

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara yang berkembang dan Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum dan tidak didasarkan atas kekuasaan semata. Hukum harus dijadikan panglima dalam menjalankan roda kehidupan berbangsa dan bernegara. Disamping kepastian dan keadilan hukum juga berfungsi untuk kesejahteraan hidup manusia. Sehingga boleh dikatakan bahwa berhukum adalah sebagai medan pergulatan dan perjuangan manusia dalam konteks mencari kebahagiaan hidup.¹ Kemudian Satjipto Rahardjo menegaskan bahwa:

“(...) baik faktor; peranan manusia, maupun masyarakat, ditampilkan kedepan, sehingga hukum lebih tampil sebagai medan pergulatan dan perjuangan manusia. Hukum dan bekerjanya hukum seyogianya dilihat dalam konteks hukum itu sendiri. Hukum tidak ada untuk diri dan keperluannya sendiri, melainkan untuk manusia, khususnya kebahagiaan manusia”.²

Pada hakikatnya sebuah hukum transportasi dalam penggunaan jasa angkutan tentunya akan membutuhkan sebuah transportasi. Terlebih lagi dalam pengiriman barang yang melintasi antar pulau dan bahkan melintasi antar negara ada kalanya harus menggunakan lebih dari satu model transportasi. Untuk mengatasi hal tersebut, dibutuhkan terobosan agar pengiriman barang dapat lebih efisien dalam proses pengirimannya. Dengan

¹ Sabian Usman, *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum*, Pustaka Belajar, Yogyakarta, 2009 halaman.1.

² *Ibid*, halaman. 2.

kata lain mulai dibutuhkan sistem transportasi cukup satu saja, namun dapat digunakan dalam berbagai model transportasi. Lebih tepatnya mulai dibutuhkan suatu sistem pengiriman barang dengan angkutan atau transportasi dengan menggunakan lebih dari dua moda transportasi namun cukup menggunakan satu kontrak sebagai dokumen atau yang bisa disebut sebagai angkutan multimodel.³

Hukum Transportasi merupakan salah satu penunjang dalam kehidupan manusia, baik di pedesaan maupun di perkotaan yang dimana transportasi dapat mempermudah untuk akses menuju ke suatu tempat yang dituju. Dalam perkembangannya transportasi dari masa ke masa terus bergerak perlahan. Bahkan terus berevolusi secara cepat dengan perkembangan kehidupan manusia di masa disrupsi dewasa ini.⁴

Disrupsi secara sederhana menurut Christensen dapat dipahami sebagai tergantikannya “pasar lama” oleh sebuah “pasar baru” yang menghasilkan kebaruan dan jauh lebih efisien dengan ciri utama yaitu destruktif dan kreatif.⁵

Era disrupsi adalah masa ketika perubahan terjadi sedemikian tidak terduga, mendasar dan hampir dalam semua aspek kehidupan. Tatanan baru hadir menggantikan tatanan lama yang sudah tidak sesuai dengan tuntutan zaman. Tidak diragukan lagi, disrupsi akan mendorong terjadinya digitalisasi

³ Sentosa Sembiring, *Hukum Pengangkutan Laut*, Nuansa Aulia, Bandung, 2019, halaman. 3.

⁴ Maria, A. (2019). Aspek Hukum Transportasi Berbasis Aplikasi Dalam Perspektif Hukum Indonesia. *Jurnal Bina Mulia Hukum*, 3(2), 176-187. Retrieved from <http://jurnal.fh.unpad.ac.id/index.php/jbmh/article/view/138>.

⁵ Rhenald Kasali, *Disruption*, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2017, halaman. 28.

sistem politik.⁶ Munculnya inovasi aplikasi teknologi digital akan menginspirasi lahirnya aplikasi sejenis di bidang politik. Hingar bingar kampanye pengerahan massa, akan diganti dengan edukasi via berbagai media sosial, yang tidak saja lebih murah akan tetapi juga memiliki daya jangkauan audien yang jauh lebih luas dan merata. Kini orang bahkan dapat memanfaatkan MOOC, singkatan dari *Massive Open Online Course* serta AI (*Artificial Intelligence*) untuk kepentingan pendidikan politik.⁷

Perkembangan era masyarakat digital saat ini, mengingatkan kepada argumen dari Toffler⁸ yang membagi masa transisi era perkembangan di masyarakat menjadi tiga, yaitu era masyarakat agraris, era masyarakat industri, dan terakhir era masyarakat komunikasi. Pada era masyarakat digital, komunikasi semakin tidak terbatas pada sekat ruang-ruang dunia nyata. Pada masyarakat digital ruang-ruang tersebut melebur atau tidak menjadi penghalang sama sekali untuk berkomunikasi. Hal ini terlihat dengan jelas, ketika bisa melakukan pemesanan makanan atau minuman, membeli pakaian, bahkan membeli saham, hanya dengan melalui dawai jaringan internet atau daring.

Martin⁹ menjelaskan masyarakat digital atau *digital society* sebagai masyarakat yang secara esensial dibentuk melalui perkembangan teknologi

⁶ Digitalisasi sistem politik merupakan salah satu upaya yang dilakukan upaya memodernisasi berjalannya sistem perpolitikan yang ada dengan memasukkan unsur-unsur teknologi dalam setiap kegiatan perpolitikan tersebut.

⁷ Artanti Hendriyana, "Perluas Akses Pendidikan, UNPAD hadirkan MOOC, diakses di <https://www.unpad.ac.id/2021/12/perluas-akses-pendidikan-unpad-hadirkan-program-mooc/>, pada tanggal 29 Maret 2023.

⁸ A. Toffler, *The Third Wave*, Marow, New York, 1988, halaman. 241.

⁹ Martin, Allan, *Digital Literacy and the "Digital Society"*. Dalam Colin Lankshear dan Michelle Knobel, *Digital Literacies: Concepts, Policies and Practices*, 2008, halaman 151-176.

digital yang dimana menjalar pada moda transportasi yang disebut dengan transportasi daring. Fenomena transportasi daring memberikan peluang dan tantangan bagi pemerintah. Tantangan terutama berada dalam konteks kesiapan kebijakan publik untuk meresponnya. Pemerintah masih mencari langkah terbaik untuk melakukan pengaturan, padahal sebelumnya beberapa pemerintah di level daerah pernah melarang beroperasinya transportasi berbasis aplikasi. Peluang dari keberadaan transportasi daring berkaitan dengan tenaga kerja, ekonomi berbagi, dan disrupti terhadap sistem transportasi yang ada sebelumnya.

Transportasi daring di Indonesia telah berhasil memberikan pengaruh terhadap kehidupan sosial berupa penggunaan transportasi publik, bagi yang sebelumnya terbiasa menggunakan transportasi pribadi maupun transportasi publik lainnya. Semakin tingginya mobilitas dan aktivitas masyarakat menyebabkan kebutuhan akan adanya suatu aplikasi yang dapat memudahkan dalam segala transaksi sehari-hari menjadi suatu keharusan. Mulai dari urusan transportasi, pemenuhan kebutuhan sehari-hari, pembayaran berbagai tagihan sampai pada pemenuhan kebutuhan tersier seperti pembelian tiket konser, olahraga dan lainnya kini dengan kemajuan teknologi cukup dijalankan dengan satu aplikasi yang dikendalikan “hanya” dengan jari jemari diatas tombol-tombol ponsel pintar dalam genggamannya. Tentunya ini adalah suatu fenomena yang menggembirakan, karena dengan penemuan seperti ini sangat terbantu dari segi efisiensi waktu dan tenaga.

Kini masyarakat yang sudah tidak asing dengan berbagai aplikasi daring /*online* untuk berbagai transaksi termasuk dalam dunia transportasi. Hal ini dimulai dari lahirnya Go-Jek di Indonesia. Go-Jek merupakan perusahaan teknologi karya anak bangsa, yang didirikan pada tahun 2010 atas ide seorang Nadiem Makariem yang terinspirasi dari pengalamannya dengan tukang ojek langganannya saat jalanan Jakarta macet. Tercetuslah ide untuk menciptakan suatu teknologi yang dapat menghubungkan tukang ojek dengan calon-calon pelanggannya sehingga waktu tukang ojek tidak hanya habis menunggu di pangkalan.¹⁰

Awalnya layanan jasa yang disediakan perusahaan ini hanya *call center* saja. Namun seiring dengan pengembangan modal, maka inovasi terus dilakukan hingga kini gojek menyediakan berbagai layanan selain transportasi, yaitu layanan pesan antar makanan, layanan pengiriman barang atau dokumen, layanan antar pesan belanja, layanan pindah barang, layanan pijat kesehatan bahkan sampai layanan salon kecantikan.

Jaringan internet yang semakin luas dan kecepatan akses yang semakin baik, mengakibatkan masyarakat semakin tertarik untuk menggunakan teknologi, terutama semakin maraknya masyarakat menggunakan teknologi handphone pintar (*smartphone*). *Smartphone* merupakan salah satu teknologi yang sangat diminati masyarakat Indonesia. Dengan adanya *smartphone*, masyarakat dapat melakukan berbagai hal, diantaranya mengirim pesan singkat melalui *whatsapp*, *audio call* dan *video call*. Bahkan saat ini, masyarakat dapat

¹⁰ Dian Mandayani Ananda Nasution, Tinjauan Hukum Terhadap Layanan Transaksi Dan Transportasi Berbasis Aplikasi Online, *Resam-Jurnal Hukum*, Vol. 04, No.01, 2019 halaman. 17-30.

berbelanja dan memesan transportasi secara *online* hanya dengan menggunakan *smartphone*.

Transportasi daring yang merupakan implementasi teknologi informasi ke dalam dunia bisnis transportasi telah sangat dirasakan pengaruhnya oleh pelaku usaha jasa transportasi konvensional. Untuk melihat perbedaan dan perubahan dari “dunia lama” menuju “dunia baru” dalam bahasa Kasali dunia baru tersebut disebut sebagai peradaban Uber.

Tabel. 1.1.
Peradaban Uber

Dunia Lama	Dunia Baru (Peradaban Uber)
<i>Time series</i> dan <i>linier</i>	<i>Real time</i> dan <i>eksponensial</i>
<i>On the Lane Economy</i> (menunggu pada antrian)	<i>On Demand Economy</i> (begitu diinginkan, saat itu juga tersedia)
<i>Supply-Demand</i> tunggal	<i>Supply-Demand</i> dengan jejaring
Lawannya jelas	Lawan-lawan tak terlihat

Sumber: Kasali (2016).

Dunia baru (Peradaban Uber/ Peradaban Digital) yang ditopang oleh teknologi informasi telah menciptakan daya disrupti yang sangat besar. Peradaban digital menuntut adanya efisiensi yang jauh lebih luwes melalui penciptaan jejaring dalam berbisnis. Go-Jek dan Grab di Indonesia telah

berhasil menjadi penyedia platform digital bagi bertemunya pemilik kendaraan atau penyedia jasa transportasi dengan pengguna jasa transportasi.

Disini konsep kepemilikan atas modal berupa kendaraan tidak ditanggung oleh Go-Jek maupun Grab, sehingga konsep ekonomi berbagi menjadi dimungkinkan. Pihak pihak dalam dunia digital tidak selalu terlihat dengan jelas, karena itu dalam dunia digital berhadapan dengan pihak pihak yang kadang tidak terlihat. Tidak seperti bisnis dalam dunia lama, misalnya Blue Bird maupun Express. Platform Go-Jek dan Grab memungkinkan setiap orang berbagi tunpangan dan menjadi pengemudi tanpa harus terlihat secara kasat mata.

Menurut Piliang, perkembangan dunia teknologi informasi telah berhasil menciptakan sebuah ruang baru yang bersifat artifisial dan maya, yaitu ruang siber (*cyberspace*). Ruang artifisial dan maya tersebut mempengaruhi kehidupan masyarakat yang mulai menggantungkan atau mensubstitusikan aktifitas kesehariannya dengan bantuan teknologi informasi.¹¹

Beberapa tahun terakhir teknologi berkembang pesat membawa banyak perubahan di segala bidang di Indonesia, salah satunya bidang transportasi. Bermunculan berbagai bentuk perusahaan baru, inovasi baru, bahkan sampai muncul berbagai bisnis baru yang berbasis teknologi. Dengan munculnya berbagai teknologi-teknologi baru, banyak perusahaan dan pebisnis yang terinovasi untuk membuat model bisnis yang menarik dengan layanan yang tidak kalah mengagumkan. Salah satu perkembangan teknologi saat ini terdapat

¹¹ Piliang, Yasraf Amir, Masyarakat Informasi dan Digital: Teknologi Informasi dan Perubahan Sosial. *Jurnal Sositologi*, Edisi 27, 2019 halaman. 143-156.

pada layanan ojek online, pada akhir tahun 2014, Uber dan GrabTaxi telah masuk ke pasar Indonesia, namun istilah ojek online saat itu belum begitu dikenal. Setahun berselang, berkat kehadiran aplikasi GO-JEK pada bulan Januari ojek online langsung menjadi salah satu bisnis start-up yang paling populer di Indonesia.

Dalam rentang waktu dua belas bulan, GO-JEK berkembang dari sebuah aplikasi mobile baru menjadi sebuah layanan besar, yang kemudian diikuti oleh perusahaan GrabTaxi dengan layanan GrabBike. Namun keberadaan transportasi online adalah sebuah keniscayaan dari perkembangan teknologi informasi atau biasa disebut sebagai disrupsi revolusi teknologi 4.0.¹²

Fenomena transportasi jalan online merupakan fenomena perkembangan dunia transportasi di seluruh dunia pada umumnya dan asean khususnya Indonesia. Perkembangan teknologi yang didukung dengan ilmu pengetahuan dan telekomunikasi menyebabkan transportasi berkembang dengan inovasi, semakin maju dan semakin canggih yang hadir di tengah-tengah masyarakat.

