumen. Perbuatan tersebut dapat di kategorikan dalam Perbuatan Melawan Hukum (PMH) yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata yang disebutkan bahwa "tiap perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan itu, mengganti kerugian tersebut".[152] Dengan demikian ada empat unsur yang harus di penuhi dalam konstruksi hukum perbuatan melawan hukum :[153]

a. Adanya perbuatan melanggar hukum;
b. Menimbulkan kerugian;
c. Adanya unsur kesalahan;
d. Ada hubungan kausalitas antara perbuatan hukum dan kerugian yang timbul.

Perbuatan melawan hukum dapat di pahami, baik dalam arti sempit terbatas kepada pelanggaran undang-undang, maupun dalam arti luas, yaitu meliputi baik pelanggaran terhadap undang-undang dan perbuatan manusia yang melanggar hak-hak orang lain. Dari penjelasan undang-undang tersebut jelas bahwa jika terjadi kerugian maka ada pihak yang harus bertanggung jawab. Karena *driver* terpaut oleh dua hal tersebut yaitu perjanjian dan undang-undang

[152] Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
[153] YLBHI dan PSHK, *Panduan Bantuan Hukum di Indonesia: Pedoman Anda memahami dan Menyelesaikan Masalah Hukum*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 2007, hlm. 283.

kepada konsumen setelah *order* diterima oleh *driver* maka ada kesepakatan di antara kedua belah pihak dan salah satu kewajiban *driver* kepada konsumen adalah memberikan pelayanan yang baik dengan cara menjaga keamanan dan keselamatan dari konsumen selama menggunakan jasa dalam hal ini layanan *Go-Ride* dalam aplikasi GO-JEK. Dari ke empat unsur perbuatan melawan hukum tersebut, *driver* sebagai pihak yang bertanggung jawab juga memenuhi keempat unsur tersebut dan dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum. Unsur pertama dikatakan bahwa adanya perbuatan melanggar hukum, *driver* yang melakukan kelalaian yang berakibat kecelakaan dan kerugian pada konsumen tersebut telah melanggar perbuatan melanggar hukum karena ada unsur kelalaian dan tidak terpenuhi hak sebagai konsumen. Unsur kedua adalah menimbulkan kerugian, jelas jika terjadi kecelakaan maka akan ada pihak yang merasa dirugikan entah itu kerugian secara fisik ataupun materi dalam hal ini konsumen. Unsur ketiga adalah adanya unsur kesalahan, *driver* yang mengalami kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan tersebut adalah suatu kesalahan akibat dari kelalaian tersebut jadi unsur kesalahan ini juga berlaku. Kemudian yang terakhir adanya unsur hubungan kausalitas antara perbuatan hukum dan kerugian yang timbul, unsur ini menjelaskan bahwa perbuatan hukum dan kerugian saling melengkapi karena dari adanya perbuatan hukum lahirlah kerugian tersebut dan ini terjadi pada kasus *driver* yang melakukan kelalaian yang berakibat kecelakaan dan merugikan konsumen. Ke empat unsur ini secara langsung berlaku dan jika unsur-unsur tersebut dapat berlaku maka dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum.

Memang pemilik, pembuat dan pengelola dari aplikasi GO-JEK adalah PT Aplikasi Karya Anak Bangsa, namun PT Aplikasi Karya Anak Bangsa hanya bertanggung jawab atas penggunaan dalam aplikasi GO-JEK yaitu memberikan layanan yang baik melalui aplikasi GO-JEK, menjaga kerahasiaan data pemilik akun GO-JEK dan memberikan santunan kepada konsumen yang mengalami kerugian. Seperti yang dijelaskan dalam aturan syarat dan ketentuan dari GO-JEK dalam peraturan tanggung jawab kami yaitu :[154]

a. Kami tidak bertanggung jawab atas setiap cedera, kematian, kerusakan atau kerugian yang disebabkan oleh perilaku dari para Penyedia Layanan. Kami juga tidak bertanggung jawab atas kesalahan, termasuk pelanggaran lalu lintas, atau tindakan kriminal yang dilakukan oleh Penyedia Layanan selama pelaksanaan Layanan. Penyedia Layanan hanya merupakan mitra kerja kami, bukan pegawai, agen atau perwakilan kami.
b. Namun, kami peduli akan keselamatan pengguna Aplikasi dan, atas pertimbangan pribadi semata dan sepenuhnya, kami bersedia untuk memberikan bantuan keuangan jika pengguna mengalami kecelakaan, menderita cedera atau meninggal saat dijemput oleh Penyedia Layanan. Bantuan kami hanya berlaku sejak pengguna dijemput oleh Penyedia Layanan sampai pengguna mencapai tujuannya. Mohon mengingatkan Penyedia Layanan jika anda merasa tidak nyaman dengan cara Penyedia Layanan menyediakan layanan transportasi. Jumlah bantuan keuangan akan ditentukan berdasarkan kebijakan kami.
c. Kami juga bersedia untuk memberikan bantuan keuangan sampai dengan Rp 10.000.000 atas pertimbangan pribadi dan mutlak kami untuk barang yang hilang atau rusak saat menggunakan layanan dari Penyedia Layanan sepanjang barang tersebut mematuhi Ketentuan Penggunaan. Kami tidak memiliki asuransi untuk barang yang dikirimkan dan oleh karena itu jika anda ingin barang tersebut diasuransikan selama pengiriman, silakan anda menghubungi penyedia asuransi anda.
d. Kami menggunakan cara-cara teknis dan keamanan yang tepat dan wajar untuk menjaga Aplikasi aman dan terbebas dari virus dan kesalahan. Namun demikian, bagaimanapun efektifnya teknologi ini, tidak ada sistem keamanan yang tidak dapat ditembus. Oleh karena itu kami tidak dapat menjamin keamanan *database* kami dan kami juga

[154] Di akses melalui https://www.go-jek.com/terms-and-condition/ pada hari Jumat, 8 Desember 2017, pukul 15.00 WIB.

tidak dapat menjamin bahwa informasi yang anda berikan tidak akan ditahan/terganggu saat sedang dikirimkan kepada kami.

e. Aplikasi ini dapat mengalami keterbatasan, penundaan, dan masalah-masalah lain yang terdapat dalam penggunaan internet dan komunikasi elektronik, termasuk perangkat yang digunakan oleh anda atau Penyedia Layanan rusak, tidak terhubung, berada di luar jangkauan, dimatikan atau tidak berfungsi. Kami tidak bertanggung jawab atas keterlambatan, kegagalan pengiriman, kerusakan atau kerugian yang diakibatkan oleh masalah-masalah tersebut.

