

## **BAB VI**

### **MEWUJUDKAN PEMBAHARUAN HUKUM TRANSPORTASI TERBARUKAN DI ERA DISRUPSI**

Hukum dapat berfungsi sebagai alat untuk mempromosikan pembaharuan. Pandangan pragmatis dan instrumental dari hukum dan sistem hukum dibagi oleh para sarjana yang berpikir bahwa reformasi hukum dapat menjadi sarana untuk memajukan tujuan pembaharuan tertentu, seperti pembangunan ekonomi yang diukur dengan PDB suatu negara per kapita. Namun, agenda ini tidak selalu setuju pada bagaimana hukum dapat mempromosikan pembaharuan. Divergensi ini sebagian besar didasarkan pada pandangan yang berbeda dari peran negara dalam mempromosikan pembaharuan dalam pertumbuhan umum dan transportasi pada khususnya.<sup>254</sup>

Penegakan hukum dimaksudkan untuk meningkatkan ketertiban dan kepastian hukum dalam masyarakat. Hal ini dilakukan dengan mendisiplinkan fungsi, tugas dan wewenang lembaga-lembaga yang bertugas menegakkan hukum sesuai dengan proporsi dari lingkup masing-masing, dan berdasarkan sistem kerjasama yang baik dan mendukung tujuan yang ingin dicapai.

Tingkat perkembangan masyarakat di mana hukum ditegakkan mempengaruhi pola penegakan hukum, karena dalam masyarakat modern yang rasional dan memiliki tingkat tinggi spesialisasi dan diferensiasi organisasi

---

<sup>254</sup> Edytya, Nindya Putri & Reyhan S. Perwira. (2019). "Kenyataan Penegakan Hukum di Indonesia dalam Perspektif Hukum dan Pembangunan: Hukum Harus Ditaati atau Ditakuti?", *Lex Scientia Law Review*. Volume 3 No. 2, November, halaman. 177-190

penegakan hukum juga semakin kompleks dan sangat birokratis. Sebuah studi sistematis penegakan hukum dan keadilan secara teoritis efektif jika 5 pilar hukum berjalan dengan baik yaitu: instrumen hukum, aparat penegak hukum, faktor warga yang terkena lingkup peraturan hukum, faktor budaya, sarana dan fasilitas faktor-faktor yang dapat mendukung pelaksanaan hukum.

Hukum Transportasi adalah wujud perkembangan pembaharuan hukum di Indonesia hal tersebut dapat dilihat dari kebijakan dan transformasi hukum yang semakin berkembang di Indonesia. Sehingga agenda menghadirkan sebuah wujud hukum tersebut dapat terlaksana dengan seksama.

Penggunaan hukum yang terbaru akan membawa dampak di era disrupsi dewasa ini untuk menghadirkan kemanfaatan bagi masyarakat yang terdampak, seyogyanya hukum transportasi adalah agenda yang telah usang akan tetapi dengan konsep dan teori yang tepat maka dampak yang di hasilkan akan berguna bagi masyarakat khususnya Indonesia.

#### **A. Kepastian Hukum Mewujudkan Hukum Transportasi Yang Terbaru Di Era Disrupsi Berdasarkan Perkembangan Pembaharuan Hukum Di Indonesia**

Salah satu sasaran yang hendak dicapai dalam penyelenggaraan hukum (pembentukan, pelaksanaan atau penerapan dan penegakan hukum) ialah mewujudkan keadilan dan kepastian hukum dalam kehidupan bermasyarakat. Oleh karena itu, keadilan merupakan hal yang esensial dalam pembicaraan mengenai hukum. Keadilan tersebut, baik isi maupun bentuknya sangat sulit

untuk dijelaskan, hal ini dikarenakan keadilan tersebut, tidak hanya berhubungan dengan satu individu saja atau ditentukan oleh seseorang, tetapi banyak faktor yang menentukan, sedangkan kepastian hukum adalah asas dan landasan dalam meraih sebuah keadilan..

Lazimnya hukum transportasi di Indonesia mengalami dilematika yang beragam sehingga hubungan hukum yang terjadi terdapat sebuah kekosongan norma/hukum yang sudah pasti menjadi suatu permasalahan dalam kehidupan bermasyarakat. Praktik transportasi online yang sudah berjalan lebih dahulu akan keberadaan landasan hukumnya, menjadi pemahaman teori *socialigical jurisprudence* oleh Roscoe Pond adalah sebuah langkah yang dilakukan pemerintah. Berpedoman pada *socialigical jurisprudence* menunjukkan kompromi yang cermat antara hukum tertulis sebagai kebutuhan masyarakat hukum demi terciptanya kepastian hukum (*positivism law*) dan *living law* sebagai wujud penghargaan terhadap pentingnya peranan masyarakat dalam pembentukan hukum dan orientasi hukum.<sup>255</sup> Oleh sebab itu, suatu keniscayaan bagi pemerintah untuk mengakomodir aturan khusus terkait transportasi online sebagai bentuk jawaban bagi masyarakat yang butuh akan kepastian hukum dalam dunia transportasi online yang sudah mengakar dalam kehidupan masyarakat.

Jika melihat dari perbandingan yang terjadi dari beberapa negara yang menjadi tetangga Indonesia seperti Filipina, Malaysia, Thailand, Singapura, maka Indonesia memiliki pasar transportasi online yang memiliki

---

<sup>255</sup> Antonius Cahyadi dan E. Fernando, *Pengantar ke Filsafat Hukum*, Jakarta:Kencana, 2007, halaman. 120

perkembangan dan pasar yang menggiurkan hal tersebut dapat terlihat dari perusahaan yang menginvestasikan perusahaan online di Indonesia misalnya Grab, Maxim, Gojek, Dll.

Meskipun Indonesia dalam hal ini sangat besar potensi besarnya dunia transportasi online ini, justru negara-negara tetangga tersebut yang lebih siap dan mengakomodir akan kebutuhan regulasi transportasi online. Meskipun dengan sistem *trial and error*, namun pemerintah negara-negara tersebut berupaya memberikan kepastian hukum bagi masyarakatnya pada bidang transportasi online. Jika melihat wajah Indonesia saat ini perlunya sebuah Reformasi hukum dalam menjalankan hukum transportasi online untuk menghadirkan konsep yang ideal tentunya.

Menarik untuk di ulas mengenai kepastian hukum yang akan muncul dalam transportasi online di Indonesia sehingga teori dan/konsep hukum pembaharuan yang di usung oleh prof Mochtar dapat berjalan secara berdampingan sehingga konsep ideal dalam Hukum Transportasi dapat menghadirkan sebuah kesatuan norma yang baku.

Desakan regulasi terbaru dalam mengatur sebuah aturan transportasi online tidak terlepas dari pembaharuan hukum nasional, pengembangan dari teori pembaharuan hukum sehingga penulis dapat menukilkan dalam sebuah skema sebagai berikut:

Ideal yang di maksud adalah sebuah konsep dan norma terbaru yang menghimpun aturan yang tidak tumpang tindih sehingga menghimpun peraturan yang telah usang menjadi peraturan yang satu untuk nasional dari

sabang sampai merauke. Meskipun hadirnya transportasi online bersinggungan dengan beberapa aspek kehidupan di masyarakat, dimulai dari aspek perlindungan konsumen, lalu lintas, persaingan usaha, angkutan jalan, dan aspek Informasi Teknologi Elektronik (ITE), yang dimana semua aspek tersebut mempunyai payung hukumnya masing-masing, namun itu semua belumlah mengakomodir dari transportasi online ini yang dimana kedepannya akan luas lagi perkembangannya. Apabila nantinya kedepan terdapat perkembangan lebih masif lagi terkait transportasi online, tentu hanya berfokus pembaruan peraturan khusus transportasi online ini saja yang perlu diperbarui dan tidak mengganggu aturan lain. Sehingga dengan hadirnya peraturan khusus transportasi online, tentu menjadi pembaharuan juga dalam hukum transportasi secara umum di Indonesia.

## **B. Konsep Perjanjian Kemitraan Transportasi Online Yang Mengedepankan Keadilan**

Perjanjian kemitraan antara perusahaan transportasi dengan mitra merupakan suatu hubungan hukum yang menjadi landasan lahirnya dunia transportasi online. Hadirnya perusahaan transportasi online sebagai “perusak” dunia transportasi konvensional dengan membawa aspek IT pada lini bisnisnya, menjadikan masyarakat sebagai konsumen transportasi umum memilih moda transportasi online ini. Kemudahan akses kepada mitra selaku driver/pengemudi hingga harga yang terjangkau dikarenakan banyaknya promo

yang diberikan oleh perusahaan transportasi online, lambat laun menjadikan moda transportasi konvensional mati suri.

Banyaknya masyarakat saat ini yang bergantung kepada bisnis tersebut, belumlah diikuti pada aspek keadilan pada hubungan hukum yang terjadi antara perusahaan transportasi online dengan mitra.

Perjanjian yang dimana salah satu asasnya adalah kebebasan berkontrak menjadikan pihak bebas dalam menentukan isi dari perjanjian yang akan dibuat oleh pihak terkait selama tidak bertentangan dengan kesusilaan dan ketertiban umum.<sup>256</sup>

Adanya celah kebebasan kontrak dalam sebuah perjanjian menjadikan pihak yang memiliki posisi yang lebih tinggi bertindak semena-mena terhadap pihak lainnya. Hal tersebutlah yang menjadi gambaran singkat dari perjanjian kemitraan pada transportasi online. Pihak perusahaan transportasi online yang memiliki posisi dominan terhadap mitra, menjadikan mereka dengan posisinya tersebut membentuk perjanjian kemitraan sesuai dengan kehendak mereka sendiri, dengan begitu perjanjian kemitraan tersebut adalah dikategorikan sebagai perjanjian baku.

Padahal jika berdasarkan unsur kata “mitra” yang berasal dari KBBI adalah teman, rekan, hubungan kerjasama, jelaslah bahwa mitra bukanlah sebagai pihak yang kapasitasnya dibawah perusahaan transportasi online, melainkan kedudukannya adalah setara, sehingga kedudukan setara tersebut seharusnya menjadikan mitra turut disertakan dalam membentuk isi perjanjian

---

<sup>256</sup> Subekti, *Pokok-Pokok....., op.cit.*, halaman. 8

kemitraan, bukan hanya diterima sepihak dari perusahaan transportasi online. Terlebih jika kita korelasikan pada Pasal 1321 KUHPerdara bahwa terdapat adanya “paksaan” yang bisa dibuktikan dari mitra itu sendiri dalam menerima perjanjian kemitraan, maka bisa saja perjanjian kemitraan tersebut dapat dibatalkan.

Tidak adanya upaya *negotiable* dalam pembahasan isi perjanjian kemitraan justru menciderai asas kebebasan berkontrak itu sendiri. Hal ini dikarenakan kebebasan berkontrak merupakan suatu aspek hukum esensial dari kebebasan individu, tetapi dalam hal ini kebebasan berkontrak merupakan kebutuhan untuk menyeimbangkan kebebasan seorang warga dengan kebebasan sesama warga menjadi istimewa mendesak seperti perkembangan industri yang menyebabkan pertentangan yang sangat jelas antara kebebasan formal dan tidak adanya kebebasan yang nyata di pihak sebagian besar dari warga masyarakat.<sup>257</sup>

Oleh karena itu, penulis disini memberikan pandangan bahwa perjanjian kemitraan kedepannya dapat diupayakan *negotiable* bagi masing-masing pihak, sehingga isi yang terkandung dalam perjanjian kemitraan nantinya selain memberikan kepastian hukum bagi masing-masing pihak, namun juga memberikan rasa keadilan bagi masing-masing pihak.