Adapun model transportasi jalan online banyak bermunculan di hampir semua negara di dunia, begitu juga di Indonesia dengan munculnya Go-Jek, Grab dan jenis lainnya. Hal ini merupakan terobosan baru yang bersifat multikreatif di tengah-tengah masyarakat yang tidak pernah terbayangkan sebelumnya, yang tidak hanya menjadi sumbangan bagi perkembangan

¹² Ayu Aziah dan Popon Rabia Adawia, Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia), *Jurnal Humaniora*, Vol 18 No.1, 2018, halaman. 152.

transportasi, tetapi juga sekaligus menciptakan lapangan pekerjaan yang sangat signifikan bagi masyarakat Indonesia.

Keberadaan transportasi jalan online sebagai moda transportasi yang berintegrasi dengan sistem teknologi dan informasi menimbulkan berbagai kontroversi dan persoalan-persoalan hukum, yang tidak tertutup kemungkinan di suatu hari nanti akan muncul pula moda transportasi online, baik transportasi air maupun udara. Untuk mengklasifikasikan persoalan-persoalan hukum yang muncul dari transportasi dengan kemajuan teknologi revolusi industri 4.0 khususnya pada moda transportasi jalan online terlebih dahulu harus memahami hubungan-hubungan hukum yang ada dalam moda transportasi tersebut.

Dari berbagai jenis layanan yang sudah diuraikan sebelumnya dilihat bahwa skema transaksi berubah-ubah, ada yang melibatkan tiga pihak yaitu perusahaan, penyedia layanan dan konsumen. Ada yang empat pihak yaitu perusahaan, penyedia layanan, merchant/restoran dan konsumen ada pula jenis layanan yang tidak melibatkan penyedia layanan/ pengemudi seperti pada jenis layanan pengisian pulsa dan pelayanan jasa kebersihan, perawatan kecantikan. Hal ini dapat menjadi dasar asumsi bagi perusahaan aplikasi untuk mengklaim dirinya bahwa mereka bukan perusahaan jasa transportasi.

Penyedia layanan atau pengemudi bukan pekerja bagi perusahaan aplikasi. Hal serupa dapat lihat pada perusahaan Grab yang menyebut pengemudi sebagai mitra, bukan pekerja.¹³ Grab menambahkan bahwa pada

¹³ <https://www.grab.com>, Diakses Pada Tanggal 27 desember 2021.

dasarnya setiap mitra pengemudi bekerja bagi dirinya sendiri. Demikian pula hal yang sama terjadi pada perusahaan Uber yang menjadikan pengemudi sebagai mitra, bukan pekerja.¹⁴

Hubungan antara pengemudi atau penyedia layanan dengan perusahaan adalah hubungan kemitraan yang bersifat koordinatif bukan hubungan majikan-pekerja yang bersifat subordinatif. Oleh karena itu yang diterima oleh pengemudi atau penyedia layanan bukanlah upah, melainkan keuntungan bagi hasil yang sudah ditentukan sistem bagiannya dengan perusahaan aplikasi.

Hubungan kemitraan antara perusahaan dan pengemudi ini dapat dikatakan sebagai perjanjian kemitraan yang tunduk pada ketentuan Pasal 1338 jo Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Sedangkan ketentuan khusus, bisa merujuk pada ketentuan persekutuan perdata dalam Pasal 1618 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata sampai dengan Pasal 1641 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Pasal 1618 KUHPerdata mendefinisikan persekutuan sebagai suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih mengikatkan diri untuk memasukkan sesuatu dalam persekutuan, dengan maksud untuk membagi keuntungan yang terjadi karenanya. Selanjutnya Pasal 1619 menentukan bahwa masing-masing sekutu wajib memasukkan suatu modal sebagai *inbreng*, baik berupa barang, uang ataupun kerajinan atau tenaganya.¹⁵

Berangkat dari pemahaman bahwa hubungan antara pengusaha penyedia aplikasi dengan penyedia layanan atau pengemudi adalah hubungan

¹⁴ <https://www.uber.com>, Diakses Pada Tanggal 27 Desember 2021.

¹⁵ Subekti, R.Tjitrosudibio, *Kitab Undang Undang Hukum Perdata*, Pradnya Pramita, Jakarta, 1992, halaman. 356.

kemitraan dalam ranahnya keperdataan, maka Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan tidak berlaku, karena yang diatur oleh Undang Undang Ketenagakerjaan adalah hubungan pekerja dengan pengusaha. Setelah mengidentifikasi status hubungan hukum antara pengusaha aplikasi dengan pengemudi atau penyedia layanan, maka selanjutnya adalah menentukan hubungan hukum antara pengemudi atau penyedia layanan dengan konsumen yaitu hubungan hukum sebagai penyedia jasa dengan konsumen. Dari skema ini terlihat bahwa konsumen sebagai pengguna jasa tidak ada hubungan hukum dengan perusahaan aplikasi.

Tidak adanya hubungan hukum antara perusahaan penyedia aplikasi dengan konsumen menyebabkan persoalan tanggung jawab perusahaan penyedia aplikasi terhadap konsumen menjadi tidak jelas. Demikian pula pengaturan tentang pembagian resiko yang mungkin saja terjadi dalam setiap transaksi, apakah resiko yang ditimbulkan dari keadaan *overmacht* sepenuhnya dibebankan kepada pengemudi sebagai penyedia layanan atau beban resiko juga ditanggung oleh perusahaan penyedia aplikasi. Hal ini menjadi kontroversi, ditambah lagi dalam syarat dan ketentuan yang disodorkan oleh pihak perusahaan penyedia aplikasi selalu mencantumkan klausula eksonerasi yang mengecualikan tanggungjawab perusahaan penyedia aplikasi terhadap kelalaian yang disebabkan oleh penyedia layanan atau pengemudi.

Permasalahan klasik yang menjadi hambatan dalam penegakan hukum perlindungan konsumen adalah asas kebebasan berkontrak yang dianut oleh hukum perikatan Indonesia. Disatu sisi kebebasan berkontrak merupakan

keniscayaan, mengingat hal ini sangat diperlukan dalam dunia bisnis yang sangat cepat perkembangannya, sehingga berkembanglah berbagai macam jenis kontrak diluar KUHPdata. Namun disisi lain asas kebebasan berkontrak menjadi boomerang dimana setiap orang bebas membuat perjanjian apa saja. Kalau kedudukan masing-masing pihak yang membuat perjanjian seimbang kedudukannya tidak akan menjadi masalah, namun sering terjadi bagi mereka yang kuat kedudukannya dan kuat daya tawarnya, akan menentukan isi perjanjian secara sepihak dimana pihak lain hanya ada pilihan *take it or leave it*, dengan dalih asas kebebasan berkontrak. Inilah yang tercermin dalam perjanjian baku yang terdapat pada perjanjian yang terjadi dalam dunia bisnis modern saat ini.

Kemunculan transportasi daring juga memunculkan permasalahan baru, terutama berbicara mengenai pengemudi. Riset yang dilakukan oleh Nastiti¹⁶ menunjukkan tiga isu krusial yang harus dihadapi oleh pengemudi transportasi daring yaitu:

Pertama adalah otomatisasi kontrol. Pengemudi transportasi online berdasarkan riset tersebut, berada dalam pola yang disebut sebagai “*gamification of work*”, dimana pengemudi harus bekerja lebih keras dan lebih lama sembari mengkalkulasi poin, bonus, persentase performa dan rating agar mendapatkan upah yang cukup.

Kedua isu ilusi “kemitraan”, pada posisi ini pengemudi sebagai mitra diharuskan menyertakan alat produksinya (kendaraan), serta menanggung

¹⁶ Nastiti, Aulia, *Drivers' Stories Reveal How Exploitation Occurs in Gojek, Grab and Uber*. 2016, diakses pada 22-09-2018 pada <https://theconversation.com/drivers-stories-reveal-how-exploitation-occurs-in-gojek-grab-and-uber-82689>. Didownload pada 21 Maret 2021.

biaya perawatan, asuransi kendaraan, bahan bakar kendaraan, parkir dan sebagainya, namun mereka berada pada posisi dalam hierarki yang terendah. Perusahaan atau aplikator berada dipuncak kekuasaan dengan kuasa terhadap teknologi, modal dan akses, sementara penumpang bertindak sebagai “manager” karena rating yang mereka berikan menentukan bonus dan keberlangsungan pendistribusian penumpang bagi pengemudi. Pada posisi inilah pengemudi sering berada dalam kondisi yang kurang diuntungkan, karena jika terdapat perselisihan dengan pelanggan hampir dapat dipastikan pengemudi harus menanggung akibatnya.

Ketiga adalah isu kekosongan hukum, ketiadaan aturan yang berlaku membuat pengemudi tidak mendapatkan perlindungan hukum sebagaimana seharusnya. Meskipun terdapat aturan atau regulasi yang sedikit menjangkau perlindungan hukum pengemudi dalam transportasi umum, namun regulasi yang sudah ada tersebut belum menjangkau perlindungan hukum bagi pengemudi transportasi daring, padahal sama-sama diketahui bahwa hubungan hukum yang tercipta antara pemilik usaha transportasi umum dengan pengemudi umum itu berbeda dengan hubungan hukum pemilik usaha transportasi daring dengan pengemudi transportasi daring. Hubungan relasi kerja semi informal gaya baru yang muncul seperti industri transportasi daring, penting kiranya peraturan perundang-undangan untuk merespon agar pengemudi tidak terjebak pada eksploitasi akibat kekosongan hukum.

Aplikator transportasi daring adalah jasa perantara atau dapat pula disebut sebagai *two-sided market* (pasar dua sisi), pembaharuan yang

dilakukannya adalah digunakannya teknologi informasi sehingga menjadikannya lebih efisien dan skala bisnis menjadi lebih luas. Jika mengacu realitas tersebut maka dapat dipahami mengapa peraturan yang ada masih belum cukup tangkas untuk mengatasinya. Karena peraturan yang ada diperuntukkan untuk mengatur pasar satu sisi dan bukannya pasar dua sisi sebagaimana fenomena transportasi daring mengemuka. Aplikator transportasi daring, seperti Go-Jek dan Grab, dengan demikian tidak berada dalam naungan Kementerian Perhubungan (Kemenhub), melainkan berada dalam naungan Kementerian Komunikasi dan Informatika (Kemenkominfo). Karena aplikator bersitegas bahwa dirinya bukannya perusahaan jasa transportasi tetapi perusahaan teknologi yang mempertemukan pengguna jasa transportasi dan penyedia jasa transportasi. Go-Jek dan Grab sendiri tidak menyediakan kendaraan sebagai alat transportasi, para pengemudilah yang menyediakan sekaligus menjadi pemilik alat transportasi tersebut.

Pemerintah mengetahui betul tantangan bahwa model bisnis yang diusung Go-Jek dan Grab berbeda dengan perusahaan jasa transportasi yang sudah lebih dahulu ada. Namun pemerintah tidak bisa berbuat banyak untuk melawan kehendak pasar, disamping itu para mitra pengemudi yang sudah semakin banyak menjadi daya tawar tersendiri bagi aplikator untuk mendapatkan kemudahan dalam menjalankan bisnisnya.

Konsumen yang sebagian besar adalah kelompok kelas menengah di daerah urban maupun rural-urban merasa mendapatkan manfaat dari keberadaan Go-Jek dan Grab, sehingga mereka juga memberikan dukungan

terhadap eksistensi kedua perusahaan tersebut. Jika memang kemudian, Go-Jek dan Grab adalah perusahaan teknologi dan bukan perusahaan transportasi maka pemerintah segera perlu merumuskan kebijakan yang lebih komprehensif, lebih dari Permenhub.

Konsekuensi yang harus ditanggung oleh aplikator jika berubah statusnya menjadi perusahaan jasa transportasi adalah para pengemudi secara otomatis akan menjadi karyawan. Hal ini sepertinya yang dikhawatirkan oleh Go-Jek dan Grab, karena beban mereka akan bertambah sesuai dengan jumlah pengemudi. Kemudian, status “kemitraan” yang selama ini digencarkan akan hilang secara otomatis. Hilangnya status kemitraan ini juga dikhawatirkan oleh para pengemudi, karena relasi yang terjadi akan lebih mirip seperti buruh dan majikan jika status bukan lagi kemitraan.

Namun demikian, status kemitraan juga masih menimbulkan ketidakpastian status dan hubungan kerja antara pengemudi dan aplikator. Hal itu terlihat pada pembahasan sebelumnya tentang ilusi “kemitraan”. Oleh karena itu, kalangan pengemudi sendiri, status hubungan kerja kemitraan masih menjadi perdebatan yang hangat.

Pemerintah telah merespon kemunculan transportasi daring dengan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub). Meskipun peraturan yang berusaha mengatur transportasi daring tersebut masih menimbulkan pro dan kontra di masyarakat. Para pemangku kepentingan di sektor jasa transportasi juga masih belum menemui titik kesepakatan yang

baik tentang peraturan yang akan diberlakukan. Hal ini berdampak pada implementasi kebijakan yang tidak maksimal.¹⁷

Hubungan-hubungan hukum yang muncul dari praktik transportasi jalan online setidaknya terdiri atas hubungan hukum yang bersifat horizontal antara perusahaan transportasi dengan mitra kerjanya (seperti driver Go-Jek/ Grab), hubungan hukum yang bersifat horizontal antara penyedia jasa/layanan transportasi jalan online dengan pengguna jasa, hubungan hukum antara driver Go-Jek/ Grab dengan pengguna jasa transportasi, serta hubungan hukum yang bersifat vertikal dengan Pemerintah. Setiap kontraversi yang muncul dari setiap hubungan hukum harus diselesaikan melalui suatu pranata khusus yang didasarkan pada hukum yang berlaku.