Dalam aturan nomor 1 dijelaskan bahwa pihak GO-JEK tidak merasa bertanggung jawab terhadap para *driver* (penyedia layanan) jika melakukan tindakan yang menyebabkan kerugian kepada konsumen dan terjadi hal-hal terhadap *driver* seperti cedera, pelanggaran lalu lintas, kecelakaan, tindakan kriminal bahkan kematian, karena pihak GO-JEK dan *driver* hanya sebatas sebagai mitra kerja dan bukan pegawai dari perusahaan PT Aplikasi Karya Anak Bangsa. Namun para *driver* GO-JEK dapat mengikuti asuransi yang diberikan oleh PT Asuransi Allianz Life Indonesia. Produk asuransi tersebut tidak hanya melindungi *driver* GO-JEK tersebut, namun juga untuk keluarga inti dari sang *driver*. Dengan jaminan asuransi dari Allianz, asuransi ini memang di khususkan oleh para *driver* GO-JEK tergantung *driver* tersebut ikut mendaftarkan diri mengikuti produk asuransi tersebut. Tentu saja itu semua di luar kewenangan dari PT GO-JEK Indonesia sebagai penyedia aplikasi, karena PT GO-JEK Indonesia hanya bekerja sama dengan PT Asuransi Allianz Life Indonesia untuk asuransi khusus para *driver* dan itu semua tergantung oleh para *driver* yang ingin mendaftar asuransi tersebut atau tidak. Yang jelas GO-JEK tidak bertanggung jawab atas kerugian atau kesalahan yang diderita oleh *driver* dan konsumen akibat kelalaian yang ditimbulkan dari *driver*.

Namun pihak GO-JEK merasa peduli kepada pengguna aplikasi layanan GO-JEK dalam peraturan tersebut pada nomor 2 jika pengguna aplikasi mengalami kecelakaan, cedera, atau meninggal pada saat sudah memakai layanan aplikasi GO-JEK yang terhitung sejak dijemput oleh penyedia layanan/*driver* pada saat menggunakan jasa *Go-Ride*. Bentuk kepedulian santunan tersebut hanya sebatas bantuan santunan dan bukan tanggung jawab kepada konsumen dari perusahaan penyedia layanan aplikasi. Santunan tersebut juga tergantung kerugian yang ditimbulkan menurut ketentuan dari pihak GO-JEK sendiri. Jadi santunan tersebut berlaku dari penumpang pada saat dijemput oleh *driver* sampai dengan penumpang sampai pada tujuan. Berdasarkan pasal 234 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yaitu pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi. Dengan adanya peraturan perundang-undangan di atas maka sudah jelas pihak *driver* sebagai pihak penyedia layanan untuk memberikan jasa secara langsung kepada konsumen bertanggung jawab secara pribadi atas kecelakaan tersebut terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan. Apabila pihak *driver* tidak memberikan perlindungan hukum terhadap penumpang berupa tanggung jawab kerugian seperti ketentuan yang dijelaskan di atas, maka pihak *driver* dapat dikategorikan melakukan tindakan perbuatan melawan hukum atau melanggar ketentuan yang berlaku yang tentu saja dapat di berlakukan peraturan yang sah untuk memproses hal tersebut. Karena bentuk santunan dari PT Aplikasi Karya Anak Bangsa

tersebut hanya berupa bentuk kepedulian perusahaan kepada konsumen, maka santunan tersebut hanya sebatas bantuan secara moral kepada konsumen dari perusahaan penyedia layanan. Tanggung jawab sesungguhnya dilakukan oleh pihak *driver* sebagai penyedia layanan yang memberikan hak kepada konsumen atas keamanan dan keselamatan selama berkendara menggunakan jasa dari aplikasi GO-JEK. Jika kedua belah pihak yang berseteru ingin mengadakan musyawarah, dapat memilih beberapa opsi. Konsumen dapat melakukan musyawarah dengan *driver* dengan cara melalui jalur non litigasi seperti:[155]

a. Negosiasi

Penyelesaian sengketa dengan menggunakan komunikasi dua arah dari kedua belah pihak yang bersengketa untuk merumuskan sebuah kesepakatan bersama, kedua belah pihak tersebut adalah *driver* dengan konsumen.

b. Mediasi

Upaya penyelesaian sengketa secara damai di mana ada keterlibatan pihak ketiga yang netral (mediator), yang secara aktif membantu pihak-pihak yang bersengketa untuk mencapai suatu kesepakatan yang dapat diterima oleh semua pihak.

c. Konsiliasi

Upaya untuk mempertemukan kepentingan kedua belah pihak yang berselisih untuk mencapai persetujuan dan penyelesaian bersama.

d. Arbitrase

Berdasarkan UU No. 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif penyelesaian Sengketa Pasal (1) angka 1. Arbitrase adalah cara penyelesaian suatu sengketa Perdata di luar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian Arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa. Apabila para pihak dalam suatu perjanjian atau transaksi bisnis secara tertulis sepakat membawa sengketa yang timbul di antara mereka sehubungan dengan perjanjian atau transaksi bisnis yang bersangkutan ke arbitrase di hadapan Badan Arbitrase Nasional Indonesia ("BANI"), atau menggunakan Peraturan Prosedur BANI, maka sengketa tersebut diselesaikan di bawah penyelenggaraan BANI berdasarkan Peraturan tersebut, dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan khusus yang disepakati secara tertulis oleh para pihak, sepanjang tidak bertentangan dengan ketentuan undang-

[155] Di akses melalui http://www.baniarbitration.org/ina/procedures.php. pada hari Sabtu, 9 Desember 2017, pukul 01.38 WIB.

undang yang bersifat memaksa dan kebijaksanaan BANI. Penyelesaian sengketa secara damai melalui Arbitrase di BANI dilandasi itikad baik para pihak dengan berlandasan tata cara kooperatif dan non-konfrontatif.