Kemudian, berkaitan dengan isi perjanjian kemitraan itu sendiri, penulis masih menyandarkan pada asas kebebasan berkontrak yang dimana tentu isinya tergantung kepada kebutuhan para pihak. Namun, untuk mengakomodir hal-hal

---

<sup>257</sup> Irdanuraprida Idris, “Ketidak Adilan dalam Kebebasan Berkontrak dan Kewenangan Negara Untuk Membatasinya”, *Lex Jurnalica* , Vol.4 No.2, April 2007, halaman. 79

yang terjadi kepada pihak ketiga yang dalam hal ini adalah konsumen, maka perusahaan transportasi online dalam perjanjian kemitraan yang akan dibuat nantinya memperhatikan aspek keamanan dan keselamatan bagi konsumen. Artinya adalah, perusahaan transportasi online haruslah memiliki tanggung jawab terhadap hubungan hukum yang adakan dengan mitra apabila mitra tersebut melakukan perbuatan-perbuatan yang sekiranya melanggar hukum. Hal ini tentunya harus diakomodir dalam perjanjian kemitraan sebagai bentuk konsekuensi dari bisnis yang mereka jalankan bersama mitra.

Kemudian, salah satu aspek yang menjadi patokan dalam perjanjian kemitraan itu sendiri adalah mengenai kesejahteraan dan keselamatan mitra dalam menjalankan prestasi pada perjanjian kemitraan. Melekatkan aspek asuransi pada hak mitra pada perjanjian kemitraan adalah suatu yang dapat melindungi mereka pada saat melaksanakan tugasnya di jalanan. Meskipun pada praktiknya nanti, biaya polis asuransi tersebut dipotong dari pendapatan yang didapatkan dari usahanya di jalan, namun setidaknya itu menjadi upaya proteksi bagi mitra dalam menjalankan kegiatan sebagai driver transportasi online.

### **C. Paradigma Sebagai Alat Pembaharuan Hukum Transportasi Di Era Disrupsi di Indonesia**

Paradigma merupakan kerangka berpikir dalam melaksanakan sebuah tinjauan pemikiran hukum transportasi dewasa ini, hal tersebut dapat dilihat sebagai pisau tajam dalam menelaah permasalahan dalam hukum transportasi

tersebut. Dapat di pahami secara mendalam bahwa paradigma ini akan menghadirkan pemikiran seluas-luasnya dalam menyelesaikan persoalan hukum.

Paradigma dalam hukum transportasi mengenal dengan istilah pembaharuan hukum perkembangan teknologi dan informasi merupakan sebuah keniscayaan. Kemajuan teknologi akan berjalan seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan kebutuhan manusia akan teknologi dan informasi. Berbagai inovasi diciptakan untuk memberikan manfaat positif bagi kehidupan manusia serta memberikan banyak kemudahan dalam melakukan aktifitas manusia. Dalam beberapa dekade terakhir ini, manusia telah merasakan keajaiban dari ilmu pengetahuan dan teknologi. Kecanggihan teknologi hadir disetiap sudut kehidupan manusia, termasuk dalam hal transportasi.

Di zaman modern seperti saat ini, kebutuhan transportasi merupakan salah satu kebutuhan penting sebagai akibat dari kegiatan ekonomi, sosial, dan sebagainya yang menuntut peningkatan mobilitas penduduk maupun sumber daya lainnya dengan cepat. Transportasi merupakan sarana yang umum digunakan untuk mengangkut barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi online adalah salah satu contoh pengembangan teknologi berbasis aplikasi disambut cukup baik di awal kemunculannya karena dianggap sebagai salah satu inovasi terbaik saat ini.

Transportasi online muncul di tengah kondisi sistem transportasi di Indonesia yang belum tertata dengan baik. Beberapa perusahaan besar

berlomba untuk membentuk perusahaan transportasi berbasis aplikasi online, beberapa di antaranya adalah Gojek, Grab maupun Uber. Bagi sebagian orang transportasi online merupakan solusi atas sistem transportasi yang masih buruk, namun di sisi lain merupakan masalah bagi orang-orang yang menggantungkan hidup dari jasa transportasi yang tidak mengandalkan teknologi.

Transportasi online menawarkan kemudahan, biaya yang lebih murah, kenyamanan dan keamanan yang lebih terjamin, maka tidak mengherankan jika banyak orang yang beralih dari moda transportasi konvensional ke moda transportasi online. Seiring dengan waktu, kehadiran transportasi online ini menimbulkan kecemburuan sosial bagi transportasi konvensional yang sudah ada sebelumnya, baik ojek, taksi, bus dan lain sebagainya. Transportasi online dituding sebagai biang kerok menurunnya pendapatan para pengemudi transportasi konvensional. Aksi protes, penolakan, penghadangan dan puncaknya adalah demo besar-besaran yang menolak kehadiran Gojek, Uber dan Grab dilakukan oleh para pengemudi transportasi konvensional. Salahkah dengan adanya aplikasi online di bidang transportasi ini? Tentu saja tidak, karena kemajuan teknologi adalah sesuatu yang tidak bisa kita hindari dalam kehidupan ini.

Aksi protes yang dilakukan pengemudi transportasi konvensional, melahirkan larangan beroperasi bagi perusahaan transportasi berbasis online melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor UM.302/1/21/Phb/2015 karena dianggap bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun kemudian Keputusan Menteri

ini dicabut karena pernyataan Presiden bahwa alat transportasi berbasis aplikasi online masih dibutuhkan oleh masyarakat.

Transportasi online dengan segala kemudahannya memang masih menyisakan masalah hukum. Belum adanya aturan atau payung hukum sering kali menjadikan transportasi online sebagai sesuatu yang dianggap ilegal. Lambatnya pemerintah dalam menyediakan payung hukum menjadi penyebab munculnya permasalahan terkait transportasi berbasis aplikasi online. Saat ini, payung hukum untuk aktivitas transportasi online berbasis teknologi aplikasi adalah Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Peraturan ini mengatur jenis pelayanan, perusahaan, penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi, pengawasan angkutan umum serta peran serta masyarakat dan sanksi administrasi. Untuk saat ini Peraturan Menteri tersebut dirasa cukup mengakomodir segala pengaturan terkait transportasi online tersebut.

Transportasi diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam UU tersebut diatur antara lain pembinaan Lalu Lintas Angkutan Jalan, penyelenggaraan Lalu Lintas Angkutan Jalan, kewajiban menyediakan angkutan umum, perusahaan angkutan, dll. Jika kita melihat pengertian ataupun batasan yang dimaksud dengan angkutan umum dalam Pasal 138 ayat (3) dinyatakan bahwa angkutan

umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor Umum.

Kendaraan pribadi/plat hitam (sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang) dengan aplikasi internet bukanlah termasuk angkutan umum sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pelanggaran lain yang dilakukan oleh transportasi online antara lain adalah terhadap Pasal 139 ayat (4) penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan Pasal 173 ayat (1) tentang angkutan jalan menyatakan perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan dan atau barang wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan.

Sementara untuk ojek atau angkutan darat beroda dua sudah diklasifikasikan dan diakui sebagai lapangan usaha berdasarkan Peraturan Kepala Badan Pusat Statistik Nomor 57 Tahun 2009 dalam lampiran Nomor 49424 yang mengatur perihal Angkutan Ojek Motor Untuk mengantisipasi kemajuan teknologi yang cepat serta inovasi-inovasi terkait transportasi yang murah, mudah dan nyaman maka UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan perlu disempurnakan karena beberapa hal penting harus menjadi jelas misalnya persoalan Badan Hukum Asing dan kepemilikan sahamnya termasuk perizinan dan perjanjian kerja sama antara para pihak (perusahaan jasa, penyedia angkutan dan/atau pengemudi, konsumen) dan

beberapa aspek hukum lain seperti persoalan perlindungan pengguna jasa tersebut.

Pemerintah harus segera merumuskan formulasi regulasi yang tepat dan tidak memihak salah satu pihak, mengingat bahwa angkutan umum berbasis aplikasi maupun yang konvensional juga memiliki hak yang sama untuk menjalankan usahanya dan mencari nafkah demi kehidupan mereka, sebagaimana diamanatkan dalam UUD NRI 1945 bahwa setiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak. Menutup salah satu atau membiarkan salah satu tetap tidak memberikan solusi dan malah membuat persoalan dan polemik berkepanjangan, untuk itu diperlukan langkah hukum yang efektif dan tepat sasaran dalam menyelesaikan permasalahan transportasi di Indonesia saat ini.

Selain terkait aturan hukum transportasi online, Pemerintah juga dituntut untuk melakukan pembenahan yang serius terhadap layanan transportasi umum massal yang berkualitas, nyaman, aman dan terjangkau. Pengadaan transportasi umum massal yang berkualitas diharapkan dapat menurunkan jumlah penggunaan kendaraan pribadi dan penggunaan bahan bakar fosil dapat berkurang.

Dalam menangani permasalahan transportasi umum akan dikembangkan sistem angkutan yang modern dan tarif yang terjangkau. Program ini diarahkan agar mampu memberikan pelayanan setara dengan angkutan pribadi. Integrasi efektif antar moda angkutan, sistem informasi penumpang yang baik pada semua tingkat perjalanan antara lain penerapan sistem tiket yang komprehensif,

armada angkutan umum yang selalu diperbaiki, memenuhi persyaratan kenyamanan dan keselamatan, manajemen operasional yang mampu meningkatkan keteraturan dan mekanisme waktu perjalanan yang singkat dan efisien.

Pembenahan sistem transportasi umum memang bukanlah hal yang mudah, namun bukan berarti tidak mungkin. Dibutuhkan waktu dan biaya yang tidak sedikit untuk mewujudkan sistem transportasi yang berkualitas. Bukan hanya Pemerintah dan instansi terkait yang harus bertanggung jawab memperbaiki sistem transportasi umum Indonesia, seluruh masyarakat pun harus bisa berperan aktif dalam membantu pemerintah dalam proses membangun dan menjalankan sistem transportasi umum Indonesia saat ini.

Transportasi online tersebut adalah sumber kebaharuan dalam hukum transportasi dewasa ini dan di perlukan sebuah payung paradigma untuk menganalisis secara mendalam supaya permasalahan transportasi di Indonesia akan cepat selesai dengan semestinya.

#### **D. Pembaharuan dan Pembinaan Hukum Transportasi Di Era Disrupsi**

Industri transportasi dewasa ini berkembang sangat pesat, hal ini nampak dengan semakin banyak transaksi perdagangan yang tidak hanya melibatkan satu kota saja tetapi sudah melibatkan antar daerah/wilayah. Untuk memperlancarkan transaksi perdagangan antar daerah/wilayah menuntut orang untuk menggunakan jasa transportasi. Transportasi merupakan kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik

melalui angkutan darat, angkutan perairan, maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan. Terdapat hak dan kewajiban dalam industri pengangkutan, yaitu antara pengangkut dan pengirim barang. Hubungan ini terjadi karena adanya perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses Transportasi.

Menurut sejarah, dunia secara bertahap mengalami revolusi teknologi. Gelombang pertama revolusi teknologi karena penemuan mesin uap, gelombang kedua karena penemuan motor listrik, revolusi teknologi gelombang 3.0 dan 4.0 karena penemuan digital, semua kehidupan manusia berbasis digital. Perkembangan teknologi di era digital saat ini dapat dianalogikan seperti pisau bermata dua. Dimana satu sisi membawa dampak baik berupa kemudahan bagi manusia. Di sisi lain memberikan dampak buruk berupa perubahan secara besar-besaran jika tidak diantisipasi dengan baik. Dan yang akan di hadapi saat ini adalah revolusi society 5.0 yang dimana Society 5.0 adalah konsep yang memungkinkan umat manusia menggunakan ilmu pengetahuan berbasis teknologi modern seperti AI dan robot untuk memenuhi kebutuhan dan mempermudah kehidupan manusia.

Konsep pembaharuan hukum muncul akibat desakan dan kebutuhan masyarakat, sehingga perlu pembaharuan hukum transportasi di era disrupsi industri 5.0 ini untuk mengakomodir khususnya transportasi online yang mengalami perkembangan yang sangat pesat, perkembangan transportasi sendiri bersinggungan dengan kebaruan dan desain terbaru semisalnya

terbentuknya sebuah kerangka konsep hukum transportasi secara jelas dan tegas.