Hal ini sesuai dengan amanat konstitusi kita Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 yang mengatakan Indonesia adalah negara hukum. Indonesia berdasarkan atas hukum (*rechtsstaat*), tidak berdasarkan kekuasaan belaka (*machtsstaat*). Paham negara sebagaimana tercantum dalam ketentuan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 berkaitan erat dengan paham negara kesejahteraan (*welfare state*) atau paham negara hukum materil sesuai dengan ketentuan pembukaan dan ketentuan Pasal 34 UUD 1945. Penyelesaian atas kontraversi di dalam masyarakat, termasuk kontraversi di seputar transportasi online wajib diselesaikan sesuai dengan hukum yang berlaku.

Dalam dunia akademik maupun praktisi hukum selalu dikemukakan bahwa hukum selalu tertinggal dari perkembangan masyarakat atau

¹⁷ Faris Widiyatmoko, Dinamika Kebijakan Transportasi Online, *Journal of Urban Sociology*, Volume 1 / No. 2 / Oktober, 2018, halaman. 55-68.

perkembangan masyarakat selalu satu atau lebih langkah di depan hukum yang ada. Sehingga ada hukum akan selalu terseok-seok mengikuti perkembangan masyarakat itu sendiri. Begitu juga dengan dunia transportasi mengalami kemajuan dengan integrasi teknologi dan informasi di dalamnya yang dikenal dengan revolusi industri 4.0 yang kemudian dalam bahasa akademis hukum berkembang istilah baru yang dikenal dengan era disrupsi.¹⁸

Transportasi online terdiri dari motor online dan mobil online. Aturan untuk ojek online atau ojol yang merupakan perlindungan keselamatan bagi penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dengan aplikasi telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Regulasi mengenai mobil online juga telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2018, dijelaskan bahwa angkutan sewa khusus adalah pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi.

Kondisi tersebut menimbulkan persoalan hukum yaitu kekosongan norma, dimana persoalan hukum muncul tetapi norma untuk menjawab persoalan hukum tersebut belum ada, walaupun dipaksakan ada akan

¹⁸ Muliawaty, L, Peluang Dan Tantangan Sumber Daya Manusia Di Era Disrupsi. *Kebijakan: Jurnal Ilmu Administrasi*, 10 (1) 2019, halaman. 1-9.

menimbulkan konflik di tengah-tengah masyarakat yang berujung unjuk rasa masa dan bahkan pidana.

Berbeda dengan pengalaman beberapa negara yang sudah memiliki layanan angkutan daring, yang mendorong sikap negara atau pemerintahnya mengakui atau menolak angkutan daring. Berikut ini beberapa negara yang mengatur taksi daring dengan menyesuaikan regulasi sistem transportasinya, yaitu:¹⁹

Tabel. 1.2
Negara yang mengatur Regulasi Transportasi Online

No	Negara	Tahun Dilegalkan Regulasi Transportasi Online	Ketentuan Regulasi Transportasi Online
1.	Thailand	25 Mei 2021	Berkembangnya transportasi online ini di Thailand membuat pemerintah Thailand bergerak cepat dengan mengeluarkan aturan bagi transportasi <i>online</i> ini, akhirnya Pemerintah Thailand menyetujui draf Peraturan Menteri (“Peraturan”) dari Departemen Transportasi Darat yang akan membuka jalan bagi perusahaan transportasi online untuk mendaftar izin operasi. Ini akan memungkinkan pengemudi untuk mendaftarkan kendaraan pribadi mereka (dengan kapasitas maksimal tujuh orang) sebagai taksi untuk digunakan dengan aplikasi transportasi online tersebut. Langkah ini akhirnya mengklarifikasi status

¹⁹ Naskah Akademik, *RUU LLAJ*, Pusat Perancangan Undang-Undang Badan Keahlian DPR RI, Mei 2018, halaman. 63-66.

dan memberikan pengakuan hukum kepada pengemudi yang selama bertahun-tahun beroperasi di dunia transportasi online ini			
2.	Singapura	7 Februari 2017	Setelah sempat empat tahun taksi online menjalankan operasional, per 7 Februari 2017 Pemerintah Singapura memberlakukan kewajiban terhadap taksi online. Pengemudi taksi online diharuskan memiliki izin khusus yang disebut dengan Private Hire Car Driver's Vocational Licence (PDVL). Untuk mendapatkan izin ini, seorang pengemudi harus melalui proses pemeriksaan dan pelatihan yang ketat. Selain itu, mereka juga diharuskan memasang stiker khusus di bagian atas kaca depan dan kaca belakang mobil yang digunakan. Jika tidak mematuhi mekanisme peraturan ini akan dikenai sanksi 10 ribu dolar Singapura.
3.	Malaysia	16 Agustus 2016	Otoritas angkutan Malaysia (SPAD) memulai proses amandemen peraturan angkutan darat guna mereformasi industri taksi di Malaysia. Aturan baru tersebut juga mencakup layanan transportasi daring seperti Grab dan Uber. Grab sendiri yang mengawali sepak terjang bisnisnya di Malaysia tidak luput dari aturan tersebut. Bersama Uber, seluruh angkutan transportasi baik itu berbasis aplikasi ataupun

konvensional akan memiliki hak dan kewajiban yang sama. Melalui amandemen ini, setiap pengemudi taksi daring wajib memiliki lisensi. Hal ini diterapkan untuk meminimalisir risiko keamanan yang akan muncul akibat taksi tak berizin.

4.	Australia	Oktober 2015	Australia melegalkan dan mengatur keberadaan taksi daring di New South Wales, Western Australia dan Australian Capital Territory. Sementara di negara bagian Northern Territory melarang keberadaan taksi daring Uber. Negara bagian Northern Territory melarang keberadaan Uber karena menjadi pesaing usaha taksi konvensional Pemerintah Australia mewajibkan mobil-mobil yang digunakan sebagai taksi online dipasang stiker khusus saat beroperasi. Stiker-stiker yang dipasang di kaca depan mobil itu dapat dilepaskan oleh pengemudi saat dia sedang tidak beroperasi sebagai sopir taksi online.
----	-----------	--------------	---

Semua kebijakan atau regulasi tentang keberadaan taksi daring di beberapa negara yang mengakuinya tersebut ingin memberikan kepastian hukum dan ruang pemerintah mengawasi operasional taksi daring di negaranya. Kepastian hukum dalam regulasi taksi daring diperlukan untuk mengatur dan membangun ketertiban serta perlindungan bagi seluruh pengguna

angkutan daring itu sendiri. Perbedaan Indonesia dengan negara-negara lain, bahwa tidak terdapatnya angkutan daring dengan menggunakan kendaraan sepeda motor, yang mana keberadaan angkutan daring beroda dua di Indonesia sama pesatnya pertumbuhannya dengan angkutan daring beroda empat, inilah yang menjadi persoalan utama pengaturan angkutan daring di Indonesia yang perlu diperhatikan dan dianalisis lebih mendalam serta penuh pertimbangan yang benar-benar adil bagi seluruh pihak-pihak yang akan mengatur peraturan angkutan daring ini.

Era disrupsi adalah masa ketika perubahan terjadi sedemikian tidak terduga, mendasar dan hampir dalam semua aspek kehidupan. Dunia hari ini sedang menghadapi fenomena dimana pergerakan dunia tidak lagi berjalan linear. Tataan baru hadir menggantikan tatanan lama yang sudah tidak sesuai dengan tuntutan zaman. Disrupsi menginisiasi lahirnya model interaksi baru yang lebih inovatif dan masif. Cakupan perubahannya luas mulai dari dunia usaha, perbankan, transportasi, sosial kemasyarakatan, pendidikan hingga politik. Oleh sebab itu era ini melahirkan dua pilihan penting: berubah atau punah.

Literasi politik merupakan aspek penting dalam konsolidasi demokrasi. Kurangnya pemahaman tentang isu-isu politik dan kegiatan politik tidak jarang menyebabkan masyarakat apatis terhadap berbagai proses demokrasi dan dinamika politik pemerintahan di sekitarnya. Pada kenyatannya fluktuasi tingkat partisipasi politik sering berkaitan erat dengan rendahnya literasi politik. Dalam konteks ini literasi politik dipahami sebagai pemahaman praktis

tentang konsep-konsep yang diambil dari kehidupan sehari-hari dan bahasa, merupakan upaya memahami seputar isu politik, keyakinan para kontestan, bagaimana kecenderungan mereka mempengaruhi diri sendiri dan orang lain. Dengan kata lain literasi politik merupakan senyawa dari pengetahuan, keterampilan dan sikap mengenai politik.²⁰

Masalah lain yang tak kalah pentingnya ialah fasilitas angkutan umum. Angkutan umum perkotaan, yang saat ini didominasi oleh angkutan bus dan mikrolet masih terasa kurang nyaman, kurang aman dan kurang efisien. Angkutan massal (*mass rapid transit*) seperti kereta api masih kurang berfungsi untuk angkutan umum perkotaan. Berdesak-desakan di dalam angkutan umum sudah merupakan pandangan sehari-hari di kota-kota besar. Pemakai jasa angkutan umum masih terbatas pada kalangan bawah dan sebagian kalangan menengah. Orang-orang berdasi masih enggan memakai angkutan umum, karena *comfortability* angkutan umum yang masih mereka anggap terlalu rendah, dibandingkan dengan kendaraan pribadi yang begitu nyaman dengan pelayanan dari pintu ke pintu. Sementara itu Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) yang modern sebagai bagian integral dari ketahanan daya dukung kota (*city survival*) masih dalam tahap rancangan dan perencanaan dan belum berada di dalam alur utama (*mainstream*) kebijakan dan keputusan pemerintah dalam rangka menciptakan sistem transportasi kota yang berimbang, efisien dan berkualitas.

²⁰ Bakri, A. F., et al, *Literasi Politik dan Konsolidasi Demokrasi*. Churia Press, Jakarta, 2012, halaman. 112.

Belum terciptanya SAUM modern sebagai atribut menuju kota metropolitan dan oleh karenanya belum merupakan alternatif yang patut diperhitungkan bagi pembuat perjalanan merupakan pembenaran dari pemakaian kendaraan pribadi okupansi rendah yang tidak efisien. Oleh karena selama beberapa dekade belakangan ini tidak ada langkah “terobosan” yang berarti, maka antrian dan kemacetan lalu lintas yang berkepanjangan pada setiap koridor dan pusat kota, dan sebagai akibatnya pemborosan besar-besaran dari energi BBM serta polusi udara, akan terus menjadi menu sehari-hari dari para pembuat perjalanan di perkotaan (*urban trip makers*).

Pengaturan tentang regulasi transportasi online dengan demikian membuktikan bahwa perkembangan dan kemajuan era disrupsi tidak selaras dengan regulasi dan kebijakan yang ada saat ini. Meskipun begitu, beberapa upaya telah dilakukan seperti dilakukannya perubahan atau revisi yang turut mewarnai perjalanan pengaturan pemerintah termasuk apa yang telah dilakukan pemerintah Indonesia terhadap transportasi melalui Permenhub. Tidak hanya revisi, pembatalan Mahkamah Agung terhadap beberapa pasal yang terdapat dalam Permenhub yang mengatur transportasi online ikut memberikan warna tersendiri dalam pengaturan transportasi online di Indonesia. Regulasi transportasi online di Indonesia dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel. 1.3
Regulasi Transportasi Di Indonesia

NO	REGULASI	TENTANG	KETERANGAN
1.	Undang-Undang No. 22 Tahun 2009	Lalulintas dan Angkutan Jalan	Tidak mengatur secara spesifik tentang ketentuan transportasi online (daring)
2.	Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 37 Tahun 2017	Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	Tidak mengatur secara spesifik tentang ketentuan transportasi online (daring)
3.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016	Penyelenggara an Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek	Permenhub ditolak oleh taksi online dan pemerintah untuk merevisi PM 32/2016. tanggal 21 Maret 2017, Menteri Perhubungan mengumumkan akan melakukan revisi atas Permenhub 32/3016.
4.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017	Penyelenggara an Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek	Pada bulan Agustus 2017, MA membatalkan 14 pasal dalam Permenhub 26/2017 melalui putusan No. 37 P/HUM/ 2017. MA menilai Permenhub bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di atasnya, seperti UU 20/2008 tentang Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) dan UU 22/2009 tentang Lalu Lintas dan

			Jalan Raya (LLAJ).
5.	Peraturan Menteri Nomor PM 108 Tahun 2017	Penyelenggara an Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek	Putusan pembatalan beberapa pasal tersebut disampaikan pada 31 Mei 2018 melalui Putusan Mahkamah Agung Nomor 15 P/HUM/2018. Adapun dasar untuk melakukan pembatalan dan mengabulkan permohonan pemohon adalah UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan UU No. 20 Tahun 2008 tentang Usaha, Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM). Pembatalan sejumlah pasal oleh MA dilakukan karena Permenhub 108/2017 melakukan pemuatan ulang materi norma yang telah dibatalkan oleh MA melalui putusan Nomor 37/P HUM/2017, pada Permenhub 26/2017 sebelumnya.
6.	Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019	Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk	PM 12/2019 merupakan regulasi pertama yang mengakui keberadaan ojek online secara hukum. PM 12/2019 perlu mendapatkan beberapa perhatian. Hal ini dapat terlihat dari setidaknya 5 Hal penting

		Kepentingan Masyarakat	berikut, yakni penundaan kenaikan biaya jasa ojol; ketidakadilan bagi pengemudi dalam proses suspend; ketidakjelasan hak dan kewajiban para aktor; absennya indikator evaluasi dan sanksi bagi pelanggar aturan; dan tidak adanya pengaturan koordinasi antar institusi terkait.
--	--	------------------------	--

Pengaturan tentang transportasi online seperti pada tabel 1.3 dirasa menunjukkan rapuh dan parsialnya pengaturan transportasi online di Indonesia. Dengan demikian dapat dipahami mengapa mengatur transportasi online, seharusnya menggunakan pendekatan atau kaca mata yang berbeda dari pengaturan terhadap transportasi konvensional. Alih-alih membuat peraturan yang lebih adaptif dengan keadaan zaman dan perubahan teknologi informasi, pemerintah masih berusaha mengatur transportasi online sebagaimana mengatur transportasi konvensional yang lebih terintegrasi dan komprehensif. Hal itu sejalan dengan tanggapan terhadap Master Plan Transportasi Nasional tahun 2020-2024 (sesuai konsep RPJMN dan Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024) yaitu mereformasi birokrasi untuk keselamatan dan keamanan berupa kebijakan dan regulasi. Pelibatan lintas kementerian dan lembaga negara serta seluruh level kementerian sampai daerah sangat dibutuhkan untuk menjamin kebijakan yang dirumuskan serta pelaksanaannya bisa maksimal.