Dalam aturan nomor 2 pada peraturan tanggung jawab pihak GO-JEK dikatakan bahwa PT Aplikasi Karya Anak Bangsa merasa peduli atas keselamatan pada pengguna aplikasi dan bentuk kepedulian tersebut berupa bantuan keuangan dan tergantung kerugian yang ditimbulkan. Bantuan keuangan tersebut juga dijelaskan dalam nomor 3 yang dikatakan bahwa bantuan keuangan akan diberikan sampai batas maksimal Rp.10.000.000. Manfaat asuransi ini menghasilkan memberikan santunan kepada penumpang yaitu berupa :[156]

a. Santunan kematian dan cacat tetap akibat kecelakaan hingga Rp. 10,000,000,-
b. Penggantian biaya pengobatan akibat kecelakaan hingga Rp. 5,000,000,-

Seperti yang dijelaskan di atas, perlindungan asuransi (*personal accident*) atau santunan ini hanya berlaku ketika pengguna jasa transportasi GO-JEK menjadi penumpang GO-JEK (selama durasi perjalanan sebagai penumpang GO-JEK) yang menggunakan jasa *Go-Ride*. Adapun syarat dan ketentuan jika penumpang ingin klaim asuransi kecelakaan kepada pihak GO-JEK, yaitu :

a. *Bookingan* harus dibuat via aplikasi untuk memastikan layanan akun penumpang terdaftar di sistem GO-JEK;
b. Penerima santunan memiliki kartu identitas yang berlaku;
c. Bersedia menyerahkan :

[156] Di akses melalui http://www.asuransi-jiwa.org/gojek-menggunakan-asuransi-allianz/ pada hari Jumat, 8 Desember 2017, pukul 23.26 WIB.

1) Kuitansi asli dari dokter/rumah sakit yang asli;
2) *Fotocopy* asli pemeriksaan medis (*x-ray*, laboratorium, dan sebagainya);
3) Resume medis pasien.

Jika penumpang ingin melakukan klaim asuransi atas kecelakaan dari PT Aplikasi Karya Anak Bangsa, maka syarat dan ketentuan yang telah dijelaskan harus dipenuhi agar klaim asuransi dapat berjalan dengan baik dan benar. Seperti salah satu contoh kasus kecelakaan GO-JEK yang penulis dapatkan, penumpang atas nama Sari Ramadeni (25 Tahun) mengalami kecelakaan di daerah Jakarta pada hari Minggu, 12 Maret 2017 sekitar pukul 12.35 WIB. Dengan kronologis Sari memesan ojek *online* menggunakan aplikasi GO-JEK dengan Jasa *Go-Ride* untuk tujuan menuju gedung Smesco di jalan Gatot Subroto, Jakarta. Setelah mendapatkan *driver*, Sari menuju tujuan lokasi, namun tidak sampai 1 kilometer dari lokasi penjemputan, Sari yang kala itu menggunakan pakaian gamis panjang *syar'i* terlilit gir motor. Seketika itu, *driver* dan penumpang langsung terjatuh dengan posisi pakaian *syar'i* penumpang tersebut masih berada di gir motor dan mengalami pingsan seketika. Lantas dengan kejadian itu, para warga dan *driver* tersebut inisiatif membawa penumpang menuju rumah sakit terdekat.

Dengan kondisi pingsan dan bagian tubuh ada luka lecet, penumpang dirujuk ke UGD (Unit Gawat Darurat) dari rumah sakit tersebut. Beruntungnya tidak terjadi luka serius dari hasil pemeriksaan di UGD. Dengan kejadian itu, *driver* merasa bertanggung jawab atas kecelakaan tunggal tersebut dengan mengganti kerugian biaya pengobatan. Selang beberapa hari, Sari berobat untuk

luka bekas kecelakaan dengan periksa jalan dan rontgen untuk mengecek ada luka dalam seperti patah tulang. Dari pengeluaran berobat tersebut Sari melakukan klaim asuransi kepada pihak GO-JEK dengan menghubungi *call center* pihak GO-JEK. Setelah melakukan klaim tersebut, sari mendapatkan asuransi penggantian biaya pengobatan sebesar Rp. 5,000,000,-. Setelah klaim tersebut, ganti rugi yang diberikan oleh *driver* pada saat kecelakaan tersebut tetap digunakan dan Sari menambahkan santunan dari pihak GO-JEK tersebut untuk biaya rumah sakit.

Jadi dilihat dari contoh kasus di atas, memang pihak PT Aplikasi Karya Anak Bangsa sebagai perusahaan pemilik aplikasi GO-JEK, namun di samping sebagai perusahaan pemilik dan penyedia aplikasi dan juga memiliki aturan mengenai bentuk pertanggung jawaban tetapi tidak bertanggung jawab secara wajib kepada konsumen yang mengalami kerugian akibat hal yang ditimbulkan oleh *driver*. Karena hubungan PT Aplikasi Karya Anak Bangsa dengan *driver* hanya sebatas mitra kerja, maka apapun yang dilakukan oleh *driver* bukan tanggung jawab dari PT Aplikasi Karya Anak Bangsa. Mengenai hal tersebut yang harus sesuai dengan prinsip perlindungan konsumen yang tertera di dalam Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 1/POJK.07/2013 tentang Perlindungan Konsumen Sektor Jasa Keuangan, di mana terdapat lima prinsip penting perlindungan konsumen. Lima prinsip ini mesti ditaati agar perlindungan konsumen dapat berjalan dengan efektif. Lima prinsip tersebut adalah sebagai berikut:[157]

[157]Pasal 1 Huruf 1 dan 2 Peraturan Otoritas Jasa Keuangan tentang Perlindungan Konsumen Sektor Jasa Keuangan.

a. Pertama, transparansi. Prinsip ini mengharuskan PUJK untuk memberikan informasi secara terbuka, jelas dan bahasa yang mudah dimengerti kepada konsumen tentang semua produk yang dimiliki. Hal ini penting agar konsumen bisa memahami secara sempurna produk yang ditawarkan.
b. Kedua, perlakuan yang adil. Prinsip ini, menekankan agar PUJK berlaku adil dan tidak diskriminatif kepada konsumen dengan memberikan perlakuan yang berbeda antara konsumen yang satu dengan yang lainnya, terutama berdasarkan pada suku, agama dan ras.
c. Ketiga, keandalan. Maksud dari 'keandalan' dalam prinsip ini adalah segala sesuatu yang dapat memberikan layanan yang akurat melalui sistem, prosedur, infrastruktur, dan sumber daya manusia yang andal.
d. Keempat, kerahasiaan dan keamanan data/informasi konsumen. Prinsip ini mengatur agar PUJK menjaga dan kerahasiaan dan keamanan data konsumen. PUJK hanya dibolehkan menggunakan data dan informasi sesuai dengan kepentingan dan tujuan yang disetujui oleh konsumen, kecuali ditentukan lain oleh peraturan perundang-undangan.
e. Kelima, penanganan pengaduan serta penyelesaian sengketa konsumen secara sederhana, cepat, dan biaya terjangkau. Prinsip ini terkait dengan pelayanan/penyelesaian pengaduan yang dilakukan oleh konsumen dalam menyelesaikan permasalahan yang dihadapinya. Pelayanan pengaduan konsumen ini difasilitasi oleh OJK untuk mempermudah pengaduan yang dilakukannya. Lalu mekanisme penyelesaian sengketa melalui lembaga penyelesaian sengketa alternatif yang efektif juga ditawarkan kepada konsumen agar sengketa dapat diselesaikan secara cepat.