Motivasi manusia dalam memenuhi berbagai kebutuhan hidup, sebagaimana digambarkan oleh Maslow, akan menjadi penggerak dinamika berbagai aktifitas, baik dalam skala lokal, regional maupun internasional. Apabila suatu kebutuhan masih dapat terpenuhi dalam internal komunitas lokal, sebagaimana era perekonomian primitif, interaksi antar komunitas bahkan antar bangsa sebagaimana dewasa ini tidak akan terjadi. Kondisi masyarakat modern telah menciptakan saling ketergantungan antar bangsa dan interaksi di bidang perdagangan internasional semakin kompleks, sehingga terjadi globalisasi ekonomi. Dalam mengartikan globalisasi, para akademisi memiliki perbedaan pendapat satu sama lain, antara lain :<sup>258</sup>

1. Barbara Parker;

*There is growing sense that events occurring throughout the world are converging rapidly to shape a single, integrated world where economic, social, cultural, technological, business, other influences cross traditional borders, and boundaries such as nations, national cultures, time, space, and business industries with increasing ease.* (adanya peningkatan makna dan peristiwa yang terjadi di seluruh dunia yang menyebar dengan cepat untuk membentuk suatu dunia yang tunggal, terintegrasi secara ekonomi, sosial, budaya, teknologi, bisnis, dan pengaruh lainnya yang menembus batas dan sekat tradisional seperti

---

<sup>258</sup> Ade Maman Suherman, *Aspek Hukum Dalam Ekonomi Global*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2005 halaman.3 dan 4.

bangsa, kebudayaan nasional, waktu, ruang, dan bisnis industri meningkat dengan mudah).

2. Pieterse

*There are almost as many conceptualization of globalization as there are discipline* (menunjukkan adanya aneka konseptualisasi akan globalisasin sebanyak disiplin ilmu yang ada).

3. *Brown dan Renesch Globalization is as interconnections between overlapping intersets of business and society* (globalisasi adalah saling keterkaitan antara kepentingan bisnis dan masyarakat).

4. Sera dan Ohmae

*As a popular view of globalization is as the absence of borders and barriers to trade between nations* (merupakan suatu pandangan populer tentang globalisasi adalah lintas batas dan kendala perdagangan antar bangsa).

5. Dicken

*Globalization is more usually described in the business literatur as a shifts in traditional patterns of international production, investment and trade* (globalisasi lazimnya lebih digambarkan dalam literatur bisnis sebagai sebagai suatu penggantian pola tradisional dalam produksi internasional, investasi, dan perdagangan).

Hubungan hukum yang terbentuk dari kebaruaran tersebut terdapat dua konsep yang saling bertentangan mengenai pembaharuan hukum sebagai bagian dari pembinaan hukum. Yang pertama konsep logisme (termasuk aliran

postivisme) dan aliran madzhab sejarah. Yang pertama menyamakan hukum dengan undang-undang dan menyangka bahwa segala perbuatan hukum (termasuk pembaharuannya) dapat begitu saja dilakukan dengan undang-undang. Sebaiknya pihak Madzhab sejarah menentang perundang undangan (legislation) sebagai satu cara untuk membuat (dan memperbaharui) hukum karena hukum tidak mungkin di buat melainkan harus tumbuh sendiri dari kesadaran hukum masyarakat.

Membahas tentang pembinaan hukum maka harus beranjak dari pengertian hukum itu sendiri. Mochtar Kusumaatmadja., menyatakan:<sup>259</sup>

“Hukum merupakan sarana pembaharuan masyarakat. Hal ini didasarkan pada suatu anggapan bahwa adanya keteraturan atau ketertiban itu merupakan suatu hal yang diinginkan, bahkan dipandang perlu. Lebih jauh anggapan lain yang terkandung dalam konsepsi hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat adalah hukum dalam arti kaidah atau peraturan hukum memang dapat berfungsi sebagai alat pengatur atau sarana pembaharuan dalam arti penyalur arah kegiatan manusia ke arah yang dikehendaki oleh pembaharuan.”

Pembaharuan hukum di Indonesia sebagaimana ditetapkan didalam Rencana Pembaharuan Hukum yakni diarahkan pada :

1. Pembinaan bidang hukum harus mampu mengarahkan dan menampung kebutuhan-kebutuhan hukum sesuai dengan kesadaran hukum rakyat yang berkembang ke arah modernisasi menurut tingkat kemajuan

---

<sup>259</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum, Masyarakat, dan Pembinaan Hukum Nasional*, Binacipta, Bandung, 1976, halaman. 4. Konsepsi hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat merupakan adopsi dari Konsepsi Roscou Pound, yang menyatakan “law as a tool of social engineering” bahwa hukum sebagai alat rekayasa sosial. Perubahan terminologi pembaharuan merupakan pemilihan yang tepat untuk menghindarkan hal-hal yang bersifat teknis, dan juga disesuaikan dengan alam budaya dan perkembangan masyarakat Indonesia. Lili Rasjidi, *Dasar-dasar Filsafat Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996, menyatakan bahwa konsepsi “law as a tool of social engineering” disesuaikan dengan situasi dan kondisi Indonesia. Konsepsi ini merupakan inti dari pemikiran aliran Pragmatical Legal Realism yang dikembangkan oleh Mochtar Kusumaatmadja.

pembaharuan di segala bidang khususnya hukum transportasi sehingga tercapai ketertiban dan kepastian hukum sebagai prasarana yang harus ditujukan ke arah peningkatan pembinaan kesatuan bangsa sekaligus berfungsi sebagai sarana menunjang perkembangan modernisasi dan pembaharuan yang menyeluruh, dilakukan dengan: (a) Peningkatan dan penyempurnaan pembinaan hukum nasional dengan antara lain mengadakan pembaruan, kodifikasi serta unifikasi hukum dibidang bidang tertentu dengan jalan memperhatikan kesadaran hukum dalam masyarakat. (b) Menertibkan fungsi lembaga lembaga hukum menurut proporsinya masing masing. (c) Meningkatkan kemampuan dan kewibawaan penegak penegak hukum.

2. Memupuk kesadaran hukum dalam masyarakat dan membina sikap para penguasa dan para pejabat pemerintah kearah penegakan hukum, keadilan, serta perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia, dan ketertiban serta kepastian hukum sesuai dengan UUD 1945.

Jika melihat negara tetangga Singapura sendiri dalam pemaharuan hukumnya memperhatikan regulasi yang dilakukan Singapura sebagaimana dikemukakan, yang dilakukan 3 pendekatan regulasi yang dijelaskan sebagai startegi pemerintah Singapura mengelola penerapan kemajauan teknologi dalam berbagai aspek kehidupan. Pertama, pendekatan yang disebutnya sebagai *establishment of regulatarly sandboxes*. Berbagai ide, produk, atau layanan berbasis teknologi diberikan ruang uji coba terbatas. Pengaturannya bersifat longgar dan belum permanen. Cara ini diterapkan sejak tahun 2015

untuk fintech dimana sudah 13 perusahaan yang bergabung. Pada bidang transportasi Singapura mengizinkan operasi kendaraan otomatis tanpa pengemudi selama 5 tahun.<sup>260</sup>

Dari fenomena tersebut terlihat negara tetangga Singapura telah melakukan pembaharuan di sektor regulasi dengan menyesuaikan dengan era disrupsi ini khususnya pada masa revolusi industri 5.0. Sedangkan Indonesia masih dilema dengan permasalahan dalam negeri yang membuka peluang investasi seluas-luasnya akan tetapi secara aturan dan pembinaan dan perhatian terhadap perkembangan masyarakat yang terus meningkat terabaikan khususnya di bidang transportasi online.

Di Indonesia harmonisasi aturan dan kebijakan harus berkomitmen melakukan islah dan perbaikan untuk mendukung daya saing industri dan memastikan koordinasi pembuat kebijakan yang erat antara kementerian dan lembaga terkait dengan pemerintah daerah.

pembaharuan hukum yang strategis dalam hukum transportasi Indonesia sangat ideal dilaksanakan supaya pembaharuan hukum tercapai di era distrupsi ini. Idealnya hubungan pembinaan dan pembaharuan hukum harus meliputi unsur sebagai berikut:

- a. Pembaharuan hukum pada bidang perundang-undangan (unsur kaidah atau norma),
- b. Alat-alat penegak hukum (lembaga), dan
- c. Cara mencapai tujuan (proses).

---

<sup>260</sup> Syafrinaldi, *Tantangan Hukum di Era Revolusi Industri 4.0*. <https://uir.ac.id> diunduh tanggal 3 Maret 2023.

Dengan hubungan hukum tersebut maka hukum transportasi yang masalah/penyesaian akan hadir untuk perkembangan hukum transportasi di Indonesia, salah satunya dengan mengeluarkan suatu peraturan dalam ranah khusus transportasi online.

Jika kita berkaca pada teori *law as tool of social engineering*, maka kebiasaan yang terdapat pada perjanjian kemitraan yang cenderung baku dan berpotensi terjadinya ketidakseimbangan hak antara perusahaan penyedia jasa transportasi online dan mitra dapat diatasi. Dengan adanya turut campur pemerintah yang dimana nantinya turut mengeluarkan aturan terkait hubungan hukum antara perusahaan penyedia jasa layanan transportasi online dan mitra maka diharapkan sifat perjanjian kemitraan tersebut dapat berubah sifatnya menjadi koordinasi dari yang awalnya secara tidak langsung bersifat subordinasi. Kemudian dari awalnya yang bersifat baku, kedepannya dapat menjadi bersifat *negotiable* dengan para calon mitra.

Adanya hukum dalam bentuk peraturan yang akan dikeluarkan pemerintah adalah bukti negara hadir dalam mengubah kebiasaan yang ada dalam kehidupan masyarakat guna menegakkan kesejahteraan dan keadilan dimasyarakat itu sendiri.

## **E. Politik Hukum Transportasi Dalam Pembaharuan Hukum**

### **1. Politik Hukum Transportasi di Indonesia**

Pembangunan bagi suatu bangsa pada hakikatnya merupakan proses modernisasi atau proses pembinaan bangsa (*nation building*) dalam

berbagai aspek kehidupan, baik ekonomi, sosial budaya, hukum, politik maupun pertahanan keamanan.

Guna mendukung posisi tersebut, maka peranan transportasi baik sarana transportasi di darat (jalan, kereta api, dan sungai) maupun di laut dan udara merupakan *condition sine quanon* dalam pembangunan nasional, terutama untuk terjalinnya hubungan antar daerah dalam wilayah Negara Republik Indonesia, bahkan termasuk dalam hubungan antar negara.

Menyadari peranan transportasi dalam pembangunan nasional, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu, sehingga mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Realitas demikian, menunjukkan perlunya penataan transportasi, antara lain dilakukan dengan pembentukan berbagai pranata hukum, yang melahirkan hukum pengangkutan darat sebagai seperangkat kaidah-kaidah yang bertujuan mengatur hubungan hukum dalam perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain berdasarkan perikatan, termasuk hak dan kewajiban negara atau pemerintah serta *stakeholder* dalam lalu lintas dan angkutan jalan.

Sejalan dengan itu, maka diperlukan upaya pembaharuan hukum pengangkutan darat, yang sering diartikan sebagai penyelenggaraan

perubahan tertentu terhadap masyarakat atau pengguna transportasi (*law is a tool of social engineering*), dan tentunya pembaharuan yang diharapkan oleh hukum adalah perubahan masyarakat yang teratur, terkendali, berdaya guna dan berhasil guna.

Esensi pembaharuan hukum transportasi dimaksud tentu tidak terlepas dari berbagai fungsi hukum, antara lain: *Pertama*, sebagai *standard of conduct*, yakni sandaran atau ukuran tingkah laku yang harus ditaati oleh setiap orang untuk bertindak dalam melakukan hubungan hukum satu dengan yang lain. *Kedua*, sebagai *as a tool of social engineering*, yaitu sebagai sarana atau alat untuk mengubah masyarakat ke arah yang lebih baik, dalam kaitannya dengan diri pribadi maupun dalam hidup bermasyarakat. *Ketiga*, sebagai *as a tool of social control*, yakni sebagai alat atau sarana untuk mengawasi tingkah laku manusia agar tidak bertentangan dengan norma hukum, agama dan susila. *Keempat*, sebagai *as a facility on of human interaction*, yakni hukum berfungsi tidak hanya untuk menciptakan ketertiban, tetapi juga menciptakan perubahan masyarakat dengan cara memperlancar proses interaksi sosial dan diharapkan menjadi pendorong untuk menimbulkan perubahan dalam kehidupan masyarakat.