Teknologi informasi sekaligus menjadi sarana efektif untuk perbuatan melawan hukum jika disalahgunakan. Dan komunikasi telah mengubah perilaku dan pola hidup masyarakat secara global. Perkembangan teknologi informasi telah pula menyebabkan banyak perubahan salah satu contoh perkembangan teknologi informasi dan komunikasi pada saat ini adalah internet (*interconnection network*). Internet sebagai suatu media informasi dan komunikasi elektronik telah mengakibatkan dunia menjadi dan tanpa batas (*borderless*) menyebabkan perubahan sosial, budaya, ekonomi dan pola penegakan hukum. Teknologi informasi saat ini menjadi pedang bermata dua, karena selain memberikan kontribusi bagi peningkatan kesejahteraan, kemajuan dan peradaban manusia juga sebaliknya memiliki dampak negatif.

Untuk merespon perkembangan transportasi di era disrupsi maka dibutuhkan pembaharuan hukum transportasi di era disrupsi ini. Pembaharuan hukum transportasi di era disrupsi ini tidak hanya sekedar saran perubahan, tetapi merupakan tawaran dalam menghadirkan perubahan besar yang dapat mengubah tatanan dan juga memberikan kepastian hukum dalam dunia transportasi. Pada perkembangannya hukum transportasi di Indonesia semestinya mengikuti pembaharuan hukum yang ada di Indonesia dewasa ini sehingga dapat merespon terhadap pelaksanaan hukum di Indonesia.

Disinilah terletak urgensi penelitian dengan judul Pembaharuan Hukum Transportasi Di Era Disrupsi Dalam Rangka Mewujudkan Kepastian Hukum dan Keadilan. Penelitian ini nantinya akan memperjelas hubungan hukum para pihak sehingga jelas juga akibat hukum dan pertanggungjawaban hukumnya

serta mengkomparasikan aturan dari negara lain sebagai bahan pengembangan untuk pembaharuan hukum transportasi yang lebih baik.

Berangkat dari pemahaman bahwa hubungan antara pengusaha penyedia aplikasi dengan penyedia layanan atau pengemudi adalah hubungan kemitraan maka Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan tidak berlaku, karena yang diatur oleh Undang Undang Ketenagakerjaan adalah hubungan pekerja dengan pengusaha. Setelah mengidentifikasi status hubungan hukum antara pengusaha aplikasi dengan pengemudi atau penyedia layanan, maka selanjutnya adalah menentukan hubungan hukum antara pengemudi atau penyedia layanan dengan konsumen yaitu hubungan hukum sebagai penyedia jasa dengan konsumen. Dari skema ini terlihat bahwa konsumen sebagai pengguna jasa tidak ada hubungan hukum dengan perusahaan aplikasi.

Kemudian, meskipun dalam konteks hubungan antara perusahaan pelaksanaan jasa layanan transportasi online dengan para pengemudi adalah mitra yang dimana dalam hubungan kontraktual seharusnya adalah sejajar atau bersifat koordinasi didalam kontrak tersebut, namun dalam faktanya hubungan antara perusahaan dan pengemudi justru bersifat koordinasi seperti layaknya hubungan majikan dan buruh. Hal ini tentunya menjadi kerancuan dan menimbulkan ketidakadilan tersendiri bagi pengemudi yang dimana seharusnya dengan adanya hubungan koordinasi tadi maka rezim hukum ketenagakerjaan seharusnya berlaku dalam hubungan kontraktual perusahaan

dengan pengemudi, namun kenyataannya hal itu terjadi, hal inilah menjadi salah satu perhatian peneliti dalam mendalami permasalahan penelitian ini.

Apabila ditinjau dari Syarat dan Ketentuan yang dibuat oleh perusahaan penyedia aplikasi, yang menegaskan bahwa mereka adalah perusahaan teknologi, bukan transportasi maka segala kewajiban yang digariskan oleh peraturan perundang-undangan dibidang transportasi tidak berlaku bagi perusahaan penyedia aplikasi, dan tidak wajib memiliki izin usaha seperti perusahaan angkutan umum.

Tentunya hal ini menimbulkan kontroversi dan penolakan kehadiran jasa transportasi berbasis aplikasi dari kalangan perusahaan angkutan umum konvensional. Pengaturan transportasi berbasis aplikasi menjadi angkutan umum juga masih tidak sesuai dengan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, karena undang-undang ini tidak mengatur motor sebagai sarana transportasi umum.

Dari perspektif keadilan juga dirasakan kesenjangan, dimana perusahaan angkutan umum terikat dengan peraturan perundang-undangan termasuk masalah pengaturan jumlah armada, rute, plat kuning dan perpajakan, sementara tidak ada aturan yang mengikat bagi transportasi berbasis aplikasi, sehingga kehadiran transportasi berbasis aplikasi dianggap sebagai sebuah ancaman, bukan sebagai pesaing yang memotivasi untuk terus meningkatkan pelayanan dan kenyamanan bagi konsumen.

Seperti contoh, di Malaysia misalnya walaupun dalam Akta Pengangkutan Jalan & Akta Lembaga Pelesenan Kendaraan Perdagangan 1987

mengatur segala ketentuan angkutan jalan tetapi belum mengatur tentang transportasi jalan online melainkan dari informasi yang penulis peroleh langsung dari beberapa driver Grab yang ada di Malaysia mereka mengatakan mengikuti ketentuan Perusahaan saja. Begitu juga dalam kaedah-kaedah Pengangkutan Jalan (Kompilasi 52 kaedah-kaedah dan perintah-perintah terpilih) juga tidak ada mengatur tentang transportasi jalan online.

Yang menjadi masalah sekarang sistem transportasi semakin lama semakin bergantung pada sistem informasi karena sistemnya makin terkomputerisasi maka persoalan hukumnya juga tidak sedikit. Sehingga perlu adanya pengaturan yang bisa mengakomodasi secara komprehensif untuk mengamankan dan melindungi semua kepentingan hukum pihak-pihak terkait dalam transportasi online.

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka Penulis merumuskan judul disertasi ini yaitu: **Pembaharuan Hukum Transportasi Di Era Disrupsi Dalam Rangka Mewujudkan Kepastian Hukum dan Keadilan.**

B. Perumusan Masalah

Untuk terarahnya disertasi ini dirumuskan permasalahan yang akan diteliti lebih mendalam yaitu:

1. Bagaimana Hubungan Hukum Antara Para Pihak Transportasi Online Dalam Sistem Hukum Indonesia di Era Disrupsi?

2. Bagaimana Komparasi Pengaturan Transportasi Online Beberapa Negara ASEAN ?
3. Bagaimana Mewujudkan Pembaharuan Hukum Transportasi Terbaru Di Era Disrupsi ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis dan mengkritisi Hubungan Hukum Antara Para Pihak Transportasi Online dalam Sistem Hukum Indonesia di Era Disrupsi.
2. Untuk mendeskripsikan Komparasi Pengaturan Transportasi Online Dari Beberapa Negara ASEAN.
3. Untuk Mewujudkan Pembaharuan Hukum Transportasi Terbaru Di Era Disrupsi.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara teoritis, penelitian ini akan sangat berguna bagi pengembangan ilmu hukum, khususnya untuk pengembangan pembaharuan hukum di bidang transportasi dalam sistem hukum Indonesia di era disrupsi.
2. Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan berbagai masukan dan bahan pertimbangan bagi para pengambil kebijakan di bidang transportasi dalam sistem hukum Indonesia di era disrupsi.

E. Kerangka Konseptual

1. Transportasi

Transportasi atau yang dalam hukum sering disebut pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang/ penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawanya dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.²¹

Sedangkan menurut pendapat R. Soekardono pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.²²

Selanjutnya secara komprehensif penulis kemukakan pandangan beberapa para ahli menyatakan pendapatnya mengenai pengertian pengangkutan sebagai berikut:

- a. Menurut Abdulkadir Muhammad “pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkut ke tempat yang ditentukan.”²³
- b. Menurut A. abdurrahman “yang dimaksud pengangkutan pada umumnya adalah pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain, alat-alat fisik yang digunakan untuk pengangkutan semacam

²¹ Fadia Fitriyanti dan Sentot Yulianugroho, *Hukum Perniagaan Internasional*, LabHukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Yogyakarta, 2007, halaman.70.

²² R. Soekardono, *Hukum Dagang Indosia*, Rajawali, Jakarta, 1981, halaman. 5.

²³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, halaman.19.

itu termasuk kendaraan dan lain-lain.”²⁴

- c. Menurut Hasim Purba pengangkutan adalah “kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkut. Jadi pengangkutan itu berupa suatu wujud kegiatan dengan maksud memindahkan barang-barang atau penumpang (orang) dari tempat asal ke suatu tempat tujuan tertentu.”

Berkembangnya zaman menjadikan moda pengangkutan atau transportasi pun ikut terdampak, salah satunya adalah masuknya teknologi dalam ranah pengangkutan atau transportasi ini yang disebut dengan transportasi online.

Pengertian transportasi online adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatannya baik itu transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri. Transportasi online adalah salah satu bentuk kegiatan lalu lintas dan alat transportasi yang memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi), dengan perkembangan teknologi saat ini mempermudah pengguna untuk menggunakan transportasi online dengan cara memesan di aplikasi tersebut.

Transportasi online sudah tersedia pada smartphone konsumen. Pada aplikasi juga tersedia seluruh identitas pengemudi secara pasti karena perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu

²⁴ A.Abdurrachman, *Ensiklopediaekonomi-Kuangan-Perdagangan, Inggrisindonesia*, Pradnya Pramita, Jakarta,1982, halaman.113.

sebelum melakukan kerja sama kemitraan dengan pengemudi sehingga menciptakan rasa aman.

Menurut Hestantu tahun 2020 adapun tujuan dan manfaat lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi online adalah sebagai berikut:

a. Praktis dan mudah digunakan

Transportasi online praktis dan mudah digunakan karena layanan jasa transportasi ini cukup menggunakan aplikasi smartphone yang terhubung dengan jaringan internet, untuk proses pemesanannya. Menurut Davis et al., kemudahan adalah tingkatan dimana *user* percaya bahwa teknologi atau sistem tersebut dapat digunakan dengan mudah dan bebas dari masalah. Kemudahan juga mengandung arti bahwa teknologi informasi dapat mengurangi usaha seseorang baik waktu maupun tenaga untuk mempelajari atau sekaligus menggunakan, karena pada dasarnya individu yakin bahwa teknologi informasi tersebut mudah untuk dipahami dan tidak menyulitkan pengguna dalam melakukan pekerjaannya

b. Transparan

Transportasi online dinilai lebih transparan dimana aplikasi online ini memungkinkan pengguna jasa mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa transportasi secara detail termasuk biaya yang harus dikeluarkan untuk perjalanan.

c. Lebih aman dan dapat dipercaya

Transportasi online lebih aman dan dapat dipercaya karena para

pengemudi sudah terdaftar di dalam perusahaan jasa transportasi sehingga dapat meminimalisir resiko kejahatan yang terjadi. Selain itu transportasi ini dilengkapi dengan perlengkapan berkendara (seperti helm) yang sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) sehingga dapat meminimalisir resiko akibat kecelakaan.

d. Adanya asuransi kecelakaan bagi pengguna dan pengemudi

Terdapat perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi online yang memberikan perlindungan asuransi kecelakaan bagi para pengguna jasa transportasi. Hal ini menjadi daya tarik tersendiri bagi pengguna transportasi online

Pemahaman transportasi online yang menjadi bagian kerangka konseptual ini adalah mengenai perkembangan pengaturan akan transportasi online yang ada di Indonesia di masa akan datang mengingat masih belum updatenya pengaturan mengenai transportasi online yang berlaku di Indonesia.

2. Disrupsi

Disrupsi adalah sebuah inovasi atau ancaman yang akan menggantikan seluruh sistem lama dengan cara atau sistem yang baru. Disrupsi menggantikan teknologi lama yang serba fisik dengan teknologi digital yang menghasilkan sesuatu yang benar-benar baru dan lebih efisien serta lebih bermanfaat. Dengan beralihnya sistem kearah penggunaan teknologi yang canggih, banyak jasa yang kemudian merasa terancam dengan posisinya yang kemungkinan besar dapat digantikan oleh teknologi,

terutama jika tidak mengembangkan inovasi dan kompetensinya masing-masing.

Disrupsi juga terjadi dalam tata ruang di Indonesia khususnya pada bidang transportasi, saat ini perkembangan di industri transportasi berkembang dengan cepat. Setiap tahun bahkan terjadi peningkatan jumlah kendaraan baik kendaraan mobil penumpang, mobil bis, mobil barang maupun sepeda motor. Dari keempat transportasi tersebut peningkatan jumlah sepeda motor dari tahun ketahun adalah yang paling tinggi.