Dari penjelasan di atas penulis mendapatkan beberapa kesimpulan, yaitu Asuransi atau santunan yang dijanjikan oleh pihak GO-JEK hanya sebatas bantuan bukan tanggung jawab dan berlaku jika penumpang menggunakan aplikasi GO-JEK khususnya jasa *Go-Ride* mengalami kecelakaan laka lantas; *driver* tidak mendapatkan santunan dari pihak GO-JEK atas kecelakaan tersebut; Asuransi atau santunan yang diberikan tergantung dengan biaya pengobatan yang telah dikeluarkan dengan batas maksimal Rp. 5.000.000,- dan kerusakan pada barang pribadi mendapat santunan maksimal Rp. 10.000.000,-; *Driver* merasa bertanggung jawab atas kecelakaan yang terjadi kepada penumpang sesuai dengan prinsip perlindungan konsumen. Jadi dalam hal ini *driver* sebagai penyedia

layanan bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi pada konsumen pada saat menggunakan jasa yang diberikan karena kewajiban *driver* adalah menurut Pasal 9 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Pasal 1365 KUHPerdata tentang Perbuatan Melawan Hukum harus menjaga keamanan dan keselamatan dari konsumen selama menggunakan jasa yang diberikan oleh *driver*.

C. Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi *Online*

Setiap kecelakaan transportasi darat selalu menimbulkan kerugian kepada penumpang, pengemudi maupun pihak lain seperti perusahaan transportasi *online* dan tentu saja melahirkan permasalahan hukum baru, khususnya yang berkenaan dengan pertanggung jawaban hukum perusahaan penyedia jasa transportasi darat dan perlindungan hukum penumpang untuk mendapatkan hak-hak sebagai konsumen. Seperti yang kita ketahui, transportasi *online* terdiri atas dua jenis kendaraan dalam penyelenggaraannya, yaitu kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat. Penumpang dapat memilih di antara dua pilihan jenis kendaraan tersebut tergantung keinginan dan kebutuhan masing-masing. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), hanya kendaraan roda empat yang dianggap dan diakui oleh pemerintah sebagai kendaraan umum, sedangkan kendaraan roda dua tidak diakui oleh pemerintah sebagai kendaraan umum. Di samping itu status hukum transportasi *online* juga masih menjadi pembahasan dan perdebatan mengingat kendaraan bermotor yang digunakan masih menggunakan plat berwarna hitam (kendaraan pribadi) dan bukan menggunakan plat berwarna kuning (kendaraan

umum). Karena jika suatu kendaraan akan dipergunakan untuk transportasi umum, seharusnya kendaraan tersebut memang menggunakan plat berwarna kuning. Guna mengisi kekosongan tersebut, pemerintah mengeluarkan peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek sebagai revisi pengganti dari peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tersebut di antaranya memuat 11 poin revisi yang telah dibahas dan disepakati bersama antara para pemangku kepentingan, seperti para akademisi, pengamat transportasi, asosiasi terkait, dan pelaku usaha jasa transportasi, baik yang reguler maupun yang berbasis aplikasi *online*. Hasilnya selain sudah dilakukan uji publik juga telah disosialisasikan ke berbagai kota dan dipublikasikan melalui media massa. Peraturan Menteri tersebut berlaku sejak ditetapkan atau 1 April 2017 namun ada beberapa substansi materi yang memerlukan masa transisi dalam penerapannya. Dari 11 poin revisi aturan tersebut, 4 poin diberlakukan secara langsung pada 1 April 2017 yaitu di antaranya:[158]

1. Penetapan angkutan *online* sebagai angkutan sewa khusus;
2. Persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal 1.000 CC;
3. Persyaratan keharusan memiliki tempat penyimpanan kendaraan; dan
4. Kepemilikan atau kerja sama dengan bengkel yang merawat kendaraan, Sementara untuk pengujian berkala (KIR) kendaraan, stiker dan

[158] Di akses melalui http://dephub.go.id/post/read/pm-26-tahun-2017-tentang-revisi-aturan-angkutan-sewa-online-diberlakukan-dengan-masa-transisi pada hari Rabu, 13 Desember 2017, pukul 23.48 WIB.

penyediaan akses *Digital Dashboard*; masa transisi diberikan waktu 2 bulan setelah 1 April 2017 atau 1 Juni 2017.

Sedangkan untuk pemberlakuan poin penetapan tarif batas atas dan batas bawah, kuota, pengenaan pajak, dan penggunaan nama pada STNK, masa transisi diberikan selama 3 bulan untuk pemberlakuannya. Jadi dari revisi undang-undang ini sudah dijelaskan mengenai perubahan aturan baru dan penyelenggaraan mengenai kendaraan umum untuk transportasi *online*. Terlepas dari status mengenai kendaraan umum yang masih belum jelas dan simpang siur mengenai transportasi *online*, penumpang yang menggunakan transportasi *online* akan mendapatkan perlindungan hukum melalui Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen apabila terdapat penumpang yang mengalami *evenement* atau merasa dirugikan pada saat menggunakan transportasi umum. Berdasarkan Pasal 9 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, dinyatakan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.[159] Dan Berdasarkan Pasal 234 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikatakan bahwa *"pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi"*.[160]