Memperhatikan hal tersebut, pembaharuan hukum nasional yang diselenggarakan terdiri dari 4 (empat) komponen: budaya hukum, materi

hukum, lembaga, organisasi, aparatur dan mekanisme hukum, serta sarana dan prasarana hukum.<sup>261</sup>

Di sinilah esensi politik hukum nasional menurut Abdul Hakim Garuda Nusantara yang berperan dalam empat hal, yaitu: Pertama, pelaksanaan ketentuan hukum yang telah ada secara konsisten, Kedua, pembaharuan hukum yang intinya adalah pembaruan terhadap ketentuan hukum yang telah ada dan dianggap usang, dan penciptaan ketentuan hukum baru yang diperlukan untuk memenuhi tuntutan perkembangan yang terjadi dalam masyarakat. Ketiga, penegasan fungsi lembaga penegak dan pelaksana hukum dan pembinaan anggotanya. Keempat, meningkatkan kesadaran hukum masyarakat.

Politik hukum yang demikian secara jelas dapat diperhatikan dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang 2005-2025.<sup>262</sup>

Pembangunan transportasi diarahkan untuk mendukung kegiatan ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional,

---

<sup>261</sup> Badan Pembinaan Hukum Nasional, *Pola Pikir dan Kerangka Sistem Hukum Nasional*, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Jakarta, 1996, halaman. 6.

<sup>262</sup> Perhatikan Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 *Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang 2005-2025, huruf D Tentang Sarana dan Prasarana yang Memadai dan Maju*, angka 30.

serta membentuk struktur ruang dalam dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Lebih lanjut disebutkan bahwa pembangunan transportasi dalam rangka pembangunan nasional dilaksanakan dengan:

- a. Mengembangkan jaringan pelayanan antar moda dan intermoda;
- b. Menyelaraskan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penyelenggaraan transportasi yang memberikan kepastian hukum dan iklim usaha yang kondusif;
- c. Mendorong seluruh pemangku kepentingan untuk berpartisipasi dalam penyediaan pelayanan;
- d. Meningkatkan iklim kompetisi secara sehat agar dapat meningkatkan efisiensi dan memberikan alternatif bagi pengguna jasa dengan tetap mempertahankan keberpihakan pemerintah sebagai regulator terhadap pelayanan umum yang terjangkau kepada masyarakat;
- e. Menyediakan pelayanan angkutan umum massal di daerah perkotaan yang didukung pelayanan pengumpan, yang aman, nyaman, tertib, terjangkau dan ramah lingkungan serta bersinergi dengan kebijakan tata guna lahan; serta
- f. Meningkatkan budaya berlalu lintas yang tertib dan disiplin.

Dalam Hukum Pengangkutan, terdapat beberapa prinsip tanggung jawab, yaitu: Pertama, *Based on Fault* (Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Atas Kesalahan). Hal ini diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata atau yang disebut *onrechtmatigedaad* (perbuatan melawan

hukum), yaitu “tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Kedua, *Presumption of Liability* (praduga bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab), tanpa ada keharusan bagi pihak yang dirugikan untuk membuktikan bahwa ada perbuatan melawan hukum dari pihak pengangkut atau tidak. Prinsip ini didasarkan pada perjanjian pengangkutan (*contractual liability*). Ketiga, *Presumption of Non Liability* (Praduga bahwa pengangkut selalu tidak bertanggung jawab). Hal ini antara lain berlaku untuk barang bawaan yang berada di dalam pengawasan penumpang sendiri. Keempat, *Absolute atau Strict Liability* (prinsip Tanggung Jawab Mutlak. Prinsip ini mengandung pengertian bahwa secara yuridis salah atau tidak salah, pengangkut harus bertanggung jawab dengan tidak ada beban pembuktian. Menurut Siti Nurbaiti prinsip ini banyak berlaku dalam sistem tanggung jawab dalam Hukum Pengangkutan Udara. Kelima, *Limitation of Liability* (Prinsip Pembatasan Tanggung Jawab).

Dalam konteks Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, maka prinsip tanggung jawab yang diterapkan terhadap perusahaan angkutan umum, baik terhadap penumpang maupun pengiriman barang adalah sistem tanggung jawab *Presumption of Liability* dengan *Limitation of Liability*, sebagaimana diatur dalam Pasal 192 Ayat (1) dan (2) dan Pasal 193 Ayat (1) dan (2) yang intinya perusahaan angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang, kecuali

karena *force major* atau kesalahan penumpang atau pengirim barang. Kerugian tersebut berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

Sedangkan sistem tanggung jawab terhadap pihak ketiga di dasarkan pada *Based on Fault* sebagaimana diatur dalam Pasal 194: Perusahaan angkutan umum tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita pihak ketiga, kecuali pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan perusahaan angkutan umum. Di sisi lain juga disebutkan ada tanggung jawab khusus oleh penyelenggara angkutan umum, sebagaimana diatur dalam Pasal 191: “*bahwa perusahaan anngkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakannya dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan*”.

Dengan demikian, dilihat dari perspektif politik hukum, maka Hukum Transportasi telah mengalami perkembangan pengaturan yang signifikan dalam rangka mewujudkan *law is a tool of social engineering*, yang oleh *Mochtar Kusumaatmadja* disebutkan hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat.

## **2. Kedudukan Hukum Transportasi dalam Pemikiran Perbandingan Hukum**

Sebelum jauh menganalisis pemikiran Hukum Komparasi maka perlu di pahami bahwa perbandingan merupakan adalah salah satu sumber pengetahuan yang sangat penting. Perbandingan dapat dikatakan sebagai

suatu teknik, disiplin, pelaksanaan dan metode di mana nilai-nilai kehidupan manusia, hubungan dan aktivitasnya dikenal dan dievaluasi.

Berbagai kontribusi dari para pemikir hukum dan penulis biasanya merupakan hasil dari pendekatan perbandingan mereka. Yurisprudensi sebagai suatu ilmu hukum, esensi keistimewaannya terletak pada para metode studi yang khusus, bukan pada hukum dari satu negara saja, tetapi gagasan-gagasan besar dari hukum itu sendiri.<sup>263</sup>

Pendekatan dalam bidang ilmu hukum ini telah mengembangkan sebuah cabang studi hukum baru yang dinamakan dengan “Perbandingan Hukum” dengan menggunakan metode berdasarkan penelitian terhadap hukum dari berbagai negara dengan teknik perbandingan. Berbagai hal yang berhubungan dengan pembuatan, pengaplikasian dan administrasi hukum juga ditemukan dalam metode ini sebagai suatu garis pedoman, alat dalam kecakapan berkerja dan sebuah rancangan pada satu situasi di mana sistem tersebut dapat dibangun pada bidang aktivitas mereka masing-masing dengan membandingkan hukum di negara mereka dengan sistem hukum lainnya dengan cara merubah, memodifikasi dan menambahkan apapun yang diperlukan dalam lingkup kepentingan selanjutnya dalam lingkup hukum internasional, studi ilmu hukum, perdagangan dan perniagaan, diplomatik dan hubungan kebudayaan yang dapat dijangkau dan hal terpenting bukanlah pada masalah bidang studi,

---

<sup>263</sup> G.W. Paton, *A Text-Book on Jurisprudence*, 2nd Ed., p.2.

tetapi sebuah realitas dalam pelayanan yang diberikan kepada umat manusia, masyarakat dan bangsa.

Perbandingan hukum bukanlah suatu subjek persoalan, melainkan suatu metode studi dalam hukum transportasi. Hal tersebut merupakan proses mempelajari hukum-hukum di luar negeri dengan membandingkannya dengan hukum-hukum lokal. Tugas utamanya adalah untuk mengetahui dengan pasti perbedaan dan persamaan di dalam peraturan hukum, prinsip-prinsip dan lembaga-lembaga terkait pada dua negara atau lebih dengan cara pandang untuk menyediakan solusi bagi permasalahan setempat. Hal ini juga merupakan disiplin untuk memelihara “*social order*” berdasarkan pengetahuan dan pengalaman yang hidup di negara-negara lain.

Sehingga dari pemikiran perbandingan hukum tersebut akan mengahdirkan sebuah pemikiran baru dalam studi hukum transportasi dewasa ini. Hal tersebut dapat dilihat dengan mengamati beberapa aturan dari negara lainnya. Baik dalam skala regional maupun internasional.

Berikut adalah Beberapa Pemikiran Para Ahli dalam Studi Perbandingan Hukum Yaitu:

a. Menurut Levy Ullman:

“Perbandingan hukum telah didefinisikan sebagai cabang dari ilmu hukum di mana tujuannya yaitu untuk membentuk hubungan erat yang terusun secara sistematis antara lembaga-lembaga hukum dari

berbagai negara.”<sup>264</sup> Dalam pemikiran tersebut mengisyaratkan untuk membentuk lembaga-lembaga perbandingan hukum dalam sumbangsih pemikiran dalam hukum transportasi di Indonesia.

b. Holland mendefinisikan istilah tersebut sebagai:

“Metode perbandingan dilakukan dengan mengumpulkan, menganalisa, menguraikan gagasan-gagasan, doktrin, peraturan dan pelembagaan yang ditemukan di setiap sistem hukum yang berkembang, atau setidaknya pada hampir keseluruhan sistem, dengan memberikan perhatian mengenai persamaan atau perbedaan dan mencari cara untuk membangun suatu sistem secara alamiah, sebab hal tersebut mencakup apa yang masyarakat tidak inginkan namun telah disetujui dalam konteks hal-hal yang dianggap perlu dan filosofis sebab hal ini membawa di bawah kata-kata dan nama-nama dan mendapatkan identitas dari substansi di bawah perbedaan deskripsi dan bermanfaat, karena perbedaan tersebut menunjukkan secara khusus pengertian akhir bahwa seluruh atau sebagian besar sistem mengejar untuk menerapkan sistem terbaik yang pernah dicapai.”<sup>265</sup> Dalam pemikiran tersebut menurut Holland maka Hukum Transportasi Menganalisis perbandingan hukum untuk mendapatkan sistem terbaik dalam pelaksanaan hukum di Indonesia.

---

<sup>264</sup> “*Branche sociale de la science juridique*” as quoted by Gutteridge in Comparative Law.

<sup>265</sup> Studies in History and Jurisprudence.

c. Bernhoft, mengemukakan:

“Perbandingan hukum menunjukkan bagaimana masyarakat dari keadaan awal dan umum telah mengembangkan secara bebas konsepsi mengenai hukum tradisional; bagaimana seseorang memodifikasi lembaga yang diwariskan secara turun-temurun berdasarkan sudut pandangnya masing-masing; hingga bagaimana, tanpa adanya hubungan material, sistem hukum dari bangsa yang berbeda-beda berkembang berdasarkan prinsip-prinsip umum evolusioner. Secara singkat, perbandingan hukum berusaha untuk menemukan ide hukum dalam bermacam sistem hukum yang ada. Dengan hal tersebut maka Hukum Transportasi tidak hanya mendelegasikan pemikiran tradisional dalam studi pemikiran mengenai kedudukan hukum saat ini.

d. Jolious Stone berpendapat bahwa:

“Perbandingan hukum mencoba untuk melukiskan apa yang sama dan apa yang berbeda dalam sistem hukum atau untuk mencari inti kesamaan dari seluruh sistem hukum.”<sup>266</sup> Pada pengertian itu maka dapat dipahami bahwa hukum transportasi yang ada di beberapa negara menjadi gambaran dari penelitian dewasa ini.

5. G.W. Keeton mengatakan bahwa:

“Perbandingan jurisprudensi mempertimbangkan perkembangan dari dua atau lebih sistem hukum. Istilah ini mempunyai lebih dari satu

---

<sup>266</sup> The History of Comparative Jurisprudence, Jr. of C.L. (N.S) Vol. V. (1993), halaman. 74.

pengertian. Ilmu pengetahuan dapat melihat dari tujuannya sebagai penemuan dari perangkat peraturan hukum di mana biasa untuk dipelajari terhadap sistem hukum; atau perbandingan ini mencoba membicarakan mengenai hubungan dari perseorangan yang mempunyai konsekuensi hukum bersama dengan sebuah pertanyaan mengenai bagaimana hubungan-hubungan tersebut menemukan pernyataan dalam sistem hukum yang dipertimbangkan. Sering kali perbandingan jurisprudensi ini memilih berbagai topik hukum dan menjelaskan secara lengkap metode mereka dalam hal perlakuan dua atau lebih sistem hukum.”

Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) menyebutkan, bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah mengikat para pihak sebagai UU. Pasal 1338 KUHPerdata tersebut pada dasarnya memuat prinsip kebebasan berkontrak, yakni setiap orang bebas untuk mengadakan atau tidak mengadakan kontrak, bebas untuk mengadakan kontrak dengan siapa yang dikehendaki, bebas untuk menentukan isi kontrak, bebas pula untuk menentukan bentuk kontrak, dan bebas menentukan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku dalam kontrak.<sup>267</sup>

Pada bahasan ini perbandingan hukum yang menjadi perbincangan dalam study hukum transportasi dapat menjadi acuan jurisprudensi dalam sistem hukum Indonesia.

---

<sup>267</sup> Muskibah, M., & Hidayah, L, Penerapan Prinsip Kebebasan Berkontrak Dalam Kontrak Standar Pengadaan Barang Dan Jasa Pemerintah Di Indonesia. *Refleksi Hukum: Jurnal Ilmu Hukum*, 4(2), 2020, halaman175-194. <https://doi.org/10.24246/jrh.2020.v4.i2.p175-194>

### 3. Kedudukan Hukum Tranportasi dalam Pemikiran Positivisme Hukum

Istilah “positivisme” diperkenalkan oleh Comte. Istilah itu berasal dari kata “positif”. Dalam perkara Cours de Pilhosipi Positive, dia mulai memakai istilah “filsafat positif” dan terus menggunakannya dengan arti yang konsisten disepanjang bukunya. Kata “filsafat” dia artikan sebagai “sistem umum tentang konsep-konsep manusia” sedangkan “positif” diartikannya sebagai “teori yang bertujuan untuk menyusun fakta-fakta yang teramati”. Dengan kata lain, “positif” sama dengan “faktual”, atau apa yang berdasarkan fakta-fakta. Dalam hal ini, positivis menegaskan bahwa pengetahuan hendaknya tidak melampaui fakta-fakta.<sup>268</sup>

Comte berusaha mengkalasifikasikan ilmu-ilmu yang ada. Menurutnya, semua ilmu pengetahuan memusatkan diri pada kenyataan faktual, dan karenanya kenyataan faktual itu berbeda-beda, maka harus ada perbedaan sudut pandang dari ilmu pengetahuan. Oleh karena itu, terjadi pengkhususan dalam ilmu pengetahuan. Pemikiran-pemikiran tersebut seiring dengan perkembangan hukum saat itu, sehingga paham hukum positif pun terjadi. Paham positivisme yuridis beranggapan bahwa tata hukum hanya berlaku karena hukum itu mendapat bentuk positifnya dari suatu instansi yang berwenang.<sup>269</sup>

Hukum kemudian dibuat dengan standar seperti ilmu eksakta yang tertulis dan dibakukan untuk mengatur masyarakat, ditetapkan oleh badan dan wewenang dan di sahkan oleh negara. Hal ini merupakan hasil dari perubahan-

---

<sup>268</sup> Sri Wahyuni, “Pengaruh Positivisme Hukum dalam Perkembangan Ilmu Hukum dan Pembangunan Hukum Indonesia”, dalam *jurnal Al-Mazahib*, Vol. 1, No. 1, Juni 2012: p. 78.

<sup>269</sup> Theo Huijbers, *Filsafat Hukum dalam Lintas Sejarah*, Pustaka Filsafat Kanisius, Yogyakarta, 1982, halaman. 182

perubahan paradigmatik di bidang pengetahuan menuju (positivisme hukum).<sup>270</sup>

Dalam hukum positif (*legal positivism*) saat ini, hukum hanyalah aturan yang mengatur kehidupan masyarakat secara konkret yang bersifat empiris. Hukum tidak mencakup norma agama (hukum agama), norma sosial (moral), dan norma kesopanan. Paham hukum alam dan hukum Tuhan kini telah tergeser oleh paham hukum positif yang bersifat empiris, baku dan disahkan oleh negara. Bahkan, dalam hukum positif modern tidak ada tempat untuk hukum alam, semuanya adalah hukum yang dibuat oleh manusia.<sup>271</sup>

Dengan konsep tersebut, maka positivistik/positivisme hukum adalah: Suatu paham atau paradigma yang menuntut harus dilepaskannya pemikiran meta yuridis mengenai hukum, hukum harus eksis, dalam alamnya yang objektif sebagaimana norma-norma yang positif. Dalam hubungannya dengan aturan hukum tertulis sebagai sumber hukum, positivisme hukum menganggap bahwa memang tiada hukum lain kecuali perintah penguasa yang telah dituliskan dalam hukum atau undang-undang tersebut.<sup>272</sup>

Paradigma positivisme hukum menolak ajaran yang bersifat ideologis dan hanya menerima hukum sebagaimana adanya, yaitu dalam bentuk peraturan-peraturan yang ada. Aliran positivisme hukum ini berpendapat

---

<sup>270</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Prenada Media Grup, Jakarta, 2013, halaman. 54.

<sup>271</sup> Kaarlo Tauri, *Critikal Legal Positivism*, Ashgate, Burlingsto 1988, halaman. 6

<sup>272</sup> Darji Darmodiharjo dan Shidarta, *Pokok-pokok Filsafat Hukum*, (Jakarta: Gramedia Press, 2004), p. 113. Positivisme merupakan aliran filsafat yang berkembang di eropa Kontinental khususnya Prancis dengan berbagai eksponen yang terkenal khususnya Henri Saint Simon (1760-1825) dan August Comte (1798-1857). Lihat HR Otje Salman dan Anton F. Susanto, *Teori Hukum*, Refika Aditama, Bandung, 2000, halaman. 79.

hendaknya “Keadilan harus dikeluarkan dari ilmu hukum”. Faham ini menghendaki suatu gambaran tentang hukum yang bersih dalam abstraksinya dan ketat dalam logikanya dan karenanya menyampingkan hal-hal yang bersifat ideologis yang dianggapnya irasional.<sup>273</sup>

Pada Aliran Positivisme kedudukan hukum transportasi di era disrupsi senantiasa menghadirkan nilai kepastian hukum untuk menjamin paradigma yang menghasilkan pembaharuan hukum di dalam norma hukum dewasa ini. Hal tersebut dapat dilihat pada pemikiran Peter Mahmud Marzuki sebagai yang menyakini bahwa sebuah keniscayaan dalam hukum akan dapat di selesaikan dengan pemikiran yang positivisme hukumnya.

Dalam suatu norma hukum terdapat asas-asas hukum sebagai landasan pembentuk. Satjipto Rahardjo mengatakan bahwa asas hukum dapat dipahami sebagai “inti” norma hukum sehingga pemahaman tentang norma hukum sangat diperlukan memiliki landasan hukum. Dalam bahasa lain, Karl Larenz dalam bukunya *Methodenlehre der Rechtswissenschaft* mengatakan bahwa prinsip hukum adalah solusi hukum etis pedoman pembentukan hukum karena asas hukum mengandung persyaratan etika, prinsip hukum dapat dianggap sebagai jembatan antara norma hukum dan cita-cita sosial dan konsepsi moral masyarakat.

Dalam pembentukan kaidah hukum dirumuskan asas pokok untuk menciptakan sesuatu kejelasan ketentuan hukum, asasnya adalah kepastian hukum. Gagasan tentang asas kepastian hukum ini pertama kali diperkenalkan

---

<sup>273</sup> Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bhakti, Bandung 1991, halaman. 272.

oleh Gustav Radbruch dalam bukunya berjudul "*einführung in die rechtswissenschaften*". Radbruch menulis bahwa di dalam undang-undang terdapat 3 (tiga) nilai dasar, yaitu 3: (1) Keadilan (*Gerechtigkeit*); (2) Keuntungan (*Zweckmassigkeit*); dan (3) Kepastian hukum (*Rechtssicherheit*).

Kembali ke pembahasan tentang asas kepastian hukum, sebenarnya asas itu ada. Hal ini dipahami sebagai suatu keadaan dimana hukum dapat dipastikan dengan paksaan spesifik hukum yang berlaku. Adanya asas kepastian hukum suatu bentuk pembelaan keadilan (pencari keadilan) terhadap tindakan sewenang-wenang, artinya seseorang akan dan dapat mencapai sesuatu seperti yang diharapkan dalam keadaan tertentu.<sup>274</sup> Pernyataan ini konsisten dengan apa yang dikatakan Van Apeldoorn bahwa kepastian hukum memiliki dua aspek, yaitu kemampuan untuk mendefinisikan hukum secara khusus dan kepastian hukum. Artinya, partai menuntut keadilan ingin tahu apa hukum dalam kasus tertentu sebelum memulai kasus dan melindungi mereka yang mencari keadilan.

Lebih lanjut terkait kepastian hukum, Lord Lloyd mengatakan bahwa: "*...law seems to require a certain minimum degree of regularity and certainty, for without that it would be impossible to assert that what was operating in a given territory amounted to a legal system*" Dari pandangan tersebut maka dapat dipahami bahwa tanpa adanya kepastian hukum orang tidak tahu apa yang harus diperbuatnya dan akhirnya timbulah ketidakpastian (uncertainty) yang pada akhirnya akan menimbulkan kekerasan (chaos) akibat

---

<sup>274</sup> Sudikno Mertokusumo, *Bab-Bab Tentang Penemuan Hukum*, Citra Aditya Bakti: Bandung, 1993, halaman. 2.

ketidaktegasaan sistem hukum. Sehingga dengan demikian kepastian hukum menunjuk kepada pemberlakuan hukum yang jelas, tetap dan konsisten dimana pelaksanaannya tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan-keadaan yang sifatnya subjektif.<sup>275</sup>

Meskipun dikatakan bahwa asas hukum merupakan jantung dari peraturan hukum, akan tetapi tidak dapat disamakan antara asas hukum dan norma hukum dalam bentuk hukum positif. Asas hukum hanya bersifat mengatur dan menjelaskan (eksplanasi), dimana tujuannya hanya memberi ikhtisar dan tidak normatif. Oleh karena itu asas hukum tidak termasuk hukum positif dan tentu tidak dapat diterapkan secara langsung untuk menyelesaikan sengketa hukum. Dalam hal ini, Van Eikema Hommes secara tegas mengatakan asas hukum tidak boleh dianggap sebagai norma-norma hukum yang konkrit, tetapi dipandang sebagai dasar-dasar umum atau petunjuk-petunjuk bagi hukum yang berlaku.

Dalam ranah hukum, sejatinya terdapat banyak sekali asas yang menjadi landasan untuk membentuk peraturan hukum. Pada penulisan kali ini tidak akan dibahas mengenai asas-asas pembentuk peraturan hukum secara komperhensif, melainkan pembahasan akan berpusat pada salah satu asas yang juga menurut Gustav Radbruch dapat dikatakan sebagai suatu nilai dasar hukum, yakni Kepastian Hukum. Asas kepastian hukum pada tulisan ini coba untuk dipahami bagaimana korelasinya dengan penalaran Positivisme Hukum.

---

<sup>275</sup> R. Tony Prayogo, "Penerapan Asas Kepastian Hukum Dalam Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 Tentang Hak Uji Materiil Dan Dalam Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 06/Pmk/2005 Tentang Pedoman Beracara Dalam Pengujian Undang-Undang", *Jurnal Legislasi Indonesia*, Volume 13, Nomor 2, 2016, halaman.194

Dengan adanya tulisan ini diharapkan mampu menerangkan mengenai hubungan asas kepastian hukum dengan penalaran positivisme hukum.