Data yang bersumber dari Badan Pusat Statistik menerangkan bahwa peningkatan jumlah sepeda motor dari tahun 2015 ke 2016 adalah sebesar 6.268.815 unit atau meningkat sebesar 6,34%.²⁵ Peningkatan jumlah kendaraan bermotor tentunya searah dengan peningkatan kemacetan di Indonesia terutama di kota-kota besar. Hal ini membuat beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi dalam bidang transportasi. Ditambah perkembangan teknologi yang semakin modern telah merambah dunia transportasi di Indonesia.²⁶

Namun di tengah sistem transportasi public yang belum jelas, akhir-akhir ini muncul model transportasi berbasis online pada kota-kota besar di Indonesia. Transportasi online adalah salah satu contoh pengembangan teknologi berbasis aplikasi disambut cukup baik di awal kemunculannya

²⁵ Badan Pusat Statistik, 2018.

²⁶ Adwis Iqbal Perdana, Arief Setijawan, Ardiyanto Maksimilianus Gai, “*Kajian Disruption Pada Bidang Transportasi Umum (Angkot) Di Kecamatan Lowokwaru Kota Malang*”, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang, diakses pada <http://eprints.itn.ac.id/4372/10/Jurnal.pdf>, pada tanggal 10 Februari 2023.

karena dianggap sebagai salah satu inovasi terbaik saat ini. Transportasi online muncul di tengah kondisi sistem transportasi di Indonesia yang belum tertata dengan baik. Saat ini sudah banyak bermunculan jasa transportasi online seperti Gojek, Grabbike, Uber, Maxim, dan aplikasi-aplikasi lainnya.

Transportasi online hadir guna menjawab kekhawatiran masyarakat tentang jaminan keamanan, kenyamanan, harga dan kualitas pelayanan di dalam transportasi umum. Dimana masyarakat dapat mengetahui informasi driver, kendaraan sesuai standarisasi, waktu yang lebih jelas dan harga yang terjangkau.

Adanya disrupti yang terjadi dalam dunia transportasi ini membuat banyak permasalahan, selain berhadapan dengan tergerusnya transportasi konvensional yang semakin memudar, juga yang harus diperhatikan adalah pengaturan mengenai transportasi online ini yang dimana disrupti yang disebabkan transportasi online ini memberikan permasalahan baru dari berbagai pihak. Oleh karenanya penelitian ini membahas hal tersebut lebih lanjut mengenai kepastian hukum terkhusus hubungan hukum yang terjalin diantara para pihak pada moda transportasi online ini.

3. Kepastian Hukum

Kepastian berasal dari kata “pasti”, yang maknanya tentu, sudah tetap, tidak boleh tidak, suatu hal yang sudah tentu.²⁷ Menurut Gustav Radbruch filsuf hukum dari Jerman, terdapat tiga ide dasar hukum yang

²⁷ W.J.S. Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia* Edisi Ketiga, Balai Pustaka, Jakarta, 2006. halaman 847.

mana oleh banyak pakar teori hukum dan filsafat hukum diartikan sebagai tiga tujuan hukum, diantaranya keadilan, kemanfaatan dan kepastian hukum.²⁸

Dengan adanya hukum modern maka mengakibatkan terbukanya pintu masuk untuk permasalahan yang sebelumnya tidak ada yaitu kepastian hukum itu sendiri. Kepastian hukum ialah suatu hal yang baru akan tetapi nilai keadilan serta kemanfaatan secara tradisional telah ada jauh sebelum era hukum modern

Gustav Radbruch mengatakan kepastian hukum adalah “*Sicherheit des Rechts selbst*” (kepastian hukum tentang hukum itu sendiri). Terdapat empat hal yang memiliki hubungan dengan makna kepastian hukum, antara lain:²⁹

- a. Bahwa hukum itu positif, yang artinya hukum itu adalah perundang-undangan (*gesetzliches Recht*).
- b. Hukum didasarkan kepada fakta (*Tatsachen*), bukan didasarkan kepada sebuah rumusan tentang penilaian yang nantinya dilakukan oleh hakim, seperti kemauan baik dan kesopanan.
- c. Bahwa fakta tersebut haruslah dirumuskan secara jelas guna menghindari kekeliruan dalam penafsiran, selain itu juga mudah untuk dijalankan.
- d. Hukum positif tidak boleh untuk sering diubah.

²⁸ Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) & Teori Peradilan (Judicialprudence) Termasuk Undang-Undang (Legisprudence) Volume I Pemahaman Awal*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2010, halaman. 288.

²⁹ *Ibid*, halaman. 293.

Pendapat lain tentang kepastian hukum dikemukakan oleh Roscoe Pound, seperti halnya yang ditulis Peter Marzuki di dalam bukunya *Pengantar Ilmu Hukum* yang mana kepastian hukum mempunyai dua makna, yaitu:³⁰

- a. Pertama, yaitu sebagai aturan yang bersifat umum guna membuat individu mengerti tentang perbuatan apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan.
- b. Kedua, berupa keamanan hukum untuk setiap orang dari kesewenangan pemerintah, dengan adanya aturan yang bersifat umum tersebut individu dapat mengerti apa saja yang boleh untuk dibebankan atau dilakukan oleh Negara kepada tiap individu. Kepastian hukum berarti terdapat konsistensi dan ketetapan dalam putusan hakim antara putusan yang satu dengan yang lain dalam kasus yang sama yang telah diputus. Jadi kepastian hukum tidaklah hanya berupa pasal dalam undang-undang.

Asas kepastian hukum ialah suatu jaminan dimana suatu hukum itu wajib dijalankan secara baik dan juga secara tepat karena tujuan hukum yang paling utama ialah kepastian. Apabila tidak terdapat kepastian di dalamnya maka tidak akan diketahui jati diri serta makna dari hukum itu sendiri dan bila sudah terjadi hal seperti itu maka hukum tak akan lagi dipakai sebagai pedoman dalam berperilaku oleh setiap orang.

Adanya kepastian hukum dalam suatu Negara menyebabkan pula

³⁰ Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2008, halaman. 137.

terdapatnya upaya pengaturan hukumnya yang terwujud di suatu perundang-undangan yang dibuat oleh pemerintah. Peraturan perundangan tersebut ialah sistem hukum yang berlaku yaitu yang tidak didasarkan pada keputusan sesaat saja. Asas kepastian hukum ialah sebuah konsep guna memastikan bahwa hukum itu telah dilaksanakan secara baik hingga tidak menimbulkan kerugian apapun bagi siapa saja, hukum harus mengayomi dan melindungi masyarakat dari berbagai tindak kejahatan atau pelecehan pada individu atau'pun kelompok serta harus dijadikan sebagai pedoman hidup bagi setiap orang

Hukum dilarang bertentangan dan juga wajib dibuatkan rumusan yang bisa dimengerti serta dipahami oleh masyarakat umum. Untuk itu pengertian asas kepastian hukum dan keadilan berlaku tidak surut jadi tidak merusak sistem integritas yang sudah ada serta yang terkait dengan peraturan juga pelaksanaannya. Kepastian hukum dibentuk dengan harapan bisa memberikan pengertian kepada masyarakat untuk selalu bersikap juga berpikir positif pada hukum Negara yang sudah ditentukan.

4. Keadilan

Keadilan berasal dari kata adil, menurut Kamus Bahasa Indonesia adil adalah tidak sewenang-wenang, tidak memihak, tidak berat sebelah. Adil terutama mengandung arti bahwa suatu keputusan dan tindakan didasarkan atas norma-norma objektif. Keadilan pada dasarnya adalah suatu konsep yang relatif, setiap orang tidak sama, adil menurut yang satu belum tentu adil bagi yang lainnya, ketika seseorang menegaskan bahwa ia

melakukan suatu keadilan, hal itu tentunya harus relevan dengan ketertiban umum dimana suatu skala keadilan diakui. Skala keadilan sangat bervariasi dari satu tempat ke tempat lain, setiap skala didefinisikan dan sepenuhnya ditentukan oleh masyarakat sesuai dengan ketertiban umum dari masyarakat tersebut.³¹

Aristoteles dalam karyanya yang berjudul *Etika Nichomachea* menjelaskan pemikiran pemikirannya tentang keadilan. Bagi Aristoteles, keutamaan, yaitu ketaatan terhadap hukum (hukum polis pada waktu itu, tertulis dan tidak tertulis) adalah keadilan. Dengan kata lain keadilan adalah keutamaan dan ini bersifat umum.³²

Menurut Thomas Hobbes keadilan ialah suatu perbuatan dapat dikatakan adil apabila telah didasarkan pada perjanjian yang telah disepakati. Dari pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa keadilan atau rasa keadilan baru dapat tercapai saat adanya kesepakatan antara dua pihak yang berjanji. Perjanjian disini diartikan dalam wujud yang luas tidak hanya sebatas perjanjian dua pihak yang sedang mengadakan kontrak bisnis, sewa-menyewa, dan lain-lain. Melainkan perjanjian disini juga perjanjian jatuhnya putusan antara hakim dan terdakwa, peraturan perundang-undangan yang tidak memihak pada satu pihak saja tetapi saling mengedepankan kepentingan dan kesejahteraan publik.³³

³¹ M. Agus Santoso, *Hukum, Moral & Keadilan Sebuah Kajian Filsafat Hukum*, Ctk. Kedua, Kencana, Jakarta, 2014, halaman. 85.

³² Hyronimus Rhiti, *Filsafat Hukum Edisi Lengkap (Dari Klasik ke Postmodernisme)*, Ctk. Kelima, Universitas Atma Jaya, Yogyakarta, 2015, halaman. 241.

³³ Muhammad Syukri Albani Nasution, *Hukum dalam Pendekatan Filsafat*, Ctk. Kedua, Kencana, Jakarta, 2017, halaman. 217-218.

Menurut Hans Kelsen, keadilan adalah suatu tertib sosial tertentu yang dibawah lindungannya usaha untuk mencari kebenaran bisa berkembang dan subur. Karena keadilan menurutnya adalah keadilan kemerdekaan, keadilan perdamaian, keadilan demokrasi – keadilan toleransi.³⁴

F. Landasan Teori

Untuk lebih terarah dan lebih fokusnya penyusunan disertasi ini, maka penulis menggunakan beberapa teori antara lain:

1. **Grand Theory**, sebagai grand theory dalam disertasi ini, penulis menggunakan Teori *Sociological Jurisprudence* (Roscoe Pond).

Sociological Jurisprudence merupakan salah satu dari aliran filsafat hukum yang mencoba memahami hakikat terdalam dari hukum. Tumbuhnya berbagai aliran filsafat hukum tersebut merupakan hasil dari dialektika pemikiran hukum yang tidak henti-hentinya dalam lapangan ilmu hukum. Apabila masa lalu, filsafat hukum merupakan produk sampingan dari para filsuf, dewasa ini kedudukannya tidak lagi demikian karena masalah-masalah filsafat hukum telah menjadi bahan kajian tersendiri bagi para ahli hukum.³⁵

Aliran *sociological jurisprudence* dapat dikatakan sebagai salah satu aliran dari berbagai pendekatan. Aliran ini tumbuh dan berkembang di

³⁴ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum, Ctk. Kedelapan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014, halaman. 174.

³⁵ Darji Darmodiharjo, *Pokok-Pokok filsafat Hukum; Apa Dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia* (Jakarta:Gramedia Pustaka Utama, 1996), halaman. 101.

amerika, dan dipelopori oleh Roscoe Pound dengan karya-karyanya yang terkenal seperti *Scope and Purpose of sociological jurisprudence* (1912), *Outline of Lectures on Jurisprudence* (1903), *The Spirit of Common Law* (1921), *An Introduction to the Philosophy of Law* (1922), *The Task of Law* (1944), *Interpretation of Legal History* (1923), dan lain-lain. Tokoh lainnya antara lain Benjamin Cordozo dan Kantorowics.³⁶

Ajaran *sociological jurisprudence* dapat digolongkan aliran-aliran sosiologis di bidang hukum yang dibenua eropa dipelopori oleh seorang ahli hukum bangsa Austria bernama Eugen Ehrlich (1826-1922), yang pertama menulis tentang hukum dipandang dari sudut sosiologis dengan judul *Grundlegung der Soziologie des Recht*, yang diterjemahkan kedalam bahasa inggris oleh Walter L Moll : *Fundamental Principles of the Sociology of Law* pada tahun 1936.³⁷

Sociological jurisprudence dalam istilah lain disebut juga *Functional anthropological* (metode fungsional). Penyebutan ini dilakukan untuk menghindari kerancuan antara *sociological jurisprudence* dan sosiologi hukum (*the Sociology of Law*). Walaupun keduanya sama-sama membahas kajian tentang hukum, akan tetapi memiliki perbedaan. *Sociological jurisprudence* merupakan cabang dari filsafat hukum sedangkan *sociology of Law* adalah cabang dari sosiologi.³⁸

³⁶ Lili Rasjidi dan Ira Thania Rasjidi, Pengantar Filsafat Hukum (Bandung: Mandar Maju, 2002), halaman. 65.