[159] Pasal 9 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

[160] Pasal 234 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dari aturan ini dapat disimpulkan bahwa *driver* dan perusahaan penyedia transportasi *online* (pelaku usaha) bertanggung jawab apabila penumpang (pengguna jasa) mengalami kerugian seperti kecelakaan, kejahatan saat mengalami transportasi *online* tersebut. Namun hubungan hukum *driver* dengan konsumen dan PT Aplikasi Karya Anak Bangsa (pelaku usaha) dengan konsumen berbeda. Tanggung jawab antara kedua nya dengan konsumen pun juga berbeda. Jika pelaku usaha bertanggung jawab atas penggunaan aplikasi yang digunakan oleh konsumen, maka *driver* bertanggung jawab mengantar dan menjemput sesuai lokasi dan memberikan keamanan dan keselamatan pada saat memberikan jasa secara langsung. Dan jika terjadi kecelakaan akibat kelalaian *driver* itu sendiri, maka *driver* bertanggung jawab kepada konsumen dengan cara memberikan ganti kerugian yang setara dengan kerugian yang ditimbulkan tersebut yang mengakibatkan kecelakaan laka lantas terhadap pengemudi kendaraan bermotor lain atau kecelakaan tunggal. Berbeda dengan PT Aplikasi Karya Anak Bangsa sebagai pemilik aplikasi GO-JEK, sebagai bentuk bantuan perusahaan kepada konsumen, bantuan tersebut adalah santunan uang atau penggantian barang/jasa yang sejenis atau setara dengan nilai kerugian yang hasilkan atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan batas waktu maksimal 7 hari setelah tanggal transaksi antara penumpang dengan *driver*. Ketentuan ini sesuai dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 19 ayat 2 dan 3. Peraturan tersebut juga memberikan jaminan atas keamanan dan keselamatan kepada konsumen dalam penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan. Untuk

memberikan jaminan tersebut, pemerintah dibebani fungsi pembinaan dan pengawasan pada sektor perlindungan konsumen.[161]

Ketika *driver* atau perusahaan tidak mau bertanggung jawab terhadap konsumen yang merasa dirugikan dan penumpang tidak mendapatkan perlindungan hukum dari *driver* tersebut, maka hal pertama yang harus dilakukan oleh penumpang tersebut adalah dengan melakukan pengaduan/keluhan yang penumpang alami sebagai konsumen kepada Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat (LPKSM) yang diakui oleh pemerintah atau dapat pula dengan cara meminta pendampingan hukum kepada Advokat/Pengacara untuk dibawa ke jalur hukum/meja hijau sesuai dengan hukum yang berlaku. LPKSM atau Advokat ini dapat membantu penumpang sebagai konsumen untuk memperjuangkan hak sebagai konsumen yang merasa dirugikan oleh transportasi *online*. Proses yang harus ditempuh untuk memperjuangkan hak konsumen memiliki dua opsi pilihan, yaitu sebagai berikut :[162]

1. Penyelesaian sengketa konsumen dan pelaku usaha di luar peradilan
   Penyelesaian sengketa ini dilakukan dengan cara di luar jalur hukum, yaitu :
   a. Negosiasi, konsiliasi, mediasi atau konsiliasi antara konsumen yang merasa dirugikan dengan perusahaan di mana dapat di fasilitasi dan didampingi oleh LPKSM atau Advokat;
   b. Melakukan pengaduan secara tertulis atau tidak tertulis ke Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK), selanjutnya BPSK tersebut akan melakukan tugas dan wewenangnya sebagaimana diatur dalam Pasal 49-58 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
2. Penyelesaian sengketa melalui peradilan
   Konsumen juga dapat menempuh jalur peradilan yaitu proses yang dibawa ke jalur hukum dengan pertimbangan-pertimbangan yang sesuai dengan hukum yang berlaku. LPKSM atau Advokat juga akan mendampingi konsumen dan

[161] Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, hlm. 95-96. *Loc,Cit*.
[162] Di akses melalui http://kanalhukum.id/konsultasi/perlindungan-hukum-konsumen-transportasi-online/7 pada hari Kamis, 11 Januari 2018, pukul 22.53 WIB.

memberikan pertimbangan hukum kepada konsumen. Lingkup proses peradilan yang akan ditempuh adalah :

a. Melalui proses hukum pidana, dimulai dari tingkat penyidikan pada kepolisian (Polri), Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di kementerian perdagangan Republik Indonesia (RI) (Ditjen Perlindungan Konsumen dan Tata Tertib Niaga Kemendag);
b. Melalui proses gugatan perdata.

Dari beberapa penyelesaian untuk menempuh hak-hak sebagai konsumen ini, maka konsumen dan pelaku usaha dapat memilih di antara opsi itu untuk menyelesaikan sengketa pertanggung jawaban pelaku usaha kepada konsumen dan perlindungan konsumen terhadap konsumen. Perlindungan hukum dibedakan menjadi 2 yaitu :[163]

1. Perlindungan Hukum Preventif

Perlindungan hukum preventif yaitu subjek hukum diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif.

2. Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa, penanganan perlindungan hukum oleh pengadilan umum dan peradilan administrasi di Indonesia termasuk kategori perlindungan hukum ini. Prinsip perlindungan hukum terhadap tindakan pemerintah bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia.

Upaya penumpang untuk mendapatkan perlindungan hukum apabila konsumen tersebut mengalami kecelakaan, maka penumpang tersebut berhak mendapatkan ganti rugi dari *driver* sebagai penyedia layanan berupa kerugian

[163] Philipus M. Hadjon. *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Bina Ilmu, Surabaya, 1987, hlm. 36.

yang ditimbulkan dari kecelakaan tersebut dan dari PT Aplikasi Karya Anak Bangsa berupa santunan dalam hal ini perusahaan transportasi *online*, karena dalam syarat dan ketentuan di situs GO-JEK menyebutkan bahwa PT Aplikasi Karya Anak Bangsa memberikan santunan musibah kecelakaan kepada seluruh pelanggan GO-JEK yang menggunakan layanan *Go-Ride*. Berdasarkan ketentuan di atas penumpang berhak meminta santunan kepada pihak GO-JEK, apabila dari pihak GO-JEK tidak dapat memenuhi syarat dan ketentuan di atas, maka pihak GO-JEK dapat dikategorikan wanprestasi. Namun pertanggung jawaban yang sesungguhnya ialah berasal dari *driver*, karena sebagai pihak yang melakukan kelalaian secara langsung kepada penumpang dengan tidak memberikan hak sebagai konsumen untuk mendapatkan keamanan dan keselamatan selama menggunakan jasa dari *driver*. Dan hal tersebut dapat memicu penumpang yang tidak puas dengan hak-hak sebagai konsumen dan dapat dibawa ke jalur hukum karena dianggap telah melakukan perbuatan melawan hukum yang melanggar ketentuan yang berlaku. Hal ini juga melanggar ketentuan umum yang berlaku yaitu UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, UU Perlindungan Konsumen, dan Pasal 1365 KUHPerdata tentang Perbuatan Melawan Hukum.

BAB IV
PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Berdasarkan analisis yang telah penulis lakukan, hubungan para pihak yang bekerja sama dalam aplikasi GO-JEK tersebut ialah :
   a. Hubungan hukum antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa dengan konsumen adalah hubungan perjanjian jual beli;
   b. Hubungan hukum antara PT Aplikasi Karya Anak Bangsa dengan PT GO-JEK Indonesia adalah hubungan perjanjian kemitraan;
   c. Hubungan hukum antara PT Dompet Anak Bangsa dengan PT GO-JEK Indonesia adalah hubungan perjanjian kemitraan;
   d. Hubungan hukum antara *driver* dengan konsumen adalah hubungan perjanjian jual beli dan hubungan hukum undang-undang;
   e. Hubungan hukum antara PT GO-JEK Indonesia dengan *driver* adalah hubungan perjanjian kemitraan.