Sebenarnya pertentangan antara idealis versus materialis, metafisis versus positivis, ontologis versus empiris, telah berlangsung cukup lama. Artinya kemunculan positivisme ini mengiringi kemunculan filsafat. Positivisme sama tuanya dengan filsafat. Meskipun demikian, positivisme baru berkembang pesat pada abad ke-19 ketika empirisme mendominasi pemikiran. Positivisme lahir dan berkembang di bawah naungan empirisme, artinya antara empirisme dan positivisme tidak dapat dipisahkan. Pesatnya perkembangan positivisme terjadi setelah menangnya gerakan sekularisasi, yang berupaya memisahkan secara tegas antara urusan politik (negara) dengan urusan Gereja (agama), dan bersamaan dengan runtuhnya kewibawaan gereja, yang menawarkan basis pemikiran transendental. Oleh karena itu, wajar jika positivisme menolak secara tegas hal-hal yang bersifat transenden, karena mereka tidak lagi percaya kepada doktrin Gereja. Sebagaimana yang pernah dikemukakan oleh B.M. Oliver sebagai berikut: “Tibalah saatnya bahwa setelah berhasil menghancurkan basis religius untuk kesusilaan, maka sains berkewajiban untuk memberikan sebuah basis rasional baru untuk tingkah laku manusia, sebuah kode etik yang berkenaan dengan kepentingan-kepentingan manusia di atas dunia, bukan kepentingan-kepentingan manusia di akhirat”.<sup>276</sup>

---

<sup>276</sup> Johni Najwan, Implikasi Aliran Positivisme terhadap Pemikiran Hukum, *INOVATIF / Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 2 No. 3, 2010, halaman 301.

## **F. Perwujudan Pembaharuan Hukum Transportasi di Indonesia Dengan Teori Hukum Progresif**

### **1. Teori Hukum Progresif Menentukan Kedudukan Hukum Transportasi di Indonesia**

Sebagaimana diuraikan oleh Philippe Nonet dan Philipp Selznich, bahwa di Amerika pada tahun 70-an timbul persoalan-persoalan sosial, kejahatan, kemerosotan lingkungan, protes massa, hak-hak sipil, kemiskinan, kerusuhan di kota-kota serta *abuse of power* pada tahun 1960-an, masyarakat merasakan betapa hukum gagal untuk menangani berbagai problematika sosial tersebut khususnya di bidang transportasi di amerika.<sup>277</sup>

Kondisi hukum di Amerika tersebut memunculkan suatu kritik pada pakar hukum di Amerika melalui “*Critical Legal Studies Movement*”. Kemudian dengan tulisan dari Philippe Nonet dan Philip Selznich yang bertitik tolak dari teori sosial tentang hukum membedakan 3 (tiga) tipe hukum, yaitu hukum represif, hukum otonom dan hukum responsif.

Sebagaimana evolusi yang terus berkembang dari sisi keilmuan, maka pemikiran untuk mengukuhkan keberadaan ilmu hukum untuk menjadi sebenar ilmu juga terus berkembang. Hukum bukanlah sesuatu yang final (*finite scheme*) akan tetapi terus bergerak dan dinamis mengikuti perubahan jaman. Sehingga, hukum harus terus ditelaah dengan melakukan *review* melalui upaya-upaya yang progresif sehingga kebenaran yang hakiki dapat dicapai dan menghadirkan kemerdekaan manusia dalam menggapai

---

<sup>277</sup> Dikutip dari *Jurnal Hukum Progresif, Pencarian, Pembebasan dan Pencerahan*, Vol:1/Nomor1/April 2005.

keharmonisan, kedamaian, ketertiban yang pada akhirnya mewujudkan kesejahteraan yang adil dan beradab sesuai dengan semangat nilai-nilai kepastian hukum dan perlindungan hukum.

Di Indonesia, muncul yang dinamakan hukum progresif yang muncul pada sekitar tahun 2002 dengan penggagasnya Satjipto Rahardjo. Hukum progresif lahir karena selama ini ajaran ilmu hukum positif (*analytical jurisprudence*) yang dipraktikkan pada realitas empirik di Indonesia tidak memuaskan. Gagasan hukum progresif muncul karena prihatin terhadap kualitas penegakan hukum di Indonesia terutama sejak terjadinya reformasi pada pertengahan tahun 1997. Jika fungsi hukum dimaksudkan untuk turut serta memecahkan persoalan kemasyarakatan secara ideal, maka yang dialami dan terjadi Indonesia sekarang ini adalah sangat bertolak belakang dengan cita-cita ideal tersebut.<sup>278</sup>

Menurut Satjipto Rahardjo, penegakan hukum progresif adalah menjalankan hukum tidak hanya sekedar lisan saja akan tetapi hitam dan putih dari peraturan (*according to the letter*), melainkan menurut semangat dan makna lebih dalam (*to very meaning*) dari undang-undang atau hukum dalam arti luas. Penegakan hukum tidak hanya kecerdasan intelektual, melainkan dengan kecerdasan spiritual. Dengan kata lain, kepastian hukum dan perlindungan hukum yang dilakukan dengan penuh determinasi, empati,

---

<sup>278</sup> Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif: Hukum yang Membebaskan. Jurnal Hukum Progresif Program Doktor Ilmu Hukum Univ. Diponegoro*, Vol. 1/No. 1/April 2005, halaman. 3-5.

dedikasi, komitmen terhadap penderitaan bangsa dan disertai keberanian untuk mencari jalan lain daripada yang biasa dilakukan.<sup>279</sup>

Teori hukum progresif adalah terobosan yang sangat tepat dalam agenda pembaharuan hukum di era disrupsi di Indonesia sebagai pelaksanaan penertiban regulasi transportasi dan kekosongan norma yang ada saat ini, sehingga permasalahan transportasi online dapat terakomodir dan aturan yang responsif bagi masyarakat.

Jika melihat study beberapa negara bahwa tuntutan akan mempertahankan teori kepastian hukum, teori perlindungan hukum dan teori pembaharuan hukum dalam transportasi online tidaklah cukup maka gebrakan hukum yang terwujud secara konkret dalam teori hukum progresif sebagai bagian yang menjadi pembeda, hal tersebut dapat di lihat di negara tetangga Malaysia dan Singapura serta Australia yang telah melaksanakan regulasi yang dapat di contoh oleh Indonesia misalnya pada lisensi atau pengurusan sim khusus bagi driver sehingga perlindungan hukum bagi konsumen transportasi online mendapatkan kepastian hukum hal tersebut dapat di terapkan di Indonesia dengan kekosongan norma tersebut. Lalu di Australia beberapa Distrik/Negara bagian menerapkan sebuah peraturan pengutipan pajak 1% bagi pemerintah negara bagian sehingga menghasilkan nilai ekonomis bagi daerahnya.

Hal yang unik juga dapat di kemukakan bahwa di negara-negara tersebut masih sama yang dihadapi dengan Indonesia yaitu kesenjangan

---

<sup>279</sup> Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum Progresif*, Kompas, Jakarta, 2010, halaman. 36.

antara perusahaan transportasi online dengan pihak driver dari segi asuransi kecelakaan, pemeliharaan kendaraan, serta kesejahteraan bagi mitra.

Jika dianalisis hubungan hukum transportasi online yang terjadi antara negara-negara di Asia Tenggara dengan negara Oceania atau Australia tersebut mengalami perbedaan dimana sebagai negara yang bertetangga dengan Indonesia, ini adalah sebuah pilihan yang tepat untuk dilakukan tinjauan hukum secara komprehensif sesuai dengan minat dan bidang yang akan diterapkan di Indonesia. Pisau yang digunakan untuk menggali tersebut di gunakanlah hukum progresif sebagai bahan kajian yang ideal dalam hukum transportasi. Dapat di contohkan dengan hubungan hukum antara pihak driver dengan perusahaan penyedia jasa transportasi yang mengalami kesenjangan di bagian pembagian untung-rugi bagi kedua belah pihak sehingga urgensi untuk di tinjau kembali agar terciptanya Omnibus Law baru dalam pengaturan transportasi online sebagai pembaruan yang strategis dewasa ini.

Kebaharuan yang muncul dalam contoh tersebut berguna bagi masyarakat yang akan menggunakan transportasi online dalam kesehariannya hal tersebut akan sejalan dengan prinsip perlindungan konsumen dan tumpang tindih regulasi dapat di hindarkan dalam tinjauan praktisnya.

Dengan fenomena tersebut maka hukum progresif hadir dalam merombak sistem yang ada di Indonesia sehingga menimbulkan urgensinya dalam aktualisasi hukum yang progresif tersebut, sehingga teori yang di

angkat sebelumnya dapat terlaksana dan menimbulkan kemanfaatan bagi masyarakat luas. Bidang yang perlu di perhatikan yaitu;

- a. Lisensi Driver,
- b. Nilai Devisa bagi negara, dan
- c. Asuransi bagi Mitra.

Dengan hukum progresif maka maksud dan tujuan dari teori sebelumnya dapat di laksanakan. Untuk mempermudah pemahaman dalam menelaah penulis merancang maksud dan tujuan hukum progresif tersebut. pada hakikatnya teori pembaharuan hukum yang di bangun oleh prof muchtar kusuma atmadja berseberangan dengan hukum progresif, hal tersebut dapat di buktikan dengan konsep yang di tawarkan dalam bukti empiris/sosiologis yang dimana hukum progresif menggali kepastian hukum dengan pisau yang tajam mengikuti realisme hukum yang terjadi di tengah masyarakat.

Pembenahan dari berbagai sektor menjadi pekerjaan rumah bagi pengambil kebijakan, baik sektor pusat dan daerah. Ini merupakan masukan yang sangat baik bagi pemerintah yang lagi melakukan pembangunan secara besar-besaran akan tetapi nilai kemanfaatan bagi masyarakat luas harus di munculkan dalam pembenahan regulasi dalam hukum transportasi di Indonesia.

Gebrakan Hukum Progresif sebagai produk hukum reformasi akan menghadirkan kemaslahatan dalam menjamin terlaksananya cita hukum yang dilandaskan pada nilai kemanfaatan hukum sebagai fungsi hukum oleh

masyarakat terhadap perkembangan hukum transportasi sehingga hukum yang di harapkan lebih cepat dari perkembangan sebuah era disrupsi lalu sejalan dengan agenda yang di harapkan dapat menjadi pembaharuan hukum di Indonesia.

Berkaitan kasus dengan pandangan tersebut diatas, teori hukum progresif adalah pandangan yang tepat dalam mengkaji hukum, hukum progresif tidak hanya memandang hukum dari segi positivisme melainkan juga memandang hukum sebagai kenyataan sosial, memandang hukum bukan semata-mata sebagai Undang-Undang Produk Kekuasaan, tetapi produk sosial, memandang hukum tidak berada di ruang hampa, tetapi dalam realitas kehidupan nyata, jika hukum normatif cenderung pada *Quid Juris (Normatif, Sollen)*, tetapi teori hukum progresif cenderung pada *Quid Facti/Alamiah, Empiris/Sein*. Penting halnya mengkaji bagaimana Teori hukum progresif untuk meningkatkan daya mampu hukum positif menyelesaikan persoalan-persoalan nyata di Indonesia, teori hukum progresif yang mampu mengawinkan kepentingan kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan.

Usaha untuk mencari kebenaran-kenyataan tersebut menjadikan pengamatan (*observation*) sangat sentral dan yang menjadikan sosiologi hukum sebagai ilmu pengetahuan empirik. Sewaktu mengamati pengadilan, Marc Galanter mengatakan bahwa berbeda dengan cara tradisional (maksudnya: normative), maka ia mengamati lembaga tersebut *from the other end of the telescope*. Maksud galanter dengan ungkapan tersebut

adalah, bahwa hukum tidak dilihat dari perundang-undangan, melainkan dari lapangan.

Dikatakan Galanter, *“Most Analyses of the legal system start at the rules end and work down through institutional facilities to see what effect the rules have on the parties. I would like to reverse that procedure and look through the other end of the telescope....* Undang-Undang tidak memberikan gambaran kepada kita mengenai kompleksitas bekerjanya system pengadilan pada waktu ia benar-benar dijalankan oleh para pelaku yang tidak lain adalah anggota masyarakat. Masyarakat ini sarat dengan perbedaan-perbedaan, baik secara ekonomi maupun sosial.