³⁷ *Ibid*

³⁸ Darji Darmodiharjo, *Op.cit.*, halaman. 126

Selain itu walaupun obyek kajian keduanya adalah hubungan timbal balik antara hukum dan masyarakat, akan tetapi pendekatan yang digunakan berbeda. *sociological jurisprudence* menggunakan pendekatan hukum ke masyarakat, sedangkan *sociology of Law* menggunakan pendekatan dari masyarakat ke hukum.³⁹

Perbedaan yang mencolok antara kedua hal tersebut adalah, bahwa *sociology of law* berusaha menciptakan suatu ilmu mengenai kehidupan sosial sebagai suatu keseluruhan dan pembahasannya meliputi bagian terbesar dari sosiologi secara umum dan ilmu politik. Titik berat penyelidikannya terletak pada masyarakat dan hukum sebagai suatu manifestasi semata, sedangkan *sociological jurisprudence* menitikberatkan pada hukum dan memandang masyarakat dalam hubungannya dengan hukum.⁴⁰

Sebagai salah satu aliran dari filsafat hukum, pemikiran *sociological jurisprudence* tentang hukum tidak muncul dari ruang hampa. Pemikiran aliran ini merupakan dialektika dengan pemikiran-pemikiran sebelumnya yang mencoba menjawab hakikat hukum, diantaranya adalah aliran hukum alam, positivisme hukum, utilitarianisme dan mazhab sejarah. Untuk itu perlu dijelaskan inti pemikiran dari aliran-aliran tersebut, agar dapat memberikan penjelasan tentang latar belakang pemikiran aliran *sociological jurisprudence*.

³⁹ Lili Rasjidi, Pengantar Filsafat Hukum; Apakah Hukum itu? (Bandung: Remadja Karya, 1988), halaman. 55.

⁴⁰ Darji Darmodiharjo, *Loc.cit*

Ajaran hukum alam atau disebut juga dengan hukum kodrat memberikan pengertian bahwa hukum adalah hukum yang berlaku universal dan abadi, cita-cita dari hukum alam adalah menemukan keadilan yang mutlak (*absolute justice*). Hukum alam ada yang bersumber dari Tuhan (*irasional*), dan ada yang bersumber dari akal manusia. Pemikiran hukum alam yang berasal dari Tuhan dikembangkan oleh para pemikir skolastik pada abad pertengahan seperti Thomas aquino, Gratianus, John Salisbury, Dante, Piere Dubois dan lain-lain. Sedangkan para pendasar dari ajaran hukum alam yang bersumber dari akal manusia adalah Hugo De Groot, Grotius, Christian Thomasius, Immanuel Kant, Fichte, Hegel, dan Rudolf Stammler.⁴¹

Hukum alam juga dapat dilihat sebagai metode atau sebagai substansi. Hukum alam sebagai metode adalah yang tertua yang dapat dikenali sejak zaman yang kuno sekali, sampai kepada permulaan abad pertengahan. Ia memusatkan dirinya pada usaha untuk menciptakan peraturan-peraturan yang mampu untuk menghadapi keadaan yang berbedabeda. Dengan demikian ia tidak mengandung norma-norma sendiri, melainkan hanya memberitahu tentang bagaimana membuat peraturan yang baik.⁴²

Hukum alam sebagai substansi (isi) berisikan norma-norma. Peraturan-peraturan dapat diciptakan dari asas-asas yang mutlak yang lazim dikenal sebagai peraturan hak-hak asasi manusia. Ciri hukum alam seperti

⁴¹ Sukarno Aburarea, *Filsafat Hukum Teori dan Praktik* (Jakarta: Kencana, 2014), halaman. 94-95.

⁴² Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum* (Bandung: Pt Citra Aditya Bakti, 2006), halaman. 260.

ini merupakan ciri dari abad ke-17 dan ke-18, untuk kemudian pada abad berikutnya digantikan oleh ajaran positivisme hukum. Berbeda dengan hukum alam yang memandang penting hubungan antara hukum dan moral, aliran hukum positif justru menganggap bahwa keduanya merupakan dua hal yang harus dipisahkan. Di dalam aliran ini ada dua sub aliran yang terkenal yaitu aliran hukum positif analitis yang dipopulerkan oleh John Austin, dan aliran hukum murni yang dipelopori oleh Hans Kelsen.

Menurut aliran hukum positif analitis, hukum adalah *a command of law givers* (perintah dari pembentuk undang-undang atau penguasa), yaitu suatu perintah dari mereka yang memegang kekuasaan tertinggi atau yang memegang kedaulatan. Hukum dianggap sebagai suatu sistem yang logis, tetap dan bersifat tertutup (*closed logical system*).⁴³ Hukum secara tegas dipisahkan dari moral, dari hal yang berkaitan dengan keadilan, dan tidak didasarkan pada pertimbangan atau penilaian baik dan buruk.

Menurut John Austin ada empat unsur penting untuk dinamakan sebagai sebuah hukum, yaitu : perintah, sanksi, kewajiban dan kedaulatan. Ketentuan-ketentuan yang tidak mengandung keempat unsur tersebut bukanlah merupakan hukum positif melainkan hanyalah sebagai moral positif. Keempat unsur itu kaitannya antara satu dengan lainnya dapat dijelaskan sebagai berikut: unsur perintah berarti bahwa satu pihak menghendaki orang lain melakukan kehendaknya, pihak yang diperintah akan mengalami penderitaan jika perintah itu tidak dijalankan atau ditaati.

⁴³ Abdul Ghafur Anshori, *Filsafat Hukum*, Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2009, halaman. 93.

Perintah itu merupakan pembedaan kewajiban terhadap yang diperintah, dan yang terakhir ini dapat terlaksana jika yang memerintah itu adalah pihak yang berdaulat.

Aliran berikutnya adalah Utilitarianisme, yaitu aliran yang meletakkan kemanfaatan sebagai tujuan utama hukum. Kemanfaatan disini diartikan sebagai kebahagiaan (*happiness*). Jadi baik buruk atau adil tidaknya suatu hukum, bergantung kepada apakah hukum itu memberikan kebahagiaan kepada manusia atau tidak. Aliran ini sesungguhnya dapat pula dimasukkan ke dalam positivisme hukum, mengingat faham ini pada akhirnya sampai pada kesimpulan bahwa tujuan hukum adalah menciptakan ketertiban masyarakat, disamping untuk memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada jumlah orang yang terbanyak. Ini berarti hukum merupakan pencerminan perintah penguasa juga, bukan pencerminan dari rasio semata. Pendukung utilitarianisme yang paling penting adalah Jeremy Betham, John Stuart Mill, dan Rudolf von Jhering.⁴⁴

Aliran yang menjadi penentang dari positivisme hukum adalah mazhab sejarah. Aliran ini muncul karena reaksi terhadap tiga hal yaitu:

- a. Rasionalisme abad ke-18 yang didasarkan atas hukum alam, kekuatan akal, dan prinsip-prinsip dasar yang semuanya berperan pada filsafat hukum, dengan mengandalkan cara berpikir deduktif tanpa memperhatikan fakta sejarah, kekhususan, dan kondisi nasional.

⁴⁴ Darji Darmodiharjo, *op.cit*, halaman. 117

- b. Semangat revolusi Perancis yang menentang wewenang tradisi dengan misi kosmopolitannya yaitu kepercayaan kepada rasio dan daya kekuatan tekad manusia untuk mengatasi lingkungannya, yaitu seruan ke segala penjuru dunia.
- c. Larangan terhadap hakim dalam menafsirkan undang-undang. Karena undang-undang dianggap dapat memecahkan semua masalah hukum. *Code civil* dinyatakan sebagai kehendak legislatif dan harus dianggap sebagai suatu sistem hukum yang harus disimpan dengan baik sebagai sesuatu yang suci karena berasal dari alasan-alasan yang murni.

Keberadaan aliran-aliran di atas menjadi sebab timbulnya aliran *sociological jurisprudence*. Menurut aliran ini hukum yang baik adalah hukum yang sesuai dengan hukum yang hidup dimasyarakat. Aliran ini memisahkan secara tegas antara hukum positif (*the positive law*) dan hukum yang hidup (*the living law*). Aliran ini timbul dari proses dialektika antara thesis positivisme hukum, dan antitesis mazhab sejarah. Sebagaimana telah dijelaskan di atas bahwa positivisme hukum memandang bahwa hukum adalah perintah yang diberikan oleh penguasa (*law is a command of lawgiver*), sebaliknya mazhab sejarah menyatakan hukum timbul dan berkembang bersama masyarakat. Aliran pertama mementingkan akal sedangkan aliran yang kedua lebih mementingkan pengalaman, sedangkan aliran *sociological jurisprudence* menganggap keduanya sama pentingnya.

2. Middle Theory, sebagai middle theory dalam disertasi ini penulis menggunakan teori kepastian hukum dan teori keadilan.

a. Teori Kepastian Hukum

Kepastian adalah perihal (keadaan) yang pasti, ketentuan atau ketetapan. Hukum secara hakiki harus pasti dan adil. Pasti sebagai pedoman kelakuan dan adil karena pedoman kelakuan itu harus menunjang suatu tatanan yang dinilai wajar. Hanya karena bersifat adil dan dilaksanakan dengan pasti hukum dapat menjalankan fungsinya. Kepastian hukum merupakan pertanyaan yang hanya bisa dijawab secara normatif, bukan sosiologi.⁴⁵

Kepastian hukum secara normatif adalah ketika suatu peraturan dibuat dan diundangkan secara pasti karena mengatur secara jelas dan logis.

Menurut Sudikno Mertokusumo, kepastian hukum adalah jaminan bahwa hukum dijalankan, bahwa yang berhak menurut hukum dapat memperoleh haknya dan bahwa putusan dapat dilaksanakan. Jelas dalam artian tidak menimbulkan keragu-raguan (multi tafsir) dan logis. Jelas dalam artian ia menjadi suatu sistem norma dengan norma lain sehingga tidak berbenturan atau menimbulkan konflik norma.

Kepastian hukum menunjuk kepada pemberlakuan hukum yang jelas, tetap, konsisten dan konsekuen yang pelaksanaannya tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan-keadaan yang sifatnya subjektif. Kepastian dan keadilan bukanlah sekedar tuntutan moral, melainkan secara factual

⁴⁵ Dominikus Rato, *Filsafat Hukum Mencari: Memahami dan Memahami Hukum*, Laksbang Pressindo, Yogyakarta, 2010, halaman. 59.

mencirikan hukum. Suatu hukum yang tidak pasti dan tidak mau adil bukan sekedar hukum yang buruk.⁴⁶

Menurut Utrecht, kepastian hukum mengandung dua pengertian, yaitu pertama, adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan, dan kedua, berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh Negara terhadap individu.⁴⁷

Ajaran kepastian hukum ini berasal dari ajaran Yuridis-Dogmatik yang didasarkan pada aliran pemikiran positivistic di dunia hukum, yang cenderung melihat hukum sebagai sesuatu yang otonom, yang mandiri, karena bagi penganut pemikiran ini, hukum tak lain hanya kumpulan aturan. Bagi penganut aliran ini, tujuan hukum tidak lain dari sekedar menjamin terwujudnya kepastian hukum. Kepastian hukum itu diwujudkan oleh hukum dengan sifatnya yang hanya membuat suatu aturan hukum yang bersifat umum. Sifat umum dari aturan-aturan hukum membuktikan bahwa hukum tidak bertujuan untuk mewujudkan keadilan atau kemanfaatan, melainkan semata-mata untuk kepastian.⁴⁸

⁴⁶ Cst Kansil, Christine, S.T Kansil, Engelen R, Palandeng dan Godlieb N Mamahit, *Kamus Istilah Hukum*, Jakarta, 2009, halaman. 385.

⁴⁷ Riduan Syahrani, *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999, halaman. 23.

⁴⁸ Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Toko Gunung Agung, Jakarta, 2002, halaman. 82-83.

Menurut Apeldoorn: kepastian hukum mempunyai dua segi, pertama mengenai soal dapat dibentuknya (*bepaalbaarheid*) hukum dalam hal-hal yang konkret. Artinya pihak-pihak yang mencari Keadilan ingin mengetahui hukum dalam hal yang khusus sebelum memulai perkara. Kedua, kepastian hukum berarti keamanan hukum. Artinya perlindungan bagi para pihak terhadap kesewenangan Hakim. Dalam paradigma positivisme definisi hukum harus melarang seluruh aturan yang mirip hukum, tetapi tidak bersifat perintah dari otoritas yang berdaulat, kepastian hukum harus selalu dijunjung tinggi apapun akibatnya dan tidak ada alasan untuk tidak menjunjung hal tersebut karena dalam paradigmanya hukum positif adalah satu-satunya hukum.⁴⁹

Menurut Jan Michiel Otto, kepastian hukum yang sesungguhnya memang lebih berdimensi yuridis. Namun Otto memberikan batasan kepastian hukum yang lebih jauh mendefenisikan kepastian hukum sebagai kemungkinan bahwa dalam situasi tertentu yaitu :

- 1) Tersedia aturan-aturan yang jelas (jernih), konsisten dan mudah diperoleh (*accessible*)
- 2) Instansi-instansi penguasa (pemerintahan) menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten dan juga tunduk dan taat kepadanya.
- 3) Warga secara prinsipil menyesuaikan perilaku mereka terhadap aturan-aturan tersebut.

⁴⁹ L.j Van Apeldoorn dalam Shidarta, *Moralitas Profesi Hukum Suatu Tawaran Kerangka Berfikir*, PT REVIKA Aditama, Bandung, 2006, halaman. 82-83.