   Di mana mitra kerja maksudnya hubungan kerja sama dan para pihak tersebut memiliki tugas dan wewenang masing-masing dan kedudukan para pihak setara karena tidak ada hubungan antara majikan dan pegawai dan bersifat independen. Hubungan kerja sama tersebut lebih kepada hubungan yang saling menguntungkan dan tidak ada sistem kerja seperti upah dan perintah. Perjanjian kemitraan memiliki perbedaan dengan perjanjian kerja. Definisi dari perjanjian kerja mengacu pada Pasal 1 angka 14 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan

adalah perjanjian antara pekerja atau buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memua syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak. Sedangkan hubungan hukum antara *driver* (sebagai penyedia layanan) dengan penumpang merupakan hubungan hukum antara penyedia layanan jasa dengan konsumen. Hubungan hukum perjanjian jual beli dan undang-undang antara penumpang dengan *driver* adalah konsumen dengan penyedia layanan jasa. Jadi konsumen melakukan kegiatan di aplikasi GO-JEK itu menggunakan jasa dari para *driver* untuk memenuhi perintah dan keinginan dari penumpang dan terdapat upah jika jasa tersebut telah dilakukan oleh *driver* kepada konsumen. Dari hal tersebut, *driver* harus menjamin keamanan dan keselamatan dari konsumen sebagai bentuk pelayanan yang baik. Begitu juga hubungan antara konsumen dengan pihak yang menyelenggarakan jasa layanan yang ada di dalam aplikasi GO-JEK seperti PT Dompet Anak Bangsa, PT GO-JEK Indonesia dan PT Aplikasi Karya Anak Bangsa adalah semata-mata bentuk pelayanan perusahaan untuk memberikan yang terbaik kepada konsumen sebagai pengguna aplikasi GO-JEK.

2. Berkaitan dengan pihak mana yang akan bertanggung jawab atas kecelakaan yang dialami oleh penumpang, maka pihak *driver* sebagai penyedia layanan yang berhubungan langsung dengan konsumen lah yang akan bertanggung jawab atas kecelakaan yang dialami oleh penumpang. Karena *driver* berkewajiban menjaga keamanan dan keselamatan dari konsumen sebagai bentuk pelayanan yang baik. Pertanggung jawaban

tersebut berlaku sejak penumpang menggunakan jasa sampai dengan jasa telah terpenuhi. Pertanggung jawaban dari pihak *driver* disesuaikan dengan kerugian dari konsumen. PT Aplikasi Karya Anak Bangsa sebagai pemilik, pembuat dan pengelola aplikasi GO-JEK membantu berupa santunan yang telah dijelaskan dalam aturan syarat dan ketentuan dari GO-JEK dalam peraturan tanggung jawab yang intinya pihak GO-JEK peduli dengan keselamatan oleh pengguna aplikasi dengan cara memberikan santunan sesuai dengan kerugian yang didapat oleh penumpang. Santunan tersebut antara lain bantuan keungan sampai dengan Rp 10.000.000 untuk kematian, cacat, barang yang disebabkan oleh kecelakaan dan Rp 5.000.000 untuk penggantian biaya pengobatan. Jadi santunan tersebut juga berlaku pada saat penumpang dijemput oleh *driver* sampai dengan penumpang sampai pada tujuan yang dituju. Jika di luar hal itu, maka pertanggung jawaban dari *driver* tersebut tidak berlaku, karena bentuk pertanggung jawaban tersebut sepenuhnya dilakukan pada saat status konsumen menjadi penumpang pada aplikasi GO-JEK. Dalam arti pada saat konsumen menggunakan jasa layanan dalam aplikasi GO-JEK. Jika tanggung jawab tersebut tidak dilakukan maka dapat dikatakan sebagai perbuatan melawan hukum.

3. Berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang dalam transportasi *online* dapat ditinjau dalam Pasal 9 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, dinyatakan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan,

pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan dan Berdasarkan Pasal 234 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikatakan bahwa *"pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi"*. Jadi jelas dalam 2 Pasal ini dikatakan bahwa *driver* dan perusahaan (pelaku usaha) yang bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh penumpang (konsumen) jika terjadi kecelakaan atau kerusakan akibat dari jasa/layanan yang diakibatkan oleh *driver*. Jika *driver* tidak bertanggung jawab maka dapat dikatakan sebagai perbuatan melawan hukum karena melakukan kelalaian dan tidak memenuhi hak-hak dari konsumen.

B. Saran

1. Perlu adanya penyediaan informasi yang lebih jelas dan dapat diakses secara mudah mengenai hubungan hukum dari para pihak dalam penyelenggaraan untuk aplikasi GO-JEK. Karena untuk mempermudah para pihak yang ingin mengetahui hubungan hukum yang terjadi dan hak dan kewajiban yang ditimbulkan dari hubungan hukum tersebut.
2. Perlu adanya sosialisasi kepada *driver* dan penumpang mengenai aturan yang jelas mengenai pihak yang harus bertanggung jawab jika terjadi kerugian terhadap penumpang/konsumen. Tentang hak dan kewajiban para pihak terutama pada saat sedang mengalami kecelakaan. Sehingga tercipta

kejelasan informasi dan keterbukaan bagi konsumen sebagai penikmat dan pengguna jasa yang ditawarkan dalam aplikasi GO-JEK.

3. Peningkatan pelayanan terhadap konsumen yang mengalami kerugian terhadap layanan aplikasi GO-JEK dalam hal ini jasa layanan *Go-Ride*. Dalam proses tanggung jawab yang dilakukan tidak berbelit dan tidak menyusahkan pihak konsumen, karena itu sebagai tanggung jawab dari pihak *driver*, maka dari itu seharusnya proses klaim terhadap ganti kerugian harus dipermudah sebagai bentuk pelayanan yang baik kepada konsumen. Dan klaim santunan dari PT Aplikasi Karya Anak Bangsa juga tidak memberatkan agar terjadinya kemudahan pada saat melakukan klaim santunan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Jurnal

A.S. Hornby, Gen. Ed., *Oxford Advance Learner's Dictionary of Current English*, Oxford University Press, Oxford, 1987.