Perbedaan-perbedaan, baik secara ekonomi maupun sosial. Perbedaan-perbedaan tersebut tak terhindar pada waktu para pelaku dalam proses peradilan bertemu, seperti dikatakan oleh Galanter berikut ini, *“Because difference in their size, difference in the state of the law, and difference in their resource, some of the actors in the society have many occasions to utilize the courts (in the broad sense) to make (or defend) claims; others do so only rarely...”*. Dalam hubungan dengan potret sosiologis dari hukum ini, Max Weber mengatakan, *“In the Context, legal order’ thus assumes a totally different meaning. It refers not to a set of norms of logically demonstrable correctness, but rather to a complex of act determinants (bestimmungsgruende) of actual human conduct...”*

Teori Hukum progresif sendiri akan menjadi hasil yang ideal dan terkini sehingga objek hukum transportasi ini akan duduk dari keaburan

norma/hukum. Dari skema tersebut keniscayaan yang timbul dalam peraturan dan pelaksanaan transportasi online dapat terlaksana dengan seksama sesuai dengan teori hukum progresif yang penulis angkat pada akhirnya.

## **2. Perbandingan Pemikiran Hans Kelsen dan Sadjpto Rahardjo dalam Kedudukan Hukum Transportasi.**

Munculnya sistem hukum modern, menurut Satjipto Rahardjo, merupakan respon terhadap sistem produksi ekonomi baru (*kapitalis*), karena sistem yang lama sudah tidak bisa lagi melayani perkembangan-perkembangan dari dampak 6 Yustisia Edisi 90 September - Desember 2014 Perbandingan Pemikiran Hans Kelsen ... bekerjanya sistem ekonomi kapitalis tersebut (Satjipto Rahardjo juga mengatakan bahwa proses-proses produksi ekonomi yang bersifat kapitalis itu memerlukan tatanan sosial yang mampu menciptakan medan sosial di mana proses-proses ekonomi dapat berlangsung secara baik. Oleh karena itu, tuntutan yang mendesak adalah diciptakannya suatu sistem hukum yang formal-logis yang dapat memberikan prediktabilitas tinggi sehingga dapat dimasukkan dalam kalkulasi produksi ekonomi.

Hukum modern merupakan produk dari suatu era yang dinamakan modernisme. Karakteristik pandangan modernisme dapat dilihat dari cita-cita Francois Bacon yang menginginkan manusia harus menggunakan kekuasaannya atas alam, yaitu dengan menyibak rahasia alam semesta sebanyak mungkin. Ini berarti mengangkat manusia menjadi pusat dan tolak ukur segala sesuatu atau subjektivitas individu menjadi pusat dunia. Rene

Descartes dapat dicatat sebagai peletak dasar filsafat modernisme dengan menekankan konsep keraguan sehingga manusia harus menggunakan pikiran untuk menjawab keraguannya. Issac Newton merupakan perumus kerangka pikir sains untuk modernisme. Ia menggambarkan alam semesta sebagai sebuah mesin yang mempunyai hukum-hukum dan keteraturan, yang dapat dipahami oleh pikiran manusia. Berdasarkan Rene Descartes dan Newton, dapat disimpulkan bahwa manusia modern adalah makhluk otonom dan rasional yang hidup dalam dunia mekanis.

Modernisme telah mendorong pendayagunaan rasio dan akal yang begitu kuatnya. Pemikiran-pemikiran atau karya-karya yang didasarkan pada pendayagunaan rasio dan akal begitu dikagumi. Hal ini dilatarbelakangi pesatnya kemajuan ilmu dan teknologi pada era pencerahan itu. Perkembangan ilmu dan teknologi yang dilandaskan pada pengamatan dan pengalaman nyata diyakini banyak memberikan kemanfaatan karena didasarkan pada bukti empiris, obyektif dan semuanya dijelaskan berbasis pada hubungan gejala satu dengan yang lain bukan lagi pada ajaran yang bersumber dari kitab suci agama. Ilmu pengetahuan (terutama ilmu alam) dan metode ilmiahnya sangat dikagumi. Mulai berkembang pandangan bahwa yang benar adalah yang nyata (konkret). Pandangan inilah yang melandasi kelahiran filsafat positivisme, yang perkembangannya sangat pesat pada era abad XVIII hingga abad XX.

Apabila dibahas konteks hukum, positivisme dalam hukum yang akhirnya melahirkan apa yang kita sebut sebagai hukum positif, lahir sebagai respon terhadap hukum alam. Positivisme dalam hukum yang mengonsepsikan

hukum sebagai seperangkat ketentuan tertulis (konkret), dikeluarkan oleh lembaga yang berwenang dan mengandung perintah, menolak keberadaan hukum alam (natural law) karena keberadaan hukum alam didasarkan hanya pada pikiran Keilahian maupun akal manusia, yang ada pada tataran abstrak (tidak konkret). Sebenarnya, positivisme hukum bukan melepaskan persoalan moral ataupun nilai dari norma yang ada. Apabila dikatakan bahwa positivisme hukum hanya mengidentifikasi hukum sebagai peraturan perundang-undangan, atau apabila dikatakan, bahwa di dalam positivisme hukum, hukum ditaati bukan karena baik atau adil, melainkan karena telah ditetapkan oleh penguasa yang sah, maka kita harus memahaminya secara hati-hati. Positivisme hukum tidak serta-merta meninggalkan nilai-nilai (values), namun pembahasan nilai-nilai (values) dianggap selesai begitu nilai-nilai tersebut telah diintegrasikan dalam norma yang tertuang dalam hukum positif.

Salah satu tokoh dalam positivisme hukum adalah Hans Kelsen. Pembahasan utama Hans Kelsen (lahir 1881) dalam teori hukum murni adalah untuk membebaskan ilmu hukum dari unsur ideologis. Keadilan misalnya, oleh Kelsen dipandang sebagai sebuah konsep ideologis. Ia melihat dalam keadilan sebuah ide yang tidak rasional dan teori hukum murni tidak bisa menjawab tentang pertanyaan tentang apa yang membentuk keadilan karena pernyataan ini sama sekali tidak bisa dijawab secara ilmiah. Jika keadilan harus diidentikkan dengan legalitas, dalam arti tempat, keadilan berarti memelihara sebuah tatanan (hukum) positif melalui aplikasi kesadaran atasnya. Teori hukum murni menurut Kelsen adalah sebuah teori hukum positif. Teori ini

berusaha menjawab pertanyaan “apa hukum itu?” tetapi bukan pertanyaan “apa hukum itu seharusnya?”. Teori ini mengkonsentrasikan diri pada hukum semata-mata dan berusaha melepaskan ilmu pengetahuan hukum dari campuran ilmu pengetahuan asing seperti psikologi dan etika. Kelsen memisahkan pengertian hukum dari segala unsur yang berperan dalam pembentukan hukum seperti unsur-unsur psikologi, sosiologi, sejarah, politik, dan bahkan juga etika. Semua unsur ini termasuk ide hukum atau isi hukum. Isi hukum tidak pernah lepas dari unsur politik, psikis, sosial budaya, dan lain-lain. Bukan demikian halnya dengan pengertian hukum. Pengertian hukum menyatakan hukum dalam arti formalnya, yaitu sebagai peraturan yang berlaku secara yuridis. Inilah hukum dalam arti yang benar, hukum yang murni (*das reine Recht*).

Satu hal yang cukup penting dari gagasan Satjipto Rahardjo, adalah kritiknya terhadap dominasi hukum modern, yang telah mengerangkeg kecerdasan (berpikir) kebanyakan ilmuwan hukum di Indonesia. Sejak munculnya hukum modern, seluruh tatanan sosial yang ada mengalami perubahan luar biasa. Kemunculan hukum modern tidak terlepas dari munculnya negara modern Satjipto Rahardjo, dengan tegas ia mengatakan perihwal paham positivisme hukum yang pada akhirnya mendapat kritik setelah masa dominasinya yang begitu sangat berpengaruh. Bahwa positivisme hukum telah gagal untuk menyajikan gambar hukum yang lebih benar. Hal ini dibuktikan dengan kemunculan dari berbagai disiplin yang mengisyaratkan, bahwa objek studi hukum itu tidaklah sesempit seperti dipahami oleh para ilmuwan hukum di abad ke-19. Satjipto Rahardjo melalui tradisi berfikirnya

yang kritis melahirkan suatu gagasan yang berdiri pada satu maksim “hukum untuk manusia, dan bukan sebaliknya”. Beliau merupakan pencetus yang berusaha mentransformasikan istilah yang dipopulerkan dengan kata “hukum progresif”.

Secara sederhana positivisme hukum menganut dua prinsip dasar, yakni: Pertama, hanya undang-undang yang disebut hukum, di luar undang-undang tidak ada hukum. Kedua, negara atau otoritas merupakan satu-satunya sumber hukum. Implikasi dari dua prinsip ini adalah bahwa setiap undang-undang yang telah ditetapkan oleh otoritas yang sah harus dianggap hukum yang harus dipatuhi, apapun isi dari hukum tersebut. Konsekuensinya, hukum akan menjadi alat legitimasi dari pemegang kekuasaan dalam menjalankan dan mempertahankan kekuasaannya.

Dalam kehidupan kenegaraan, khususnya negara yang menganut paham negara kesejahteraan (*welfare state*) di mana penguasa diberi kewenangan untuk mencampuri kehidupan warga negara dengan menciptakan berbagai instrumen yuridis, lahir berbagai aturan hukum yang dijadikan dasar bagi negara atau pemerintah untuk bertindak tanpa peduli apakah hukum yang dilahirkannya itu adil atau tidak, menindas rakyat atau tidak.

Pada negara-negara diktator, secara formal kekuasaan berjalan di atas hukum, akan tetapi bukan hukum yang memuat nilai-nilai keadilan, kebenaran, dan perlindungan terhadap rakyat, melainkan hukum yang memihak pada kepentingan penguasa. Hal ini pernah berlaku pada masa pemerintahan Nazi di bawah kepemimpinan Hitler di Jerman, Musolini di Italia, dan lain-lain.

Apapun bentuk hukum yang lahir setelah ditetapkan dalam bentuk undang-undang dan disahkan oleh negara, maka ia dianggap sah dan harus dipatuhi oleh rakyat.

Oleh karena itu, positivisme hukum hanya memiliki satu kelebihan, dengan banyak kelemahan. Kelebihannya adalah adanya jaminan kepastian hukum dan masyarakat dengan mudah mengetahui apa yang boleh dan apa yang tidak boleh dilakukan. Negara atau pemerintah akan bertindak dengan tegas sesuai dengan apa yang telah ditetapkan dalam undang-undang, sehingga tugas hakim relatif lebih mudah, karena tidak perlu mempertimbangkan nilai-nilai keadilan dan kebenaran, tetapi hanya sekedar menerapkan ketentuan undang-undang terhadap kasus konkrit. Adapun kelemahannya adalah:

- a. Hukum sering dijadikan alat bagi penguasa, untuk mempertegas dan melanggengkan kekuasaannya. Karena itu, tidak jarang terjadi hukum yang semestinya menjamin perlindungan bagi masyarakat, malah menindas rakyat.
- b. Undang-undang bersifat kaku terhadap perkembangan zaman. Seperti diketahui, perkembangan masyarakat itu berjalan cukup cepat dan kadang-kadang tidak dapat diduga sebelumnya. Karena itu, undang-undang sering tidak mampu mengikuti perkembangan yang pesat tersebut.
- c. Undang-undang sebagai hukum tertulis tidak mampu mengakomodasi semua persoalan kemasyarakatan. Karena, mustahil undang-undang mencantumkan semua persoalan politik, budaya, ekonomi, sosial dan lain-lain.

Oleh karena adanya beberapa kelemahan ini, maka mau tidak mau harus mengakui keberadaan hukum tidak tertulis. Menurut Bagir Manan, hukum tak tertulis ini mempunyai peranan sebagai berikut: a. Merupakan instrumen yang melengkapi dan mengisi berbagai kekosongan hukum dari suatu peraturan perundang-undangan. b. Merupakan instrumen yang memberikan dinamika atas peraturan perundang-undangan. c. Merupakan instrumen relaksasi atau koreksi atas peraturan perundang-undangan agar lebih sesuai dengan tuntutan perkembangan, rasa keadilan dan kebenaran yang hidup dalam masyarakat.