- 4) Hakim-hakim (peradilan) yang mandiri dan tidak berpihak menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten sewaktu mereka menyelesaikan sengketa hukum dan, Keputusan peradilan secara konkret dilaksanakan.⁵⁰

Keberlakuan hukum dalam masyarakat harus memperhatikan kepastian hukum didalamnya agar hukum tersebut diterima oleh masyarakat. Kepastian hukum menunjuk kepada pemberlakuan hukum yang jelas, tetap, konsisten, dan konsekuen yang pelaksanaannya tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan-keadaan yang sifatnya subjektif. Kepastian hukum menurut Gustav Radbruch dalam Theo Huijbers adalah:

Hubungan antara keadilan dan kepastian hukum perlu diperhatikan. Oleh sebab itu kepastian hukum harus dijaga demi keamanan dalam negara, maka hukum positif selalu harus ditaati, pun pula kalau isinya kurang adil, atau juga kurang sesuai dengan tujuan hukum. tetapi terdapat pengecualian, yakni bilamana pertentangan antara isi tata hukum dan keadilan menjadi begitu besar, sehingga tata hukum itu nampak tidak adil pada saat itu tata hukum itu boleh dilepaskan.⁵¹

Gustav Radbruch mengemukakan 4 (empat) hal mendasar yang berhubungan dengan makna kepastian hukum, yaitu :⁵²

- 1) bahwa hukum itu positif, artinya bahwa hukum positif itu adalah perundang-undangan.
- 2) bahwa hukum itu didasarkan pada fakta, artinya didasarkan pada kenyataan.

⁵⁰ *Ibid*, halaman. 84.

⁵¹ Shidarta, *Moralitas Profesi Hukum Suatu Tawaran Kerangka Berfikir*. PT Revika Aditama, Bandung, 2006, halaman. 82-83.

⁵² Theo Huijbers, *Filsafat Hukum Dalam Lintasan Sejarah*, Kanisius, Yogyakarta, , 1982 halaman. 163.

3) bahwa fakta harus dirumuskan dengan cara yang jelas sehingga menghindari kekeliruan dalam pemaknaan, di samping mudah dilaksanakan.

4) hukum positif tidak boleh mudah diubah.

Keterkaitan teori kepastian hukum dengan disertasi ini dipergunakan untuk memberikan kepastian hukum dalam pengaturan Regulasi Hukum Transportasi Di Era Disrupsi.

b. Teori Keadilan

Keadilan berasal dari kata adil, menurut Kamus Bahasa Indonesia adil adalah tidak sewenang-wenang, tidak memihak, tidak berat sebelah. Adil terutama mengandung arti bahwa suatu keputusan dan tindakan didasarkan atas norma-norma objektif. Keadilan pada dasarnya adalah suatu konsep yang relatif, setiap orang tidak sama, adil menurut yang satu belum tentu adil bagi yang lainnya, ketika seseorang menegaskan bahwa ia melakukan suatu keadilan, hal itu tentunya harus relevan dengan ketertiban umum dimana suatu skala keadilan diakui. Skala keadilan sangat bervariasi dari satu tempat ke tempat lain, setiap skala didefinisikan dan sepenuhnya ditentukan oleh masyarakat sesuai dengan ketertiban umum dari masyarakat tersebut.⁵³

Aristoteles dalam karyanya yang berjudul *Etika Nichomachea* menjelaskan pemikiran pemikirannya tentang keadilan. Bagi Aristoteles, keutamaan, yaitu ketaatan terhadap hukum (hukum polis pada waktu itu,

⁵³ M. Agus Santoso, *Hukum, Moral & Keadilan Sebuah Kajian Filsafat Hukum*, Ctk. Kedua, Kencana, Jakarta, 2014, halaman. 85.

tertulis dan tidak tertulis) adalah keadilan. Dengan kata lain keadilan adalah keutamaan dan ini bersifat umum.⁵⁴

Menurut Thomas Hobbes keadilan ialah suatu perbuatan dapat dikatakan adil apabila telah didasarkan pada perjanjian yang telah disepakati. Dari pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa keadilan atau rasa keadilan baru dapat tercapai saat adanya kesepakatan antara dua pihak yang berjanji. Perjanjian disini diartikan dalam wujud yang luas tidak hanya sebatas perjanjian dua pihak yang sedang mengadakan kontrak bisnis, sewa-menyewa, dan lain-lain. Melainkan perjanjian disini juga perjanjian jatuhnya putusan antara hakim dan terdakwa, peraturan perundang-undangan yang tidak memihak pada satu pihak saja tetapi saling mengedepankan kepentingan dan kesejahteraan publik.⁵⁵

Menurut Hans Kelsen, keadilan adalah suatu tertib sosial tertentu yang dibawah lindungannya usaha untuk mencari kebenaran bisa berkembang dan subur. Karena keadilan menurutnya adalah keadilan kemerdekaan, keadilan perdamaian, keadilan demokrasi – keadilan toleransi.⁵⁶

3. Applied Theory (Teori Terapan): Teori Perjanjian;

Salah satu bentuk hukum yang berperan nyata dan penting bagi kehidupan masyarakat adalah Hukum Perjanjian. Istilah perjanjian berasal

⁵⁴ Hyronimus Rhiti, *Filsafat Hukum Edisi Lengkap (Dari Klasik ke Postmodernisme)*, Ctk. Kelima, Universitas Atma Jaya, Yogyakarta, 2015, halaman. 241.

⁵⁵ Muhammad Syukri Albani Nasution, *Hukum dalam Pendekatan Filsafat*, Ctk. Kedua, Kencana, Jakarta, 2017, halaman. 217-218.

⁵⁶ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Ctk. Kedelapan, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014, halaman. 174.

dari bahasa Belanda yaitu *overeenkomst*, dan dalam bahasa Inggris dikenal dengan istilah *contract/agreement*. Perjanjian dirumuskan dalam Pasal 1313 KUH Perdata yang menentukan bahwa: “Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

Hukum perjanjian merupakan hukum yang terbentuk akibat adanya suatu pihak yang mengikatkan dirinya kepada pihak lain. Atau dapat juga dikatakan hukum perjanjian adalah suatu hukum yang terbentuk akibat seseorang yang berjanji kepada orang lain untuk melakukan sesuatu hal. Dalam hal ini, kedua belah pihak telah menyetujui untuk melakukan suatu perjanjian tanpa adanya paksaan maupun keputusan yang hanya bersifat satu pihak.

Perkataan “Perikatan” (*verbinten*) mempunyai arti yang lebih luas dari perikatan “Perjanjian” sebab dalam Buku III itu, diatur juga perihal hubungan hukum yang sama sekali tidak bersumber pada suatu persetujuan atau perjanjian, yaitu perihal perikatan yang timbul dari perbuatan yang melanggar hukum (*onrechtmatige daad*) dan perihal perikatan yang timbul dari pengurusan kepentingan orang lain yang tidak berdasarkan persetujuan (*zaakwaarneming*) tetapi, sebagian besar dari buku III ditunjukkan pada perikatan-perikatan yang timbul dari persetujuan atau perjanjian. Jadi berisikan hukum Perjanjian.⁵⁷

⁵⁷ Subekti, *Pokok – pokok Hukum Perdata*. Jakarta, PT.Intermasa, 1998, halaman.122.

Perjanjian ini merupakan suatu peristiwa hukum dimana seorang berjanji kepada orang lain atau dua orang saling berjanji untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Menurut Munir Fuady, banyak definisi tentang kontrak telah diberikan dan masing-masing bergantung kepada bagian-bagian mana dari kontrak tersebut yang dianggap sangat penting, dan bagian tersebutlah yang ditonjolkan dalam definisi tersebut.⁵⁸

Dalam perjanjian dikenal beberapa asas penting yang merupakan dasar kehendak pihak-pihak dalam mencapai tujuan. Beberapa asas tersebut diantaranya adalah sebagai berikut:⁵⁹

a. Asas kebebasan berkontrak

Asas kebebasan berkontrak dapat dianalisis dari ketentuan Pasal 1338 ayat (1) KUHPdata yang berbunyi: “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”. Asas kebebasan berkontrak adalah salah satu asas yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk:

- 1) Membuat atau tidak membuat perjanjian,
- 2) Mengadakan perjanjian dengan siapapun,
- 3) Menentukan isi perjanjian, pelaksanaan, dan persyaratannya,
dan
- 4) Menentukan bentuknya perjanjian, yaitu tertulis atau lisan

b. Asas Konsensualisme

⁵⁸ Munir Fuady, *Arbitrase Nasional; Alternatif Penyelesaian Sengketa Bisnis*, Cetakan Pertama, Bandung, PT Citra Aditya Bakti, 2000, halaman. 10

⁵⁹ Salim HS, *Hukum Kontrak (Teori & Teknik Penyusunan Kontrak)*, Sinar Grafika, Jakarta, 2014, hlm. 13

Asas konsensualisme dapat disimpulkan dalam Pasal 1320 ayat 1 BW. Dalam pasal tersebut ditentukan bahwa salah satu syarat sahnya perjanjian yaitu adanya kesepakatan kedua belah pihak. Asas konsensualisme merupakan asas yang menyatakan bahwa perjanjian pada umumnya tidak diadakan secara formal, tapi cukup dengan adanya kesepakatan kedua belah pihak. Kesepakatan merupakan persesuaian antara kehendak dan pernyataan yang dibuat oleh kedua belah pihak.

c. Asas Pacta Sun Servanda

Asas pacta sunt servanda atau disebut juga dengan asas kepastian hukum. Asas ini berhubungan dengan akibat perjanjian. Asas pacta sunt servanda merupakan asas bahwa hakim atau pihak ketiga harus menghormati substansi kontrak yang dibuat oleh para pihak, sebagaimana layaknya sebuah undang-undang. Mereka tidak boleh melakukan intervensi terhadap substansi kontrak yang dibuat oleh para pihak.⁶⁰ Asas pacta sunt servanda dapat disimpulkan dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara yang berbunyi : “Perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang.”

d. Asas Itikad Baik

Asas itikad baik dapat disimpulkan dari Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdara. Pasal 1338 ayat (3) berbunyi : “Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik”. Asas itikad merupakan asas bahwa

⁶⁰ Subekti, *Hukum Perjanjian*, Intermasa, Jakarta, 2002, hlm.10

para pihak, yaitu kreditur dan debitur harus melaksanakan substansi kontrak berdasarkan kepercayaan atau keyakinan yang teguh atau kemauan baik dari para pihak. Asas itikad baik dibagi menjadi dua macam yaitu itikad baik nisbi dan itikad baik mutlak. Pada itikad baik nisbi, orang memperhatikan sikap dan tingkah laku yang nyata dari subjek. Pada itikad baik mutlak, penilaiannya terletak pada akal sehat dan keadilan, dibuat ukuran yang objektif untuk menilai keadaan (penilaian tidak memihak) menurut norma-norma yang objektif.⁶¹

e. Asas Kepribadian (Personalitas)

Asas kepribadian merupakan asas yang menentukan bahwa seseorang yang akan melakukan dan atau membuat kontrak hanya untuk kepentingan perseorangan saja. Hal ini dapat dilihat dalam Pasal 1315 KUHPerdara. Pasal 1315 KUHPerdara berbunyi: “Pada umumnya seseorang tidak dapat mengadakan perikatan atau perjanjian selain untuk dirinya sendiri.” Inti ketentuan ini bahwa seseorang yang mengadakan perjanjian hanya untuk kepentingan dirinya sendiri. Pasal 1340 KUHPerdara berbunyi: “Perjanjian hanya berlaku antara pihak yang membuatnya”. Ini berarti bahwa perjanjian yang dibuat oleh para pihak hanya berlaku bagi mereka yang membuatnya. Namun ketentuan itu ada pengecualiannya, sebagaimana yang diintrodusir dalam Pasal 1317 KUHPerdara, yang berbunyi: “Dapat pula perjanjian diadakan untuk kepentingan pihak ketiga, bila suatu perjanjian yang

⁶¹ *Ibid*, hlm. 12

dibuat untuk diri sendiri, atau suatu pemberian kepada orang lain, mengandung suatu syarat semacam itu”.

Menurut Pasal 1320 KUHPerdara, untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat: Kesepakatan, Kecakapan, Mengenai suatu hal tertentu, suatu sebab yang halal. Sedangkan akibat dari hukum suatu perjanjian akan mengakibatkan :⁶²

- a. Perjanjian hanya berlaku di antara para pihak yang membuatnya

Pasal 1340 ayat (1) KUHPerdara menyatakan bahwa perjanjian yang dibuat hanya berlaku bagi para pihak yang membuatnya. Dengan demikian jelaslah bahwa prestasi yang dibebankan oleh KUHPerdara bersifat personal dan tidak dapat dialihkan begitu saja, jadi perjanjian tersebut akan melahirkan perikatan di antara para pihak dalam perjanjian. Suatu perjanjian mulai berlaku bagi para pihak dapat dilihat dari jenis perjanjiannya

- b. Perjanjian mengikat sebagai undang-undang.

Dijelaskan dalam Pasal 1338 KUHPerdara bahwa, semua perjanjian yang telah dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya; tidak dapat dibatalkan tanpa adanya persetujuan dari kedua belah pihak; dan harus dilaksanakan dengan itikad baik (*te goeder trouw*, in good faith). Perjanjian yang dibuat secara sah mempunyai kekuatan mengikat dan memaksa untuk

⁶² Handri Raharjo, *Hukum Perjanjian di Indonesia*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, 2009, hlm. 63

melaksanakan perjanjian serta memberikan kepastian hukum kepada para pihak yang membuatnya.