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999.

Abdulkadir Muhammad, *Pengantar Hukum Pertanggungan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994.

Abdullah Amrin, *Asuransi Syariah*, PT Elex Media Komputindo, Jakarta, 2006.

Abdullah Amrin, *Bisnis, Ekonomi, Asuransi, dan Keuangan Syariah*, Grasindo, Jakarta, 2009.

Abdurrachman, *Ensiklopedia Ekonomi, Keuangan dan Perdagangan* dalam Mulhadi, *Dasar-Dasar Hukum Asuransi*, Rajawali Pers, Depok, 2017.

Ahmad Ibnu Hajar al-Asqalani dan Fathul Bari, *Nashrul Kutub Islamiyah*. Lahore, Pakistan, 1981.

Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen,* PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004.

Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016.

Angger Sigit Pramukti dan Andre Budiman Panjaitan, *Pokok-Pokok Hukum Asuransi*, Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2016.

Arif Djohan Tunggal, *Peraturan Perundang-Undangan Perasuransian di Indonesia*, Harvarindo, Jakarta, 1998.

Assafa Endeshaw, *Hukum E-Commerce Dan Internet Dengan Fokus Di Asia Pasifik*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2007.

Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dengan Fakultas Hukum dan Pengetahuan Masyarakat Universitas Andalas, *Simposium Tentang Hukum Asuransi*, Binacipta, Padang, 1978.

Celina Tri Siswi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008.

Djoko Prakoso dan I Ketut Murtika, *Hukum Asuransi Indonesia*, Bina Aksara, Jakarta, 1987.

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

H R Daeng Naja, *Contract Draftin: Seri Keterampilan Merancang Kontrak Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 2006.

Henry S Siswosoediro, *Buku Pintar Mengurus Surat & Dokumen Kendaraan bermotor*, Visimedia, Jakarta, 2009.

Husain Syahatah, *Asuransi dalam Perspektif Syariah,* (terjemahan), Amzah, Jakarta, 2006.

Ismail Nawawi, *Fiqh Muamalah Klasik dan Kontemporer*, Ghalia, Bogor, 2012.

Jhon M. Echols dan Hasan Sadily, *Kamus Inggris-Indonesia*, Gramedia, Jakarta, 1995.

Kun wahyu Wardana, *Hukum Asuransi: Proteksi Kecelakaan Transportasi*, Mandar Maju, Bandung, 2009.

M. Amin Suma, *Asuransi Syariah & Asuransi Konvensional: Teori, Sistem, Aplikasi, & Pemasaran*, Kholam Publishing Tangerang, 2006.

Man Suparman Sastrawidjaja, *Aspek-aspek Hukum Asuransi, dan Surat Berharga*, Alumni, Bandung, 2012.

Man Suparman Sastrawidjaja, *Hukum Asuransi; Perlindungan Tertanggung, Asuransi Deposito, Usaha Perasuransian*, P.T. Alumni, Bandung, 2013.

Muhaimin Iqbal, A*suransi Umum Syariah dalam Praktik; Upaya menghilangkan Gharar, Maisir, dan Riba,* Gema Insani, Jakarta, 2006.

Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah (Life and General) Konsep dan Sistem Operasional*, Gema Insani, Jakarta, 2003.

Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum, Normatif & Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010.

Mulhadi, *Dasar-Dasar Hukum Asuransi*, Rajawali Pers, Depok, 2017.

Murtadha Bukhari, *Asuransi dan Riba* (terjemahan), Pustaka Hidayah, Malang, 1995.

Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2009

Philipus M. Hadjon. *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Bina Ilmu, Surabaya, 1987.

Radiks Purba, *Memahami Asuransi di Indonesia*, Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, 1995.

Richardus Eko Indrajit dan Richardus Djokopranoto, *Proses Bisnis Outsourcing*, Grasindo, Jakarta, 2003.

Rudi Azis dan Asrul, *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*, Deepublish, Yogyakarta, 2012

Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Rajawali, Jakarta, 1998,

Sri Mamudji, *Metode dan Penulisan Hukum*, Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 2005.

Supriyati, *Audit Laporan Keuangan Usaha Kecil dan Menengah*, Andi, Yogyakarta, 2016.

Susan Ellis Wild, *Webster New World Law Dictionary* dalam Mulhadi, *Dasar-Dasar Hukum Asuransi*, Rajawali Pers, Depok, 2017.

Thomas Patrick, Dalam M.M.Billah. *Priciples and Practices of Takaful and Insurance Compared*, International Islamic University. Malaysia, 2001.

Winardi, *Kamus Ekonomi (Inggris-Indonesia)* dalam Mulhadi, *Dasar-Dasar Hukum Asuransi*, Rajawali Pers, Depok, 2017.

Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, PT Intermasa, Jakarta, 1981.

WJS. Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1976.

YLBHI dan PSHK, *Panduan Bantuan Hukum di Indonesia: Pedoman Anda memahami dan Menyelesaikan Masalah Hukum*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 2007.

Peraturan Perundang-Undangan

Pasal 1 Huruf 1 dan 2 Peraturan Otoritas Jasa Keuangan tentang Perlindungan Konsumen Sektor Jasa Keuangan.

Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang Perbuatan Melawan Hukum.

Pasal 234 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 9 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

Peraturan Gubernur DIY Nomor 32 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Taksi dan Angkutan Sewa Khusus Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

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

Undang-Undang Republik Iindonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan.

Website

http://belajarpsikologi.com/pengertian-transportasi-online/ pada hari Selasa, 28 November, 2017, pukul 01.23 WIB.

http://dephub.go.id/post/read/pm-26-tahun-2017-tentang-revisi-aturan-angkutan-sewa-online-diberlakukan-dengan-masa-transisi pada hari Rabu, 13 Desember 2017, pukul 23.48 WIB.

http://digilib.uinsby.ac.id/10011/5/babii.pdf pada hari Kamis, 5 Oktober 2017, pukul 02.21 WIB.

http://digilib.uinsby.ac.id/10011/5/babii.pdf pada hari Kamis, 5 Oktober 2017, pukul 02.21 WIB.

http://etd.repository.ugm.ac.id/downloadfile/70771/potongan/S2-2014-298746-chapter1.pdf pada hari Kamis, 26 Oktober 2017, pukul 21.44 WIB.

http://forum.teropong.id/2017/07/17/pengertian-jasa-ciri-ciri-karakteristik-jenis-jenis-dan-contohnya/ pada hari Kamis, 21 September 2017, pukul 16.02 WIB.