Dalam sejarah perkembangan penerapan hukum, pernah terjadi pergeseran penerapan hukum, yang hanya berpegang pada undang-undang tertulis yang dijadikan patokan oleh kaum legisme dan segera tampak, bahwa bila penerapan hukum itu hanya berpatokan pada undang-undang tertulis, maka nilai keadilan akan terabaikan. Berdasarkan kasus *Lendebaum Cohen* tahun 1919, hakim memutuskan perkara perbuatan melawan hukum, mengambil jalan yang berbeda dengan putusan tahun-tahun sebelumnya, meskipun masih sama-sama menggunakan pasal yang sama, yakni 1365 BW.<sup>280</sup>

Sebelum tahun 1919 perbuatan melawan hukum diartikan sama dengan perbuatan melawan undang-undang, jadi hukum sama dengan undang-undang. Sedangkan setelah tahun 1919 perbuatan melawan hukum tidak hanya sekedar melawan undang-undang, tetapi juga melanggar kepatuhan dan kesusilaan yang semestinya diindahkan. Contoh pergeseran penerapan hukum dari

---

<sup>280</sup> R. Desril, *Pembaharuan dan Pembangunan Hukum Transportasi Di Era Distrupsi Melalui Prinsip E-Governance*, *Uir Law Review*, Vol. 6, No. 2, 2022, halaman. 67.

suasana legalistik menjadi lebih luas dapat dilihat pada perkembangan putusan Hoge Raad mengenai perbuatan melawan hukum oleh penguasa berikut ini:

- a. Hoge Raad 1940: Penguasa tidak cukup memperhatikan kepentingan pemilik ternak.
- b. Hoge Raad 1941: Penguasa kurang melaksanakan kewajiban dengan baik.
- c. Hoge Raad 1942: Penguasa melampaui batas wewenang yang dibolehkan.
- d. Hoge Raad 1943: Penguasa tidak memperhatikan kepatutan dalam pergaulan masyarakat yang baik terhadap milik orang lain.

Dari keterangan dan contoh-contoh tersebut jelaslah, bahwa positivisme hukum dan legisme mengandung kelemahan yang tidak dapat dipertahankan lagi. Untuk mempertegas penolakan terhadap positivisme hukum ini, saya akan mengutip sebagian argumen atau alasan Arief Sidharta sebagai berikut: Apriori bagi ilmu hukum, netralitas nilai itu tidak dapat diterima. Sebab, hukum adalah karya cipta manusia dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia pada kehidupan yang tertib dan tenteram, yakni ketertiban yang adil. Hanya dengan ketertiban yang adil manusia berkesempatan untuk mengembangkan diri dan memenuhi kebutuhan-kebutuhan secara wajar. Tiap kaidah hukum positif adalah hasil penilaian manusia terhadap perilaku manusia yang berorientasi kepada ketertiban yang adil itu, dan karena itu bertumpu pada atau dijiwai oleh nilai-nilai. Mengabaikan faktor nilai, khususnya nilai keadilan, dalam mempelajari hukum secara ilmiah akan mengaburkan makna hakikat hukum itu sendiri dan akan mengidentikkan hukum dengan kekuasaan seperti yang disimpulkan oleh Kelsen sendiri dengan mengidentikkan tata hukum dengan

tata negara yang memandang keduanya identik dengan tata paksaan". Hukum adalah produk interaksi antara berbagai gejala sosial dengan nilai-nilai yang diyakini dalam masyarakat. Dengan demikian, dalam hukum terdapat dan tercermin berbagai gejala sosial dan nilai-nilai yang melahirkannya. Oleh karena itu, hukum dan kaidah-kaidah hukum, juga secara dogmatis, hanya dapat dipahami dalam kaitannya dengan hubungan sosial yang diaturnya dan nilai-nilai yang mendasarinya.

Meskipun kritik Arief Shidarta di atas lebih ditujukan pada tesis Kelsen, akan tetapi kritiknya dapat digeneralisasi pada aliran positivisme pada umumnya, di mana Kelsen merupakan bagian darinya

### **3. Keterkaitan Antara Kepastian Hukum dan Positivisme Hukum Serta Penalaran Hukum Progresif Dalam Hukum Transportasi**

Dari keseluruhan pemahaman di atas maka dapat ditarik suatu pemahaman bahwa terdapat keterkaitan erat antara asas kepastian hukum dengan positivisme hukum serta penalaran dalam hukum progresif. Benang merah yang menghubungkan asas kepastian hukum dengan positivisme ialah pada tujuan memberi suatu kejelasan terhadap hukum positif. Hukum dalam aliran yang positivistik mengharuskan adanya "keteraturan" (*regularity*) dan "kepastian" (*certainty*) guna menyokong bekerjanya sistem hukum dengan baik dan lancar. Sehingga tujuan kepastian hukum mutlak untuk dicapai agar dapat melindungi kepentingan umum (yang mencakup juga kepentingan pribadi) dengan fungsi sebagai motor utama penegak keadilan dalam masyarakat (*order*), menegakkan kepercayaan warga negara kepada penguasa

(pemerintah), dan menegakkan wibawa penguasa dihadapan pandangan warga negara.<sup>281</sup>

Selain memberikan kejelasan, positivisme hukum bila diaplikasikan ke dalam pemikiran tentang hukum dalam ranah asasi, maka positivisme hukum ini menghendaki adanya pelepasan pemikiran meta yuridis mengenai hukum sebagaimana dianut oleh para pemikir hukum alam (naturalis). Oleh karena itu, setiap norma hukum harus eksis dalam alamnya yang objektif sebagai norma-norma positif, serta ditegaskan dalam wujud kesepakatan kontraktual yang konkret antara warga masyarakat dengan wakil-wakilnya. Disini hukum bukan lagi dikonsepsikan sebagai asas-asas moral meta yuridis yang abstrak tentang hakikat keadilan, melainkan ius yang telah mengalami positivisasi sebagai *lex*, guna menjamin kepastian mengenai apa yang terbilang sebagai hukum, dan apa pula yang sekalipun normatif harus dinyatakan sebagai hal-hal yang bukan terbilang hukum.

Dari pernyataan tersebut di atas, maka dapat dipahami bahwa positivisme hukum menciptakan suatu hukum yang konkret dan terbebas dari konsepsi abstrak yang akan menciptakan ketidakpastian. Hal ini sejalan dengan maksud dan tujuan dari asas kepastian hukum yang mana menjamin agar para pencari keadilan dapat menggunakan suatu hukum yang pasti dan konkret serta objektif, tanpa adanya keterlibatan dari spekulasi-spekulasi ataupun pandangan yang subjektif. Seperti apa yang dikatakan oleh John Austin, bahwa kepastian hukum merupakan tujuan paling akhir dari positivisme hukum, dimana untuk

---

<sup>281</sup> Soetandyo Wignjosoebroto, *Hukum, Paradigma, Metode dan Dinamika Masalahnya, Elsam & Huma*: Jakarta, 2002, halaman. 9.

mencapai kepastian hukum, maka diperlukan pemisahan antara hukum dari moral sehingga menghasilkan suatu sistem yang logis, tetap, dan bersifat tertutup (*closed logical system*).

Dalam hemat penulis, asas kepastian hukum dapat dikatakan merupakan anak kandung dari penalaran positivisme terhadap hukum progresif. Positivisme hukum seperti yang sebelumnya telah dijelaskan berusaha menciptakan suatu hukum yang objektif ataupun tertulis yang dibuat oleh negara untuk menciptakan keteraturan bagi masyarakatnya. Dengan hukum yang demikian maka akan menciptakan apa yang dikatakan sebagai asas kepastian hukum, dimana masyarakat tempat hukum berada terjamin secara pasti bahwa terdapat hukum yang mengaturnya tentang apa yang harus dilakukan dan tidak harus dilakukan. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa positivisme hukum ini mensarikan nilainya untuk menciptakan suatu hukum yang jelas ke dalam asas kepastian hukum. Dengan demikian, hukum tidak berdasar pada spekulasi-spekulasi subjektif semata yang akan menjadikan hukum abu-abu dan tak nampak kejelasan di dalamnya.

Penalaran Hukum Progresif Satjipto Rahardjo merupakan akademisi yang mencermati pergeseran paradigm dalam hukum. Terinspirasi dari pergeseran teori Newton yang melihat hubungan kausal secara linier, matematis, mekanis dan deterministik ke teori kuantum modern (yang melihat segala sesuatu berada pada kondisi relatif atau tidak konstan). Konsep ini dibawa dalam menjelaskan situasi sosial, terutama ilmu hukum. Pada dasarnya yang terjadi adalah terdapat perubahan yang signifikan mengenai hukum yang

dirumuskannya dengan kalimat “dari yang sederhana menjadi rumit” dan “dari yang terkotak-kotak menjadi satu kesatuan”. Ini yang dimaknai sebagai pandangan holistik dalam ilmu hukum. Pandangan holistik ini memberikan kesadaran visioner bahwa sesuatu dalam tatanan tertentu memiliki bagian yang saling berkaitan serta dengan bagian lainnya dalam satu sistem. Gagasan hukum progresif muncul dimaksudkan sebagai antitesis pada hukum modern. Hukum progresif menolak aliran *rechtsdogmatiek* (dogmatik hukum) dan *analytical jurisprudence*. Aliran ini menekankan tentang hukum sebagai bangunan aturan-aturan. Hukum dalam kedua aliran ini jauh dari realitas sesungguhnya dalam masyarakat yang selalu berubah. Aliran dogmatik hukum atau hukum tertulis menekankan pada penemuan hukum, karena dogmatik hukum terbatas pada menentukan aturan main, sisanya tergantung pada kemampuan dan bagaimana seorang pengacara membangun konstruksi hukum yang rasional dan logis menurut hukum berdasarkan asas-asas hukum dan doktrin-doktrin hukum. Dominasi hukum di Indonesia merupakan warisan dari kolonialisme. Faktor ini yang menjadi mengapa paradigma hukum dan penegakan hukum di Indonesia sangat bersifat positivistik, termasuk paradigma hakim, meski terdapat sistem hukum lain yang disinyalir sebagai hukum yang lebih cocok dengan bangsa Indonesia, sebagai contoh: sistem hukum adat dan hukum Islam. Mengadopsi sistem hukum yang ditinggalkan oleh kolonial belum tentu sesuai dengan tradisi berhukum di negeri jajahannya. Robert B. Seidman memberikan gagasan bahwa “the law of the non-transferable law”. Menurutnya hukum undang-undang yang berasal dari suatu negeri yang

dibentuk berdasarkan kondisi sosial-kultural tertentu tidak bisa diterapkan begitu saja pada suatu kelompok penduduk dengan kesadaran sosial-kultural yang berbeda. Pandangan pada hukum progresif menekankan bahwa hukum bukan hanya sekedar teks. Hukum progresif menempatkan perilaku jauh lebih penting sebagai faktor dalam berhukum daripada peraturan-peraturan yang tidak lain hanya teks. Skema hukum dari perilaku menjadi teks membuat hukum menjadi stagnan, keras dan kaku (*lex dura sed tamen scripta*). Teks-teks hukum tidak sepenuhnya dipercaya sebagai representasi kehidupan sosial. Kehidupan sosial muncul karena manusia memulai kehidupan bersama sehingga membangun suatu masyarakat. Dari kehidupan bermasyarakat itu maka lahirlah hukum. Masyarakat adalah entitas yang menyebabkan hukum itu berjalan. Tanpa adanya kehidupan sosial, hukum menjadi tidak hidup, jika tidak hidup maka hukum hanya sekedar teks. Cara berhukum yang progresif menolak keterikatan pada teks peraturan secara kaku, melainkan dengan menyerahkan pada perilaku manusianya, tentu saja dalam hal ini adalah perilaku yang baik.

Jika melirik dengan seksama maka hukum progresif akan menjadi akhir dari penalaran hukum yang di harapkan dalam hukum transportasi sehingga bekerjanya hukum dalam masyarakat akan menghasilkan produk hukum yang bermanfaat untuk kita semua.