G. Originalitas Penelitian

Fakta menunjukkan bahwa cukup banyak hasil penelitian yang berkaitan dengan objek penelitian baik dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, maupun disertasi. Namun khusus untuk penelitian hukum, dengan keterbatasan kemampuan penulis untuk menelusuri hasil-hasil penelitian di bidang hukum, ada beberapa penelitian tentang penerapan doktrin persamaan pada **“Pembaharuan Hukum Transportasi Di Era Disrupsi Dalam Rangka Mewujudkan Kepastian Hukum dan Keadilan”**. Perbedaan penelitian yang digunakan oleh penulis dengan penelitian yang disebutkan diatas, berikut ini disajikan tabel matriks perbandingan di bawah ini:

No	Nama	Judul	Rumusan Masalah	Hasil Kesimpulan
1.	Disertasi Charussuriyati, Universitas Sultan Agung, 2019	Rekonstruksi Regulasi Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Angkutan Dalam Pengiriman Barang	1. Mengapa regulasi perlindungan hukum bagi pengguna jasa dalam pengiriman barang belum berkeadilan?	1. Kesimpulan yang pertama bahwa pengaturan hukum tentang pengiriman barang yang diatur dalam Kitab Undang-

		Berbasis Keadilan	2. Kelemahan-kelemahan apasajakah yang timbul dalam regulasi perlindungan hukum bagi pengguna jasa dalam pengiriman barang yang belum berkeadilan? 3. Bagaimanakah rekonstruksi regulasi perlindungan hukum bagi pengguna jasa dalam pengiriman barang berbasis keadilan?	Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Lalu Lintas, Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Pos belum berkeadilan dan, implementasinya belum dapat untuk mewujudkan keadilan dalam artian kesetaraan kedudukan antara pihak konsumen pengguna jasa pengiriman barang dengan pihak perusahaan penyedia jasa pengiriman barang. Realita
--	--	-------------------	---	--

				yang terjadi saat ini, apabila terjadi sengketa antara konsumen pengguna jasa pengiriman barang dengan perusahaan penyedia jasa pengiriman barang terhadap komplain kerusakan barang maupun komplain kehilangan barang saat pengiriman, pihak perusahaan penyedia jasa pengiriman barang sering kali dapat lepas dari tanggungjawab. Hal dikarenakan rumitnya mekanisme ataupun proses
--	--	--	--	---

				pengajuan komplain terhadap perusahaan penyedia jasa pengiriman barang, dijadikan celah untuk melepaskan tanggungjawab. 2. Kesimpulan yang kedua adalah faktor penyebab kelemahan perlindungan hukum dalam pengguna jasa angkutan pengiriman barang yaitu Faktor Hukum, Faktor dari Perusahaan Penyedia Jasa Pengiriman Barang yang berupaya untuk tidak memberikan
--	--	--	--	--

				ganti kerugian kepada konsumen pengguna jasa pengiriman barang, Faktor dari pengirim/pengguna jasa yang lalai dalam memenuhi persyaratan pengiriman barang. 3. Kesimpulan yang ketiga, bahwa dengan adanya konstruksi ulang terhadap ketentuan Pasal 29 ayat (2), Pasal 30 ayat (1), Pasal 33, Pasal 45 ayat (1), Pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) UU No. 8 tahun 1999 dan ketentuan dalam UU Lalu Lintas
--	--	--	--	---

				dan Angkutan Jalan yakni pada Pasal 138 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) serta Pasal 139 ayat (4), Pasal 173 ayat (1) adalah bentuk upaya untuk memberikan jaminan kepastian hukum dan berbasis keadilan Pancasila bagi masyarakat sebagai konsumen pengguna jasa angkutan dalam pengiriman barang.
2.	Achmad Ridwan Tentowi, Universitas Pasundan (2019)	Politik Hukum Kepelabuhanan Dikaitkan Dengan Akselerasi Perjanjian	1. Bagaimana Politik Hukum Kepelabuhanan dikaitkan dengan	Nilai keadilan dan kepastian hukumnya, tercermin dalam penyederhanaan, transparansi,

		Fasilitasi Perdagangan Dalam Rangka Pembangunan Hukum Kemaritiman	akselerasi Perjanjian Fasilitasi Perdagangan berdasarkan keadilan 2. Bagaimana Pelaksanaan Fasilitasi Perdagangan dikaitkan dengan Paket Kebijakan Ekonomi dalam Bidang logistic 3. Bagaimana Konsep Politik Hukum Fasilitasi Kepelabuhanan dalam Akselerasi Perjanjian Fasilitasi Perdagangan Berdasarkan Keadilan	standardisasi, harmonisasi prosedur dan dokumen perdagangan internasional yang harus didukung dengan kelancaran arus barang dan efesiensi kepelabuhanan di bawah koordinasi Otoritas Pelabuhan (OP). Terkait dengan nilai – nilai keadilan ini, pelaksanaan Perjanjian Fasilitasi Perdagangan dalam bidang logistik, misalnya Pelabuhan sudah menerapkan sistem Inapornet, atau layanan tunggal berbasis internet yang mengintegrasikan
--	--	--	--	--

				sistem informasi kepelabuhanan, kemudian Delivery Order (DO) Online sudah di laksanakan, akan tetapi biaya logistik tinggi. Prakteknya, pelaksanaan Perjanjian Fasilitasi Perdagangan dan Paket Kebijakan Ekonomi (PKE), ini terhambat dalam tataran praktis, disebabkan oleh berbagai hal, misalnya; belum adanya Undang – Undang Logistik, yang menaungi kegiatan logistik. Terkait dengan konsep politik hukum fasilitasi kepelabuhanan yang akan datang
--	--	--	--	--

				harus mampu melayani masyarakat pada tingkat perkembangannya yang mutakhir atau bisa beradaptasi dengan modernisasi hukum. Politik hukum harus terlihat sebagai perwujudan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, mengatur permasalahan yang berkaitan dengan ekonomi, terutama dunia usaha dan dunia industri, serta menciptakan kepastian investasi, terutama penegakan dan perlindungan hukum
--	--	--	--	--

Fakta menunjukkan bahwa cukup banyak hasil penelitian yang berkaitan dengan objek penelitian baik dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, maupun disertasi. Namun khusus untuk penelitian hukum, dengan keterbatasan kemampuan penulis untuk menelusuri hasil-hasil penelitian di bidang hukum, ada beberapa penelitian tentang penerapan doktrin persamaan pada **“Pembaharuan Hukum Transportasi Di Era Disrupsi Dalam Rangka Mewujudkan Kepastian Hukum Dan Keadilan”**. Perbedaan penelitian yang digunakan oleh penulis dengan penelitian yang disebutkan diatas, berikut ini disajikan tabel matriks perbandingan di bawah ini:

H. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini mendasarkan pada penelitian yuridis normatif. Yaitu tipe penelitian yang akan mengkaji dan meneliti tentang pembaharuan hukum transportasi di era disrupsi dalam rangka mewujudkan kepastian hukum dan keadilan. Penelitian normatif yang dimana yang dikaji disini adalah ilmu hukum normatif. Ilmu hukum normatif adalah ilmu hukum bersifat *sui generis*, yang dimana fokus kajiannya adalah hukum positif.⁶³

⁶³ Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 2008, halaman. 80

Penelitian hukum normatif sejak lama telah digunakan oleh ilmuwan hukum untuk mengkaji masalah-masalah hukum. Penelitian-penelitian hukum normatif ini meliputi pengkajian mengenai:⁶⁴

- a. Asas-asas hukum
- b. Sistematika hukum
- c. Taraf sinkronisasi hukum
- d. Perbandingan hukum
- e. Sejarah hukum

Karakteristik dari penelitian hukum normatif bisa juga dilihat dari sumber bahan hukumnya yang merupakan bahan hukum yang berisi aturan-aturan yang bersifat normatif, bukan sumber bahan hukum yang berupa data dan fakta sosial.⁶⁵

2. Metode Pendekatan

Dalam penelitian normatif banyak pendekatan yang dapat digunakan baik secara terpisah maupun secara kolektif sesuai dengan isu atau permasalahan yang dibahas.⁶⁶ Berdasarkan judul dan rumusan masalah yang diambil dalam penelitian ini, maka pendekatan yang digunakan antara lain:

- a. *Normatif approach* atau *statuta approach* yaitu pendekatan perundang-undangan dengan pembaharuan hukum transportasi di era disrupsi dalam rangka mewujudkan kepastian hukum dan keadilan

⁶⁴ *Ibid*, halaman. 86

⁶⁵ *Ibid*

⁶⁶ Bahder Johan Nasution, *Op.cit.*, halaman. 92

- b. *Conceptual approach*, suatu pendekatan dengan berbagai konsep topik yang berhubungan dengan topik penelitian ini
- c. *Comparative approach* yaitu pendekatan perbandingan hukum, yakni suatu tipe pendekatan penelitian hukum yang berhubungan dengan peraturan dengan beberapa negara asean yakni Malaysia, Filipina, Singapura, Thailand

3. Sumber Data

Untuk memecahkan isu hukum dan sekaligus memberikan preskripsi mengenai apa yang seyogyanya, maka diperlukan sumber-sumber penelitian.⁶⁷ Sumber utama dalam penelitian ini adalah informasi yang berasal dari bahan-bahan pustaka, berupa: Semua Peraturan atau Regulasi Hukum Transportasi, buku-buku, artikel dan penelitian ilmu hukum dan berbagai tulisan ilmiah yang berhubungan secara langsung dengan objek penelitian.

Jenis data pada penelitian ini menggunakan data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari hasil penelitian kepustakaan terhadap berbagai literature atau bahan pustaka yang berkaitan dengan masalah atau materi penelitian yang sering disebut sebagai bahan hukum yang meliputi:

- a. Bahan Hukum Primer:

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat autoritatif (otoritas). Bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan,

⁶⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2009, halaman. 141

catatan resmi atau risalah dalam pembuatan undang-undang atau putusan hakim.⁶⁸ Adapun bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

- 1) Undang-Undang Dasar 1945
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek voor Indonesia*)
- 3) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan
- 4) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik
- 5) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 6) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 mengatur Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
- 7) *Department of Transportation and Communication Order No. 2015-011* (Filipina)
- 8) *Land Public Transport Act 2017* (Malaysia)
- 9) *Commercial Vehicles Licensing Board Act 2017* (Malaysia)
- 10) *Point-to-Point Passenger Transport Industry Act No. 20 of 2019* (Singapura)

⁶⁸ *Ibid*

11) Peraturan Menteri Tentang Kendaraan Dinas Ride-Hailing
Melalui Sistem Elektronik B.E. 2564 (Thailand)

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Adapun bahan sekunder yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

- 1) Buku-buku mengenai hukum keperdataan, buku mengenai hukum transportasi, majalah-majalah akademik tentang hukum transportasi, artikel-artikel yang berkaitan, internet serta buku-buku metodologi penelitian;
- 2) Hasil karya ilmiah atau jurnal para sarjana hukum tentang ilmu hukum;

c. Bahan Hukum Tersier:

Bahan hukum tersier adalah bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yang terdiri dari:

- 1) Kamus Hukum;
- 2) Kamus Besar Bahasa Indonesia
- 3) Kamus Bahasa Inggris
- 4) Kamus-kamus bidang studi lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Bahan hukum yang diperlukan dalam penelitian ini, akan dikumpulkan melalui studi kepustakaan, yang dilakukan dengan tahap-tahap sebagai berikut:

Tahapan pertama, dilakukan studi kepustakaan, dengan cara menginventarisir berbagai bahan pustaka utama dan pendukung yang berkaitan dengan fokus permasalahannya, dengan maksud untuk memperoleh gambaran yang bersifat umum dan relatif menyeluruh, tentang apa yang tercakup di dalam fokus permasalahan yang tengah diteliti. Dengan dilakukannya cara ini, selain diperoleh berbagai informasi yang diperlukan, peneliti juga mendapatkan pengetahuan tingkat permukaan, tentang berbagai bagian dari fokus permasalahan tertentu.

Tahap kedua, dilakukan pengembangan terhadap kajian pada tahun pertama secara intensif dan mendalam. Hasil kajian tahun pertama menjadil landasan awal dalam memperoleh gambaran yang lebih terperinci dan mendalam, tentang apa yang tercakup di dalam satu fokus permasalahan tahun kedua. Dalam tahap ini, fokus-fokus permasalahan tertentu yang terpilih, diteliti secara lebih mendalam lagi, dijadikan sebagai fokus studi, yang akan dilacak secara lebih terperinci dan mendalam.

5. Analisis bahan hukum

Berdasarkan bahan hukum yang diperoleh, kemudian akan dianalisis dengan cara sebagai berikut:

- a. Analisis Deskriptif, metode ini digunakan karena penelitian ini bermaksud untuk memperoleh gambaran secara sistematis dan objektif tentang asas filosofis, dan yuridis regulasi transportasi.
- b. Hermeneutik, metode analisis ini dipergunakan secara simultan, karena setelah dilakukan penafsiran terhadap hasil pendeskripsian terhadap asas filosofis, yuridis dan sosiologis regulasi transportasi, maka proses analisis dilanjutkan dengan upaya menemukan makna yang terdapat dibalik hasil pendeskripsian tersebut.
- c. Heurestik, metode ini dipergunakan dengan maksud untuk menyusun (kembali) dasar-dasar filosofis, yuridis dan sosiologis regulasi transportasi sebagai landasan untuk menemukan formulasi baru mengenai regulasi transportasi online di era disrupsi saat ini.

H. Sistematika Penulisan

Untuk lebih terarahnya penulisan disertasi ini, maka penulis bagi dalam 6 (enam) bab, dimana antara bab yang satu dengan bab yang lainnya merupakan satu kesatuan yang utuh dan tidak terpisahkan. Bab-bab tersebut penulis susun sebagai berikut:

BAB I : Merupakan bab pendahuluan yang memuat latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka konseptual dan kerangka teoritis, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : Tinjauan Umum dan Gambaran Umum Tentang Konsep dan

Pembaharuan Hukum Transportasi di Era Disrupsi

- BAB III : Hubungan Hukum Antara Para Pihak Dalam Transportasi Online Dalam Sistem Hukum Indonesia di Era Disrupsi.
- BAB IV : Komparasi Pengaturan Transportasi Online Dari Beberapa Negara ASEAN.
- BAB V : Mewujudkan Hukum Transportasi Yang Terbaru di Era Disrupsi Berdasarkan Perkembangan Pembaharuan Hukum di Indonesia
- BAB VI : Kesimpulan dan Saran