http://infonitas.com/komuter/transjakarta/4-tahun-grab-investasi-rp-93-triliun/35781 pada hari Selasa, 28 November 2017, pukul 00.44 WIB.

http://kanalhukum.id/konsultasi/perlindungan-hukum-konsumen-transportasi-online/7 pada hari Kamis, 11 Januari 2018, pukul 22.53 WIB.

http://mangaturnainggolan.com/2016/02/24/asas-hukum-sahnya-sebuah-perjanjian-asuransi/ pada hari Rabu 20 September 2017, pukul 01.01 WIB.

http://prfmnews.com/berita.php?detail=menhub-sepeda-motor-masih-menjadi-penyebab-utama-kecelakaan-lalu-lintas pada hari Senin, 19 September 2017, pukul 23.00 WIB.

http://pusatasuransi.com/prinsip-asuransi/ pada hari Jumat, 1 Desember 2017, pukul 00.23 WIB.

http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/10138/BAB%20III.pdf?sequence=7&isAllowed=y pada hari Kamis, 5 Oktober 2017, pukul 02.53 WIB.

http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/65155/Chapter%20II.pdf?sequence=3&isAllowed=y pada hari Selasa, 28 November 2017, pukul 01.11 WIB.

http://www.akademiasuransi.org/2012/09/fungsi-dan-tujuan-asuransi.html pada hari Kamis, 12 Oktober 2017, pukul 23.06 WIB.

http://www.asuransi-jiwa.org/gojek-menggunakan-asuransi-allianz/ pada hari Jumat, 8 Desember 2017, pukul 23.26 WIB.

http://www.asuransisyariah.asia/Perbedaan-Asuransi-Syariah-dengan-Konvensional.html pada hari Kamis, 30 November 2017, pukul 01.22 WIB.

http://www.baniarbitration.org/ina/procedures.php. pada hari Sabtu, 9 Desember 2017, pukul 01.38 WIB.

http://www.definisimenurutparaahli.com/pengertian-bertanggung-jawab-dan-contohnya/ pada hari Kamis, 7 Desember 2017, pukul 23.50 WIB.

http://www.dephub.go.id/post/read/kemenhub-konsisten-terapkan-pm-26-tahun-2017-sepenuhnya. Pada hari Kamis, 21 September 2017, pukul 16.22 WIB.

http://www.dephub.go.id/post/read/kemenhub-taat-azas-sikapi-putusan-ma-tentang-uji-materi-pm-26-tahun-2017 pada hari Kamis, 21 September 2017, pukul 16.17 WIB.

http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt56a9c0362ef3d/hubungan-antara-penyedia-aplikasi--idriver-i--dan-penumpang#_ftn1 pada hari Kamis, 14 Desember 2017, pukul 03.08 WIB.

http://www.jurnalhukum.com/hukum-perlindungan-konsumen-di-indonesia/ pada hari Rabu, 25 Oktober 2017, pukul 17.07 WIB.

http://www.landasanteori.com/2015/10/pengertian-kemitraan-definisi-menurut.html pada hari Selasa, 18 Juli 2017, pukul 15.00 WIB.

http://www.landasanteori.com/2015/10/pengertian-kemitraan-definisi-menurut.html pada hari selasa, 18 Juli 2017, pukul 15.00 WIB.

http://www.mag.co.id/tujuan-asuransi/ pada hari Rabu, 20 September 2017, pukul 01.12 WIB.

http://www.mag.co.id/tujuan-asuransi/ pada hari Rabu, 20 September 2017, pukul 01.12 WIB.

http://www.menitinfo.com/2016/10/pengertian-dan-macam-jenis-asuransi.html pada hari Kamis, 5 Oktober 2017, pukul 02.38 WIB.

http://www.pengertianku.net/2015/12/pengertian-transportasi-dan-fungsinya-maupun-contohnya.html, pada hari Selasa, 21 November 2017, pukul 21.50 WIB.

http://www.terbaru7.com/2013/05/pengertian-kecelakaan.html pada hari Senin, 19 September 2017, pukul 20.13 WIB.

https://id.linkedin.com/pulse/mengenal-istilah-asuransi-premi-polis-claim-penanggung-arena-putri pada hari Kamis, 12 Oktober 2017, pukul 23.14 WIB.

https://join.go-jek.com/go-ride pada hari Senin, 25 Desember 2017, pukul 00.56 WIB.

https://storify.com/asuransiplan/unsur-unsur-pokok-dalam-asuransi pada hari Rabu, 4 Oktober 2017, pukul 17.32 WIB.

https://tirto.id/m/nadiem-makarim-bL pada hari Kamis, 5 Oktober 2017, pukul 01.45 WIB

https://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-

https://www.cermati.com/artikel/manfaat-asuransi-secara-umum-dan-khusus pada hari Kamis, 12 Oktober 2017, pukul 22.50 WIB.

https://www.cermati.com/artikel/mengenal-gopay-dari-gojek-dan-cara-pengisian-saldonya pada hari Jumat, 15 Desember 2017, pukul 19.49 WIB.

https://www.cermati.com/artikel/pengertian-asuransi-syariah-dan-perbedaannya-dengan-asuransi-konvensional, pada hari Kamis, 30 November 2017, pukul 01.17 WIB.

https://www.cermati.com/artikel/pengertian-polis-asuransi-dan-cara-memilih-polis-yang-tepat pada hari Rabu, 20 September 2017, pukul 01.19 WIB.

https://www.go-jek.com/about/, pada hari Rabu, 22 November 2017, pukul 16.17 WIB.

https://www.go-jek.com/terms-and-condition/ pada hari Jumat, 8 Desember 2017, pukul 15.00 WIB.

https://www.gojek.com/?gclid=EAIaIQobChMImp6VkIO21gIVzYdoCh2zpw_KEAAYASAAEgICUPD_BwE pada hari Kamis, 21 September 2017, pukul 17.04 WIB.

https://www.grab.com/id/about/ pada hari Rabu, 22 November 2017, pukul 16.25 WIB.

https://www.jasaraharja.co.id/layanan/jumlah-santunan pada hari Rabu, 4 Oktober 2017, pukul 14.37 WIB.

https://www.kompasiana.com/jubillioaryasena/tips-memilih-ojek-online-dengan-baik_5903bbe4b493733902ddf5de, pada hari Sabtu, 18 November 2017, pukul 01.54 WIB.

https://www.uber.com/a/join?invite_code=QZ9J6JZFUE, pada hari Rabu, 22 November, pukul 16.40 WIB.

https://www.uber.com/id/our-story/, pada hari Rabu, 22 November 2017, pukul 16.50 WIB.